



Corinne Lepage

**« On ne peut
rien faire
Madame
le ministre... »**

Albin Michel

4.

L'ombre des lobbies

Le 4 avril 1996, à la sortie du Conseil des ministres, Alain Juppé et moi-même grimpons – pour l'occasion – dans une voiture GPL utilisant un carburant moins polluant que l'essence. Nous roulons vers le IV^e arrondissement. Objectif : l'escalade du toit de l'immeuble d'AirParif, association chargée de surveiller la qualité de l'air à Paris.

Escorté des journalistes de télévision, des radios, de la presse écrite, le Premier Ministre, au cours de l'ascension, s'est lancé dans une conférence de presse improvisée. « Pour mener à bien ce projet de loi sur l'Air, Corinne Lepage a dû combattre les lobbies », affirme-t-il.

C'était vrai, bien sûr. Mais j'étais surprise que le Premier Ministre l'avoue aussi simplement et reconnaisse publiquement le poids des intérêts privés dans une telle décision. Aucun Premier Ministre ne l'avait fait avant lui. Par principe, le pouvoir politique refuse d'admettre l'existence des lobbies, ce qui contraint les groupes de pression à adopter une démarche souterraine.

Pourquoi ce tabou ? La tradition française repose sur le mythe de l'intérêt général qui ne peut être battu en brèche par des intérêts particuliers. En théorie, toute intervention de ces intérêts dans la prise de décision est exclue. En pratique, il est difficile d'imaginer, tant qu'on n'a pas vu fonctionner le système de l'intérieur, à quel point l'État est prisonnier des lobbies.

L'exécutif est donc affaibli, cependant que le pouvoir légis-

« *On ne peut rien faire, Madame le ministre...* »

latif est également utilisé par les groupes de pression. J'ai cité les difficultés que j'avais rencontrées en Bretagne en me heurtant aux intérêts des producteurs de porcs, soutenus par certains élus de la région. Cette fois, ma stupéfaction a été totale quand, m'attaquant au projet de loi sur l'Air, un parlementaire, dans la chaleur d'une intervention, m'a expliqué sa position : « Que voulez-vous, madame Lepage ! Je suis un député X ! » (Il colla à son titre le nom d'une marque d'automobile. Si nous étions au Japon, il m'aurait dit par exemple : « Que voulez-vous, madame Lepage ! Je suis un député Toyota ! ») Il poursuivit : « J'ai été salarié de cette grande entreprise durant vingt ans, il est normal qu'aujourd'hui je défende ses intérêts ! » Normal ? Ce n'est pas si évident.

Il est légitime, même nécessaire, que des groupes sociaux clairement identifiés – syndicats, associations, grandes entreprises – défendent leurs intérêts auprès des pouvoirs publics. La concertation et le dialogue contribuent à améliorer les textes. Si je me suis battue contre les lobbies, je n'ai jamais refusé le débat préalable avec les partenaires habituels de l'État ; bien au contraire, je l'ai même élargi aux associations et au public. Par exemple, dans le cas du décret que j'ai pris pour la réglementation des installations d'incinération de déchets dangereux, j'ai auparavant débattu longuement tant avec les cimentiers qu'avec les professionnels de l'incinération, et cela après avoir demandé une expertise détaillée.

En revanche, cette légitimité disparaît lorsque des intérêts moins avouables apparaissent.

Une loi impossible

À la fin des années 1960, décrivant la nouvelle Citroën, Roland Barthes résumait ainsi le symbole automobile : « Je crois que l'automobile est aujourd'hui l'équivalent exact des grandes cathédrales gothiques. Je veux dire une grande création d'époque, conçue passionnément par des artistes inconnus, consommée dans son image sinon dans son usage, par

un peuple entier qui s'approprie en elle un objet parfaitement magique¹. »

Vouloir réduire la pollution de l'air, c'est toucher au mythe de l'automobile, inévitablement. Dans les films publicitaires, les automobiles roulent souvent dans des contrées quasi désertiques ou traversent des paysages naturels magnifiques. L'automobile représente le luxe, l'évasion, l'aventure. Elle est instrument de liberté.

Hélas, il y a loin de cet imaginaire au vécu quotidien !

L'amour passionnel que les Français portent à leur voiture les conduit à des excès qui se traduisent par huit mille morts tous les ans sur les routes et des milliers de blessés. Ce drame national, qui laisse trop de familles dans le malheur, a un coût pour la collectivité : 250 milliards de francs, soit 2 % de notre produit intérieur brut.

En ville, la voiture est synonyme d'embouteillages, d'impossibilité de stationner, de stress, de bruit et de pollution de l'air. Un fléau que les Français ont préféré occulter pendant de longues années, qu'ils veulent combattre aujourd'hui – sans pour autant renoncer, bien sûr, à leurs habitudes.

Je savais, dès juin 1995, en préparant le projet de loi, quels seraient les obstacles. Pour commencer : la résistance de nos concitoyens. Pour certains d'entre eux, surtout les plus modestes, l'automobile représente la seule propriété. Viendrait ensuite la lutte avec les constructeurs automobiles, les grandes compagnies pétrolières et leurs soutiens, dont je menaçais les intérêts à court terme. Tergiverser ? Renoncer ? Impossible ! Je ne voulais pas reculer tant l'impact de l'ozone, des particules fines et du dioxyde d'azote sur la santé publique devenait préoccupant. On sait aujourd'hui que de très jeunes enfants doivent, à quelques mois seulement, subir une intubation en raison de bronchiolites. Des adultes de plus en plus nombreux sont soumis à des gênes respiratoires et à des phénomènes allergiques. Comment aurais-je pu me prétendre ministre de l'Environnement et supporter le fait que les maladies bronchopulmonaires ne cessent d'augmenter en raison de la pollution de l'air ? L'État devait intervenir.

La fusée que je souhaitais lancer était en réalité une fusée à trois étages : réduire la place de la voiture en ville, réduire

« On ne peut rien faire, Madame le ministre... »

la diésélisation du parc automobile français, rééquilibrer le rail et la route. Je savais pertinemment, compte tenu des forces en présence, qu'il me serait impossible d'atteindre d'emblée ces trois objectifs.

Réduire la place de la voiture en ville permettait de s'attaquer aux pathologies urbaines et de mettre un terme à une exception française : développer la voiture en ville plutôt que réduire son usage, comme le font tous nos voisins. Or il y a une autre aberration du système français. En raison d'un choix commercial effectué voici des années par le groupe Peugeot-Citroën, la France, à contre-courant comme d'habitude, s'est lancée dans une diésélisation accélérée du parc automobile encouragée par une fiscalité totalement déséquilibrée puisque l'essence coûte 50 % plus cher que le diesel, alors que celui-ci est moins consommateur de carburant. Même si le prix au litre était le même, il serait encore moins coûteux d'utiliser le diesel plutôt que l'essence.

Cette politique n'a aucune justification. D'une part, les différentes études qui ont été menées démontrent très clairement l'impact négatif du diesel sur la santé publique, en raison de l'existence de particules fines qui se fixent sur les poumons. Et même s'il est exact que le diesel produit moins de CO₂, car sa consommation est réduite par rapport à l'essence, les différentes études démontrent très clairement son incidence beaucoup plus sérieuse en termes de pathologies.

D'autre part, ce choix oblige à importer des quantités très importantes de gasoil et à exporter l'essence fabriquée en France. Dans la mesure où des investissements ont été effectués pour fabriquer de l'essence sans plomb, les pétroliers utilisent cet argument d'ordre économique lorsque l'État leur demande d'effectuer de nouveaux investissements afin de fabriquer des carburants plus propres.

Enfin, le diesel constitue un manque à gagner gigantesque sur le plan fiscal. Plus de 10 milliards sont ainsi perdus chaque année pour l'État, ressources qui entreraient dans ses caisses si ce carburant était taxé au prix de l'essence.

Quant à prétendre que celui-ci est la voie de l'avenir, c'est possible, mais ce discours est tenu depuis vingt ans, sans progrès visible ! Les filtres à particules ne sont pas au point.

Nous n'avons aucune raison de continuer dans cette voie absurde.

En dépit de ces éléments objectifs et des rapports établis par l'Académie des Sciences, aucune mesure n'a jusqu'à présent pu être prise pour rééquilibrer le diesel par rapport à l'essence. L'immobilisme règne.

Dans ce contexte, la seule chose qui bouge, ce sont... les camions. L'Autriche, l'Italie, la Suisse, l'Allemagne se dotent de structures de transports combinés et de feroutages importants. La Suisse et l'Autriche envisagent à terme d'interdire purement et simplement le passage des poids lourds sur leur territoire. La France ? Elle continue à ignorer superbement le transport combiné et le feroutage, et persiste à favoriser le développement d'autoroutes qui deviennent des couloirs à camions et ne servent plus qu'à absorber le transit de poids lourds supplémentaires qui traversent le territoire. Notre pays en tire-t-il au moins un avantage économique ou financier ? Aucun. Les ministres de l'Environnement qui se sont succédé depuis plusieurs années ont tour à tour regretté cette situation, mais aucun n'est parvenu à la faire changer.

Pour la première fois, le Gouvernement auquel j'appartenais a décidé d'investir 350 millions de francs pour le feroutage, même s'il s'agissait d'une somme modeste au regard des milliards dépensés pour construire des autoroutes (17 milliards débloqués au dernier FDES de 1996). Compte tenu du poids politique des camionneurs et des transporteurs routiers, je savais qu'il était nécessaire d'agir très progressivement, en essayant de contourner les obstacles.

Pour cette raison, je me suis attaquée principalement à la question de la pollution urbaine en concevant la loi de telle sorte qu'elle contraigne les gouvernements successifs à transformer fondamentalement la situation sur les deux autres points.

Par quoi commencer ?

Pour aider Matignon à passer outre les poids des lobbies, je ne connaissais qu'un recours : la mobilisation des citoyens.