



Rencontre-débat du Comité 21

Nathalie KOSCIUSKO-MORIZET,

Députée de l'Essonne,

Conseiller environnement et développement durable de Nicolas SARKOZY,

Jeudi 03 mai 2007

Éric GUILLON, Président du Comité 21

Éric GUILLON : Mesdames et messieurs, nous allons remercier Nathalie KOSCIUSKO-MORIZET d'avoir eu la gentillesse d'accepter de nous rencontrer ce matin. Vous l'avez sans doute vue ou entendue hier soir, elle était commentatrice du débat jusque tard dans la nuit -ou tôt ce matin- mais je suis sûr que le rythme qu'elle a pris pour cette campagne lui permet d'être toujours en forme.

Vous le savez tous, mais je le rappelle en quelques mots : Nathalie KOSCIUSKO-MORIZET est députée de l'Essonne, conseiller régional, et a été rapporteur de la loi qui a conduit à l'inscription de la Charte de l'environnement dans la Constitution. Elle aujourd'hui la voix de Nicolas SARKOZY pour les problèmes d'environnement et de développement durable.

C'est bien de vous avoir ce matin Nathalie, car si nous avons énormément entendu parler des problèmes d'environnement et de développement durable au début et à la fin de la pré-campagne, le sujet était, entre temps, devenu un peu diffus. A croire que le fait d'avoir signé le pacte écologique de Nicolas HULOT a permis aux candidats de se sentir exonérés de débattre des problèmes d'environnement et de développement durable.

Ceux qui sont réunis ici aujourd'hui sont tous mobilisés, et en particulier les adhérents du Comité 21. Je suis donc très heureux que Nathalie KOSCIUSKO-MORIZET nous fasse l'amitié d'être avec nous ce matin pour enrichir le débat. Comme d'habitude, elle disposera du temps qu'elle souhaite, puis nous débattrons.

Je remercie également Bettina LAVILLE, notre Présidente d'honneur, de nous faire l'amitié de présider ce débat et de relayer les questions qui seront posées tout à l'heure.

Nathalie, je vous passe tout de suite la parole.

Intervention de Nathalie KOSCIUSKO-MORIZET

Merci à Bettina et à vous d'être ici ce matin.

Je vous propose de balayer rapidement le programme. Je vais m'attacher à vous en montrer la cohérence et la façon dont différentes propositions ont pu être mises en avant. À charge à vous de revenir sur le sujet qui vous semblera mériter davantage de précisions.

L'UMP, parti auquel j'appartiens, a délibérément changé de stratégie sur les questions d'environnement en 2002. A l'époque, cela a provoqué différentes discussions, ce qui a été une démarche constructive. Avant 2002, les partis de droite et de gauche étaient engagés dans la même dynamique. En fait, ces grands partis s'occupaient peu des questions d'écologie contrairement à d'autres, plus petits, qui avaient d'ailleurs souvent une forme plus associative. En effet, ces partis sont aussi des associations sur le plan juridique mais avec une forme de fonctionnement qui n'est pas très traditionnelle dans le monde politique. Nous passions donc des accords avec ceux-ci, à droite comme à gauche, à l'occasion des différentes élections. Ils faisaient partie des suppléments des grands partis de gouvernement qui développaient assez peu leur

capacité en interne sur ces questions.

En 2002, nous avons créé l'UMP à l'issue d'une campagne dans laquelle le président de la république sortant, Jacques Chirac, personnellement mobilisé sur l'environnement, était candidat à sa réélection. Vous vous souvenez du discours du Mont Saint-Michel, d'Avranches, ses engagements sur la Charte constitutionnelle de l'environnement.

Pour la première fois probablement un candidat à la présidence de la république avait fait, si vous me passez l'expression, du push sur le sujet. Il était allé au-delà, sans attendre qu'on lui pose la question. En général, le sujet ne vient pas ou très peu en période présidentielle, les médias n'en sont souvent pas plus avides que les politiques. En tout cas, ce fut un mouvement de création d'un grand parti de droite à l'issue d'une campagne qui avait vu émerger l'environnement et le souhait de changer de stratégie.

La proposition a alors été faite aux différents petits partis écologistes de droite de se fondre dans l'UMP. L'option a été prise de relever le défi en interne, de mettre en place des structures qui permettraient de faire émerger des compétences dans les différents départements, d'y nommer des délégués afin de repérer les problématiques. En bref, il s'agissait de faire de ce sujet une composante la plus transversale possible d'un projet politique.

Tout ceci a trouvé sa concrétisation en octobre 2005 lorsque l'UMP a passé sa convention sur l'écologie qui consistait à valider les grands axes du projet que je vais vous présenter. A l'époque, nous avions d'ailleurs invité Nicolas HULOT qui ne s'était pas encore investi dans le débat présidentiel et qui avait gentiment accepté d'échanger sur les différents éléments de notre projet. C'est donc assez naturellement que Nicolas SARKOZY acceptera de signer son pacte et de poursuivre le dialogue avec lui.

Quelles ont été les options à partir d'octobre 2005, ainsi que l'aboutissement sur le plan politique, des propositions faites depuis 2002 ?

Le constat était que tous les ministres de l'environnement, de droite comme de gauche, sortaient très mécontents de leur ministère, écrivant ou déclarant que la structure, telle qu'elle était organisée, ne permettait pas de porter le sujet au niveau adéquat. Beaucoup se plaignaient de l'emprise de l'État, d'autres simplement de la faiblesse du budget. C'était un sujet récurrent dans leurs prises de parole. Il y avait donc là, manifestement, quelque chose à réformer. Les structures du ministère de l'Environnement avaient été mises en place dans les années 70 et l'on ne pouvait pas continuer à fonctionner sur ces bases. C'est la première question qui a motivé le projet.

Ensuite, il fallait avoir de bons éclairages sur la relation entre l'économie et l'écologie afin de dépasser certains débats, qui avaient pu légitimement animer le monde de l'écologie, et choisir des options. Il a été décidé de proposer des axes de programmes et des mesures permettant de conjuguer l'économie et l'écologie. C'est la raison pour laquelle le programme de Nicolas SARKOZY est beaucoup fondé sur des mesures dites "économiques".

Ce dernier comporte plusieurs idées parmi lesquelles le parti pris idéologique -que vous pouvez choisir de contester- que nous ne croyons pas à la décroissance. Nous estimons que c'est une erreur philosophique, économique et une impasse car la France serait la seule à la pratiquer. Même si les choses fonctionnaient à notre tout petit niveau, cela ne nous mènerait nulle part à l'échelle du monde.

Dans ce programme, il est donc question de rechercher le meilleur rapport entre l'économie et l'écologie en essayant non pas de les opposer mais de les associer. C'est ne pas souhaiter la diminution du taux de croissance mais plutôt l'enrichissement de la croissance en écologie.

Le deuxième volet est la conjugaison entre l'écologie, l'économie et l'emploi.

Vous avez pu observer -et je sais que nombre d'entre-vous sont concernés- que le secteur de l'environnement en France représente moins de 400 000 emplois. En Allemagne, il est de 1,3 million d'emplois avec une nomenclature qui est sensiblement la même. Il est toujours difficile de parler de chiffres d'un pays à l'autre cependant, même si la comparaison n'est pas complètement juste et que l'Allemagne est un pays un peu plus grand, nous sommes tout de même loin derrière.

En effet, pendant très longtemps, on a considéré que l'écologie correspondait à de l'emploi du secteur public, donc non productif. Cela a été la grande époque des emplois "jeunes" qui ont pu rendre des services utiles ici ou là, mais qui étaient tout sauf des emplois d'avenir, innovants,

à haute valeur ajoutée. Vous vous souvenez des "ambassadeurs du tri" ; ce genre de démarche était probablement intéressante mais relevait davantage de l'insertion que de la haute qualification environnementale.

Le troisième parti pris consistait à construire une réflexion intégrant la dimension européenne et mondiale. Faire l'impasse sur ce point est une tentation car lorsqu'on construit un projet lors d'élections, notamment présidentielles, les personnes demandent : "Que pouvez-vous faire, ici, demain pour moi ?" Au contraire, mettre trop d'international -et il en a été très peu question dans le débat télévisé d'hier - ou trop d'Europe, c'est prendre le risque de voir les gens dire : "C'est ce que vous avez dit" et qu'ensuite ils fassent un procès d'intention disant : "Vous nous renvoyez sur des prises de décisions à plus longue échéance, cela ne nous intéresse pas." Le parti pris a été aussi d'entrevoir cette dimension.

Quelles mesures et quelles propositions cela apporte-t-il ? Vous en avez probablement entendu un certain nombre, dans la presse notamment, avec beaucoup de tableaux et de comparaisons.

D'abord, c'est une réforme de structures. Nous avons énormément de notes sur la vision de chacun d'un ministère de l'Écologie et du Développement Durable rénové. Et nous pouvons partager le constat que la situation actuelle est loin d'être satisfaisante. La proposition de Nicolas SARKOZY diffère de celle de Nicolas HULOT dans son pacte écologique. C'est la création d'un grand ministère du Développement Durable regroupant les administrations de l'environnement de l'énergie et des transports. C'est une démarche à la cohérence administrative forte.

Dans le système français, on s'interroge sur les administrations que l'on va pouvoir faire travailler et ce que contiendront les décrets d'attribution. L'objectif est de rapprocher les administrations en charge des grosses infrastructures. Si vous regardez la cohérence des sujets que j'ai énoncés, l'énergie, les transports, l'environnement, ce ministère devient celui du changement climatique. On peut le critiquer mais vous savez bien que l'environnement a de multiples facettes. Et on peut donc envisager des rapprochements dans la mesure où le développement durable est complètement transversal.

L'appellation de vice-Premier ministre du Développement Durable est quelque peu floue car le système institutionnel français n'en a jamais eu. D'autant que si cette personne n'a pas en charge les administrations, elle peut très bien être en position -et c'est là le peu d'intérêt- de superconseiller du Premier ministre de l'environnement.

Voilà pour cette proposition sur les structures dans le domaine de l'environnement.

Comme je vous le disais tout à l'heure, l'essentiel des propositions est organisé autour d'instruments économiques, notamment fiscaux. Le but est de mettre l'économie au service de l'environnement. Pour ce faire, nous avons besoin de la production et de la consommation. Nous souhaitons donc réorganiser l'échelle des prix de telle sorte qu'il soit moins cher de consommer. Il est donc question de diminuer au maximum les taux de retour des différents investissements par des équipements économes en énergie ou protecteurs de l'environnement.

D'une manière générale, il faut envoyer un signal incitatif auprès des consommateurs et des entreprises. Cela passe par plusieurs types d'instruments, le premier est sans aucun doute la bascule d'une partie de la fiscalité, qui pèse actuellement sur le travail, pour traiter la pollution. Aujourd'hui, 2,3 % du PIB peuvent être considérés comme de la fiscalité environnementale. Il y a la TIPP puis, de façon plus modeste, la TGAP. Le but est de passer, en l'espace d'une législature, d'ici 2012, à 5 % du PIB et doubler cette part de la fiscalité environnementale. Cela nous amènerait parmi les niveaux les plus élevés en Europe. Les pays les plus avancés en fiscalité environnementale étant autour de 4,5 % à 5 %. C'est la première proposition pour essayer de rééquilibrer cette échelle des prix.

On sait bien que faire de la fiscalité environnementale entraînera des transformations, la seconde idée est de faire un prélèvement obligatoire constant mais, évidemment, sans peser sur les personnes ni les transferts. Il faudra accompagner cela d'un crédit d'impôt renforcé, et ce, à hauteur d'un milliard d'euros. Ce chiffre a été intégré dans la fameuse comptabilité des projets des candidats. Vous vous souvenez de ce débat dans la presse à une époque ; parmi les milliards que l'on voyait passer, un milliard était consacré au crédit d'impôt pour l'environnement...

Il s'agit aussi de mettre l'Europe à contribution. Des contacts encourageants avec les partenaires européens ont d'ailleurs été pris, pour demander la baisse de la TVA sur les produits bio. Cette démarche

pourrait avoir une influence sur l'emploi ; mettre un taux de TVA réduit à 5,5 % sur les produits et politiques environnementales serait un signal fort.

Cette démarche globale sur le transfert d'une partie de la fiscalité entre le travail et la pollution, par des crédits d'impôt doit aussi être déclinée. Je tiens beaucoup à ce concept et j'étais assez fière que Nicolas SARKOZY reprenne cette proposition hier dans le débat. J'en suis d'autant plus fière qu'elle est le produit du travail d'une ONG, France Nature Environnement. Il s'agit de réformer la fiscalité sur les transports routiers pour non seulement envoyer un signal mais aussi lever une ressource. Dans l'essentiel de la fiscalité mise en œuvre, on avait un transfert, un signal, une incitation, mais on ne levait pas de nouvelles ressources.

C'est toutefois le cas du transport routier. Vous connaissez probablement la situation en France, nous avons la taxe à l'essieu qui pèse sur les transporteurs nationaux. On taxe le transport national mais pas les camions étrangers dont les réservoirs permettent de faire le plein avant d'arriver en France et d'en repartir. Nous n'avons donc même pas ces recettes fiscales qui se reportent sur les pays voisins européens, l'Allemagne, la Suisse, qui ont mis en place des fiscalités adaptées qui touchent tout le monde.

L'objectif est de supprimer la taxe à l'essieu pour instaurer une éco-redevance sur les camions. Ce serait une éco-redevance et pas seulement une taxe, en fonction de la pollution du camion. Il existe des normes européennes sur les nouveaux camions tout à fait intéressantes.

Cette mesure n'est évidemment pas facile à chiffrer car il est probable qu'une part du report des charges actuel ne se fera plus. Toutefois, une part se fera toujours car, de toute façon, la France est un pays routier. On évalue donc le gain à l'année entre 500 millions d'euros et 1 milliard d'euros. Cet argent peut être réinvesti entièrement dans le transport propre alternatif qu'il s'agisse de fret ferroviaire, de transport fluvial, etc.

Mais ne pensez pas que ce projet ne comporte que de la fiscalité. Je la mets en avant car c'est un instrument transversal mais il existe bien des sujets que l'on ne peut pas traiter par la fiscalité de façon exclusive.

C'est le cas du bio. Après guerre, on a voulu fonder l'agriculture sur la souveraineté alimentaire, ce qui a été réussi. Mais aujourd'hui, nous sommes loin d'y être parvenus dans le domaine bio : nous importons deux tiers de notre consommation. Le bio a un cahier des charges environnemental, c'est à dire que l'on paye un peu plus cher le bio pour protéger l'environnement chez les autres, essentiellement en Allemagne. De plus, il est importé dans des camions dont le cycle global d'opération est assez douteux du point de vue de l'environnement. Il faut faire en sorte de devenir autosuffisants en bio et, pour cela, il faut deux choses.

Nicolas SARKOZY propose d'abord de développer la commande publique. Les choses ont commencé à se mettre en place dans son département des Hauts-de-Seine où on passe des appels d'offres pour toutes les cantines scolaires afin de les approvisionner en bio chaque fois que c'est possible. Le développement des marchés n'est pas seulement une question de prix mais de stabilité et de volumes, et la commande publique doit nous y aider.

Ensuite, il faut modifier le système des aides en s'inspirant des Allemands. Notre mode de soutien à l'agriculture bio en France est insuffisant par rapport à ses exigences.

Il existe également une proposition sur la biodiversité. Nicolas SARKOZY a eu un débat très intéressant avec les patrons des différentes ONG à la fin du mois de mars. Ils se sont rencontrés au Muséum d'histoire naturelle avec la participation de Nicolas HULOT. De grandes discussions se sont engagées sur la biodiversité et on peut citer une idée a beaucoup séduit Nicolas SARKOZY, la mise en place d'un schéma opposable des espaces naturels, idée qu'il a intégrée dans le projet.

L'objectif est d'accompagner le mouvement fait au plan constitutionnel avec la Charte de l'environnement. Il est vrai qu'au plus haut niveau de nos droits, les principes n'intègrent pas les droits et devoirs en environnement. Au quotidien nous faisons des choses bien, mais en cas de conflit, l'environnement perd car il n'est juridiquement pas positionné au bon niveau.

La Charte sur l'environnement visait à faire entrer les principes en matière d'environnement dans la Constitution, donc, à les porter au même niveau que la Déclaration des droits de l'homme et du citoyen. Très souvent, on oppose le droit de l'environnement et celui de la propriété ; ils sont maintenant au même

niveau juridique. C'est le rétablissement d'un certain équilibre.

En matière de schéma directeur, nous sommes un peu dans la même situation. C'est-à-dire que les systèmes de protection des espaces environnementaux sont en général juridiquement beaucoup plus faibles que les schémas d'infrastructures qui, eux, sont opposables. Le but est de rattraper ce point en essayant d'intégrer la composante "effet de serre" et de s'organiser en réseaux. C'est un peu ce que fait Natura 2000, notamment en réseaux orientés nord-sud, en corridor, pour offrir des possibilités de montée vers le nord des espèces pour lesquelles cela deviendrait possible.

Pour finir, ce programme intégrait une grande réflexion sur l'Europe et le monde. Nicolas SARKOZY souhaite faire de l'environnement la nouvelle frontière, au sens anglo-saxon du terme, de la politique européenne. L'Europe s'est construite sur le charbon et l'acier au début, puis sur la Politique Agricole Commune.

S'agissant de l'environnement, il existe beaucoup de choses à faire et, curieusement -vous l'observerez avec moi- le tout est très normatif ; c'est une vision de l'environnement très administrative. Il est beaucoup question de directives sur des normes d'émissions, des plafonds, des planchers, de la normalisation. Ce n'est pas une vision très dynamique d'une politique de l'environnement. On a le sentiment que tout ceci n'est pas du tout orienté sur l'innovation ou la création d'emplois dans le secteur environnemental. C'est une vision très défensive.

Nicolas SARKOZY souhaite revoir l'ensemble de cette démarche pour faire de l'environnement une grande politique européenne. Ce ne serait pas seulement une question de normes ou de protection de consommateurs, quelle que soit la légitimité par ailleurs de cette démarche, mais une politique très active de développement de l'emploi et des compétences dans le secteur environnemental. Bien sûr, cela intégrera beaucoup la recherche mais aussi une réflexion sur la préservation de notre compétitivité par rapport à des pays qui seraient moins allants dans le domaine de l'environnement.

C'est le sens de cette expression, que vous avez pu entendre, de taxe Cambridge. Les chercheurs de l'université de Cambridge ont travaillé sur un système de compensation aux frontières, compatible avec les règles de l'Organisation mondiale du commerce. Ce n'est pas complètement achevé mais le système qu'ils proposent est a priori contentieux, c'est-à-dire qu'il ne peut pas être rejeté sans débat.

Il n'est pas question d'entrer dans un conflit avec des pays du monde qui seraient moins allants sur le plan de l'environnement. Il s'agit de mener une réflexion au plan européen sur ce qui devra être fait après 2012, si nous ne parvenons pas à entraîner tous les autres pays dans la lutte contre le réchauffement climatique ou si nous ne trouvons pas les moyens d'abandonner toute politique qui ne pourra pas être conforme à notre éthique. D'où cette proposition de taxer et détaxer les produits aux frontières de l'Europe en fonction de leur contenu carbone quand ils viennent de pays qui ne font pas le nécessaire.

Éric GUILLON : Je vais maintenant passer la parole à Bettina pour la suite de notre rencontre.

Bettina LAVILLE : Merci Nathalie. Je suis très sensible à ta venue ici en fin de campagne. Avant de passer la parole à la salle, je vais commencer par une question, un peu provocante, qui s'adresse finalement aux deux candidats.

Comment se fait-il que dans un grand pays nucléaire comme la France, les candidats connaissent aussi mal le sujet ? L'un évoque 17 % d'électricité via le nucléaire et l'autre confond la troisième et la quatrième génération. C'est pour détendre l'atmosphère ! (Rires.)

Concernant l'évolution du nucléaire, peux-tu préciser le pourcentage de renouvelable et commenter les deux grandes mesures prises par les gouvernements de Lionel Jospin et de Dominique de Villepin ? La première visait un prix d'achat d'énergie renouvelable correct et la seconde une extension de mesures pour faciliter l'essor des énergies renouvelables.

Nathalie KOSCIUSKO-MORIZET : Je reconnais que le débat sur le nucléaire était assez confus. Je ne peux pas répondre pour la candidate socialiste et ses 17 %. Il s'agit probablement d'une confusion car il était question de la part de l'énergie nucléaire dans l'ensemble de l'approvisionnement énergétique français et pas seulement dans l'électricité.

Du côté de Nicolas SARKOZY, un débat a eu lieu pour savoir si IEPR est du III+ ou bien du IV. Ce

sont des ingénieurs qui ont poussé l'idée que c'était du IV parce que c'était nouveau...

Bettina LAVILLE : C'est en fait un excès de connaissance du dossier ! (Rires.)

Nathalie KOSCIUSKO-MORIZET : Il est vrai que, du point de vue technologique, il s'agit du III+ et non du IV car ce n'est pas une technologie différente. Toutefois, un passage du débat m'a beaucoup surpris mais il n'a pas été repris par les experts. Au-delà des connaissances et termes employés par l'un et l'autre, Ségolène Royal a annoncé qu'elle ne souhaitait pas faire l'EPR pour pouvoir investir et mener à bien la quatrième génération. Ce qui ne me semble pas complètement cohérent avec la position du gouvernement qui était celle de Lionel Jospin en 1997 et la fermeture de Superphénix à l'époque. S'agissant des énergies renouvelables, il existe une continuité entre la politique menée par le Gouvernement de M. JOSPIN et celle de M. De VILLEPIN -je n'hésite pas à le dire- mais avec une évolution sur les instruments. La politique de prix d'achat a été poursuivie pour l'éolien et approfondie pour le photovoltaïque. Vous savez que les prix d'achat des photovoltaïques sont assez élevés et que des problèmes de rentabilité existent, notamment en tonnes de CO₂ évités par milliers d'euros.

L'instrument a évolué pour les biocarburants et vous observerez que la démarche est nouvelle ; nous ne sommes plus dans les prix d'achat mais dans les appels d'offres. Le débat avait eu lieu au moment du lancement de la politique en faveur de l'éolien pour savoir s'il fallait s'orienter sur les prix de rachat ou les appels d'offres.

Sur le biocarburant, nous nous sommes plutôt prononcés pour les appels d'offres. A priori, cela fonctionne bien car des usines de biocarburants se construisent. Il est cependant un peu tôt pour en faire le bilan, mais c'est au moins une évolution dans les instruments utilisés.

L'extension des crédits d'impôts fonctionne très bien, des chiffres assez bons sont tombés concernant l'année 2006. Nous avons connu un doublement des installations de pompes à chaleur, de chauffe-eau solaires par rapport aux chiffres 2005 qui, eux-mêmes, avaient déjà doublé. Nous avons réussi à susciter l'intérêt des particuliers et des installateurs envers les équipements propres. Pour moi, la nouvelle matière -pour reprendre le mot- est du côté de la rénovation énergétique des logements anciens.

Nous avons mis en place les instruments nécessaires pour l'information et la politique spécifique en faveur du logement social mais pas encore les produits financiers qui permettront de développer la rénovation énergétique des logements anciens. Il s'agit notamment des prêts bonifiés de la Caisse des dépôts. C'est bien, mais ils ne sont probablement pas encore assez forts, directifs et incitatifs pour tendre vers quelque chose de systématique.

Bettina LAVILLE : Merci, nous allons passer aux questions de la salle.

Une intervenante : Il se passe beaucoup de choses en Europe et il est malheureusement vrai que la France n'est pas assez présente au sein de ces débats : économie, environnement, fiscalité, environnement, le "Livre vert"...qui vient de sortir, etc. D'ailleurs, la Commission a eu l'outrecuidance de baser différents textes non pas sur les politiques environnementales, évoquées dans le traité, mais sur la question de la concurrence.

Comment se prépare-t-on à ces débats européens ? Sachant qu'il nous faudra être prêts à fin décembre 2007 puisque nous participerons au nouveau dispositif dès le 1er janvier.

Bettina LAVILLE : Tu as dit que le projet de Nicolas SARKOZY consiste à rendre l'Europe environnementale plus active et moins défensive. Ne suffirait-il pas de faire primer la stratégie de Göteborg sur celle Lisbonne, particulièrement Lisbonne 2 qui a un peu mis ces problèmes de côté ?

Nathalie KOSCIUSKO-MORIZET : Toutes les bases sont posées en Europe mais il existe là encore un problème de gouvernance en matière d'environnement. Lorsque j'étais rapporteur de la mission Information sur l'effet de serre, nous avons voulu aller à Bruxelles afin de voir ce que faisaient les différentes Directions générales de la Commission et faire le point. Eh bien nous avons été atterrés ! Les seuls fonctionnaires qualifiés travaillaient sur l'allocation de quotas. Dans toutes les administrations, on voyait fréquemment des gens qui n'avaient rien à faire et qui étaient là un peu par défaut d'autre chose. On sentait que le sujet n'était pas en pointe.

Une rénovation doit être menée au niveau de l'Europe, et elle ne peut passer que par une ambition politique fortement portée et affichée dans le cadre d'une présidence. Il s'agit de consacrer une présidence

à la rénovation de la politique européenne, notamment pour l'environnement. Cela entraîne des déclinaisons techniques, économiques et même administratives. Quoi qu'il en soit, compte tenu de la façon dont l'Europe et la Commission fonctionnent, ce doit être très fortement porté sur le plan politique.

Nous n'aurons pas trop d'un an pour préparer ce travail avec tous nos partenaires européens afin de nous diriger progressivement vers un genre de momentum. La bonne nouvelle, c'est que, d'après les contacts que nous avons eus, ils sont déjà convaincus.

Je ne cache pas qu'ils ne le sont pas pour l'ensemble des propositions que j'ai exposées. Voici deux mois, Nicolas SARKOZY a rencontré Nicolas STERN à propos de son rapport sur le changement climatique. Celui-ci n'est pas enthousiasmé par l'idée d'une taxe Cambridge, il est manifestement plus libéral. Nous sommes très concernés par la compétitivité et l'orientation d'une politique environnementale vers l'éducation et l'économie. Il faut un leadership politique en Europe sur ce sujet et il existe, a priori, un intérêt de la part de tous les pays. Comme tu le soulignes, il existe toutes sortes de solutions techniques puisqu'elles ont déjà toutes été débattues.

Dominique DUMAS, France 3, journaliste environnement : Bonjour, j'ai posé cette question voici un mois et demi à M. REBELLE, et je vais donc rester cohérent. L'effet de serre et le changement climatique sont indirectement liés à l'étalement urbain, symbole de la construction à l'horizontal. En tant que députée de l'Essonne, vous devez être très sensibilisée à cette question. En France, évoquer la construction verticale semble tabou car on imagine tout de suite les tours de la banlieue parisienne des années 70. Or, il existe beaucoup de solutions écologiques pour cela. Au plan sociétal, et non plus économique, sommes-nous prêts à faire des déblocages dans un urbanisme qui semble assez coincé sur ce sujet ?

Nathalie KOSCIUSKO-MORIZET: On peut être propriétaire d'un appartement et pas forcément d'une maison. Je connais bien le sujet car c'est un énorme problème dans ma circonscription ; de nombreux petits pavillons "poussent" dans tous les sens. Il faut probablement mener une réflexion fiscale et réformer la loi sur le paysage dans toutes ses dimensions urbaines, notamment pour l'affichage. La loi sur le paysage à l'entrée des villes date des années 70 et elle n'a pratiquement jamais été appliquée.

Bettina LAVILLE : Il est vrai que Ségolène ROYAL avait également fait une loi sur les paysages.

Nathalie KOSCIUSKO-MORIZET: En tout cas, le dispositif n'est pas adapté et le Code de l'environnement comporte nombre de dispositions. Dans ma circonscription la moitié des "machins qui poussent" sont illégaux à l'aune de ce qui est prévu dans le Code de l'environnement. Lorsqu'une loi n'est pas appliquée, c'est souvent qu'elle n'est pas du tout adaptée ou manque de portage politique.

La question de l'étalement urbain est aussi liée au fait qu'on a abandonné tout leadership autre que municipal sur ces questions. Les maires ne sont pas toujours les bonnes personnes. Ils doivent avoir, à la fois, beaucoup d'expérience et de volonté pour pouvoir lutter contre certaines pressions car bons ou mauvais, certains arguments sont légitimes.

Il faut redonner une impulsion nationale sur toute la politique du paysage, de l'étalement urbain, des entrées de bourgs. Je parlais aussi de la politique de l'affichage car c'est une catastrophe ! Rien n'est respecté. Lorsqu'on parle aux préfets de constats, de procès-verbaux, ils ne comprennent même pas de quoi il s'agit. Sur ce sujet, la loi n'est absolument pas connue, y compris de ceux qui sont chargés de la faire respecter ! Et ce n'est pas seulement une question d'esthétisme mais aussi de sécurité. L'affichage est parfois anarchique et brouille terriblement la vision.

Dominique DUMAS : La reconstruction en hauteur est une question majeure et taboue. A Paris, les positions sont très bloquées sur ce point.

Nathalie KOSCIUSKO-MORIZET: Parce qu'on a présenté le sujet en parlant de "tours"...À Paris, tout le monde vit en appartement, et c'est normal. Pour que le mot suscite une telle réaction, c'est qu'il appelle autre chose que le simple fait d'habiter dans un appartement et sans jardin. La façon dont le sujet a été porté à Paris était volontairement provocante, elle visait des objectifs politiques et non urbanistiques. Cela a créé une polémique et un clivage. Il faudra pourtant bien trouver un accord sur le sujet et cela ne peut pas être exclusivement mené au plan municipal.

Dans ma circonscription une route nationale, la RN 20, traverse des communes qui ont toutes entre 5 000 et 6 000 habitants. Les maires, qui n'ont pas nécessairement beaucoup d'imagination, ouvrent tous progressivement des espaces, des zones NAUH, à de la promotion. Par exemple, Kaufman construit des

petits pavillons le long de la RN 20.

Le seul projet qui permettrait un développement positif de l'ensemble, serait de mettre un transport en commun en site propre sur la RN 20 et d'urbaniser assez fortement en densifiant les abords de la route par du petit logement collectif de quatre étages. Ce qui donnerait du sens à ce transport en commun propre. Il s'agirait véritablement d'un boulevard urbain qui permettrait de laisser en coulée verte dans le reste des communes.

Pour pouvoir porter cela, il faut un engagement fort des collectivités territoriales et peut-être, dans une certaine mesure, de l'État ou de son agence. Ce n'est pas au plan local, avec seulement dix petites mairies autour de cette route nationale, que les choses vont pouvoir se mettre en place.

J'ai l'impression qu'on a abandonné le portage politique de ce type de sujet depuis des années. On a complètement laissé le droit de l'urbanisme aux communes et, sur des sujets comme celui-ci, cela ne peut pas apporter de bonnes solutions.

Lorsqu'on donnera le choix entre habiter dans un logement, un appartement le long d'une route rénovée, avec un TCSP, plutôt que dans un petit pavillon avec une heure et demie de route le matin, nous aurons enfin une réponse appropriée du consommateur, du client et du propriétaire.

En quoi cela choque-t-il que les gens soient propriétaires ?

Bettina LAVILLE : Cela ne me choque pas du tout mais il est vrai que dans l'imaginaire, la propriété est souvent liée à la maison individuelle. C'est d'ailleurs extraordinairement complexe car si c'est un retour à l'appropriation, à l'individualisme, etc., c'est également un contact avec la nature par son petit jardin. L'étalement urbain et la protection de l'environnement sont des sujets assez riches d'inspiration et assez contradictoires.

Didier LENOIR, Comité de Liaison des Énergies Renouvelables, président : Je voudrais reprendre le terme de "gouvernance" au plan de l'Europe, pour dire que celle-ci doit se trouver à l'échelle de chaque territoire. Cette grande question est absente du débat présidentiel. Par exemple, tout le monde a compris que le changement climatique, l'avenir de la planète et le développement durable dépendent d'un changement culturel partagé et d'une responsabilité prise par chacun, à chaque niveau, chaque collectivité. Or, actuellement tous les principes que vous avez exposés sont bons et intéressants mais leur application doit se faire sur chaque territoire, depuis la parcelle jusqu'à l'intercommunalité, la région et, bien entendu, l'ensemble du pays et l'Europe.

La décentralisation de 1982-1983, vous l'avez rappelé, s'est faite au plan des communes, ce qui n'est pas du tout pertinent du point de vue de l'urbanisme. Je trouve d'ailleurs curieux que le grand ministère que vous évoquez ne prenne pas en compte l'urbanisme car la cohérence est bien au plan du territoire et il est un élément essentiel de cette cohérence.

D'autre part, l'énergie est l'un des éléments fondamentaux parmi les changements nécessaires. Or, en France, celle-ci échappe à peu près totalement à la gouvernance territoriale, aux intercommunalités et aux régions. Actuellement, deux politiques sont en cours sur la maîtrise de l'énergie. Il y a celle des entreprises nationales, qui touchent l'ensemble du territoire à l'exception des 5 % du territoire dans lesquels les collectivités gardent la maîtrise de la distribution de l'énergie. Et nous avons aussi tout le système mis en place par le ministère de l'Écologie et du Développement Durable et l'ADEME, c'est-à-dire les espaces Info-Énergie, les agences locales de l'énergie, les plans locaux, etc.

Il convient d'unifier tout cela à chacun des niveaux pertinents et, d'apporter une nouvelle phase de décentralisation avec des compétences claires qui ne se chevauchent pas entre l'État et les différents niveaux de collectivités. Je n'ai rien perçu dans la campagne approchant ce type de question.

Nathalie KOSCIUSKO-MORIZET : Ce n'est pas un problème seulement pour l'environnement. Il existe probablement un étage en trop dans le système actuel entre les communes, les intercommunalités, les départements, les régions, l'État... Tout ceci s'est construit très progressivement. Un travail de rationalisation des différentes structures qui s'empilent sera certainement nécessaire à l'avenir.

Sans attendre des réformes qui sont toujours très longues, il s'agit de voir comment faire afin que chacune des structures, telles qu'elles existent, reprenne les enjeux à leur vrai niveau.

De ce point de vue, l'année 2008 sera certainement très intéressante. Je compte beaucoup sur la montée de

la prise de conscience concernant l'éducation à l'environnement. Cela a beaucoup bougé ces deux dernières années et nous permettra de voir le niveau d'interpellation des citoyens à l'égard des listes municipales de l'an prochain.

Il existe une demande générale sur l'environnement et la question, lors des élections, n'est souvent pas au niveau. Cette fois, le débat a été structuré autour du pacte écologique de Nicolas HULOT. Et le moment de l'élection présidentielle est un peu particulier. A l'échelle de la législative, il y a aussi l'idée d'avoir un pacte écologique pour les députés. Cela restera de toute façon très modeste car il n'existe pas de mandat impératif à l'Assemblée nationale. De plus, ce n'est pas nous qui choisissons les lois qui sont proposées. Toutefois, à l'échelle d'une municipalité, l'interpellation citoyenne a beaucoup de sens. Pour moi, l'année 2008 sera un moment de révélation.

Ce qui s'est passé ces trois dernières années en matière de prise de conscience trouve-t-il à s'incarner dans le débat démocratique et dans une exigence très concrète ?

Nous parlions de l'étalement urbain et j'attends de voir si, en 2008, ce discours sera porté dans les différentes communes, qui ont tellement de problèmes d'étalement urbain. Est-ce un sujet vraiment présent dans la campagne ? J'en ai la conviction. Ce n'est pas nécessairement perceptible, surtout dans un cénacle comme le vôtre car vous êtes tous mobilisés depuis des années sur le sujet. Toutefois, j'ai l'impression que l'opinion publique et le débat public de personnes non spécialisées vont complètement basculer et que l'environnement est maintenant totalement présent.

Ce sera la première exigence en 2008 lors des élections. J'en veux pour preuve les anticipations d'un certain nombre de mes collègues candidats aux législatives. Certains ne s'y sont absolument pas intéressés pendant cinq ans mais organisent maintenant des réunions et des débats sur l'environnement. Ce n'est pas forcément par plaisir ou conviction, les choses ne viennent pas aussi rapidement, mais parce que la demande devient pressante.

2008 sera l'année qui révélera la capacité des citoyens à transformer en interpellation politique son exigence en environnement. La présidentielle n'est pas le moment le plus facile pour cela, la municipale doit l'être.

Patrick WIDLEOCHER, Groupe La Poste, directeur développement durable : Je voudrais revenir sur le débat d'hier car Nicolas SARKOZY a fait une proposition extrêmement rapide sur laquelle j'aurais aimé avoir un peu plus de détails. Cela concerne les entreprises qui importent en France et qui viennent de pays qui n'ont pas respecté le protocole de Kyoto. Quel type de mesures allez-vous préconiser et s'appliqueront-elles à tous les pays, aussi bien la Chine que les États-Unis ?

Voici ma deuxième question : que pensez-vous de la réactivation des projets de dirigeables nouvelle génération pour le transport de fret ?

Bettina LAVILLE : À la première question, j'ajouterai une demande de précision de ta part sur ce qu'il a dit sur l'OMC, en gros : "Arrêtons de bricoler avec l'OMC". On peut le prendre dans les deux sens mais est-ce que Nicolas SARKOZY défendrait, à l'OMC, les causes sociales et environnementales dans le cadre du développement durable ?

Nathalie KOSCIUSKO-MORIZET : La première question renvoie à la taxe Cambridge. C'est la mise en place aux seules frontières de l'Europe, d'un système de taxation et de détaxation -il faut évidemment trouver un critère- sur tous les produits de pays qui ne respectent pas le protocole de Kyoto.

La situation actuelle est la suivante : ce protocole existe et certains pays le respectent tandis que d'autres non. D'autres encore n'ont aucun engagement dans ce protocole et le respectent sans avoir à faire quoi que ce soit, c'est le cas de la Chine actuellement. On ne va pas les taxer pour ne rien faire dans le cadre d'un protocole qui a été signé et qui prévoyait qu'ils ne fassent rien.

La véritable question, c'est le post-Kyoto et de savoir si on réussit à leur faire respecter les engagements ? Si l'on n'y parvient pas, il convient de mettre en place un système de taxation/détaxation sur tous les produits en provenance de ces pays. La Chine comme l'Inde peuvent être concernés.

Le système proposé est compatible avec les règles de l'OMC car il n'est pas exactement basé sur le contenu carbone du produit mais sur celui de la meilleure technologie disponible pour le produit. Concrètement, la tonne d'acier est taxée non pas en fonction de la technologie qui a été utilisée pour la

produire dans une usine mais en fonction d'une nomenclature internationale correspondant au contenu carbone de la meilleure technologie disponible utilisée pour produire une tonne d'acier. C'est plus facilement compatible avec les règles de l'OMC que si vous allez chercher précisément le contenu carbone dans cette tonne d'acier.

Cette proposition devrait pouvoir réunir la droite et la gauche puisqu'elle a été votée à la quasi unanimité dans le rapport d'audition sur l'effet de serre. J'en étais la rapporteuse et le président était un député socialiste Jean-Yves Le DEAUT. Nous devrions tous pouvoir trouver un accord, c'est du bon sens.

Cela rejoint la question sur l'OMC. Nicolas SARKOZY considère que l'on a mal négocié les accords, qu'il existe du dumping social et environnemental, ce qui est d'ailleurs souvent assez étroitement lié. Cette idée de taxe Cambridge vise à répondre à ce problème de dumping. C'est un point sur lequel il a l'intention d'être combatif et il demandera à nos partenaires européens d'être également plus offensifs. Il est scandalisé par la façon dont les accords de l'OMC peuvent donner lieu à certains glissements.

Sur les dirigeables, je ne suis pas très au point, mais il est vrai que nous avons peu développé le fluvial et les autoroutes de la mer. Le ferroutage demande des investissements lourds ; nous avons mis en place cette ligne Perpignan-Luxembourg, nous verrons ce que cela donne. Les dirigeables ne nous ont pas complètement convaincus mais vous avez sûrement un argumentaire...

Patrick WIDLEOCHER : C'est simplement que La Poste souhaite pouvoir acheminer et distribuer son courrier sans émission de CO2 d'ici quelques années. Elle se lance dans l'utilisation plus intense de véhicules électriques avec une commande de 500, et 11 000 vont suivre. Nous essayons de développer du fret TGV avec la SNCF mais cela ne sera pas possible sur certaines liaisons.

Nous regardons donc d'assez près la question des dirigeables. C'est une nouvelle technologie avec de l'hélium en remplacement de l'hydrogène et une enveloppe en dur. Le tout peut voler aux alentours de 200 km/heure en moyenne et porter des charges de 5 à 250 tonnes. Sur certaines liaisons, notamment les Antilles, nous sommes obligés aujourd'hui de combler les soutes des avions d'Air France avec du courrier non urgent. Il est évident que ce type de transport serait une solution intéressante car il consomme en principe environ dix fois moins qu'un carburant pour avion.

Nathalie KOSCIUSKO-MORIZET : C'est bien que le sujet soit porté par les entreprises, notamment Airbus qui construit des avions. On parle beaucoup de voitures propres mais l'intégration du transport aérien est un peu limitée dans la lutte contre le changement climatique. On s'interroge sur les quotas et s'il faut intégrer le transport aérien ou non, mais pas du tout sur les ruptures technologiques. Airbus travaille sur ce genre de chose mais cela reste très modeste.

Je reste songeuse car on nous promet de très gros avions à un horizon de 20 ans mais je ne suis vraiment pas certaine qu'on les utilise pour aller passer trois ou quatre jours aux Antilles. J'ai l'impression d'un manque d'anticipation de la part des entreprises de ce secteur sur ce que seront les prochains bouleversements.

Si une entreprise responsable comme La Poste fait un peu de push et demande des recherches et de la prospective sur le sujet, cela ne peut pas leur faire de mal. Je les ai rencontrés pour travailler sur le bruit car j'ai une circonscription au bout des pistes d'Orly et nous sommes assez concernés par le bruit. Sur le bruit de l'avion, c'est formidable, lorsque vous leur demandez si leur nouveau modèle va faire moins de bruit, ils vous répondent : "Au passager, cela fait moins de bruit". (Rires.) C'est intéressant pour les gens qui habitent en dessous ! Ils n'ont vraiment pas intégré le sujet environnemental dans leurs prises de décisions.

Anne CHAON, AFP, journaliste environnement : Madame, vous ne nous avez pas livré votre sentiment sur ce fameux superministère. Pensez-vous que regrouper le transport et l'énergie est la meilleure façon de préserver les intérêts du climat et de l'environnement ? Dans ce cas, pourquoi ne pas y avoir adjoint le logement ; c'est certainement le secteur qui a le plus d'économies à faire avec les émissions de gaz à effet de serre ? Et seriez-vous intéressée par ce poste ? Si Nicolas SARKOZY est élu dimanche, quels sont les chantiers prioritaires mis en œuvre pour l'environnement ?

Bettina LAVILLE : Je sentais bien que je ne devais pas vous donner la parole parce que c'était la question finale ! (Rires.) Je vais la commenter... Il faut que tu sois au courant que ce fut un sujet d'échanges dans le précédent débat avec Bruno REBELLE représentant Ségolène Royal. Nous discutons non pas au plan des personnes mais à celui de l'organisation. Ton engagement écologique, je peux en

témoigner, est de longue date. Crois-tu qu'un grand ministère mettant au même niveau l'environnement, l'urbanisme, les transports, etc., permettrait que la cause environnementale, étant donné le manque de personnels des ministères, sans grand corps au plan de l'environnement, défendrait cette cause avec la même vigueur qu'un ministère de l'Environnement renforcé par rapport aux autres ?

D'autre part, voici une semaine, "Les Echos" parlait d'un grand ministère du Développement Durable. Avec Nicolas SARKOZY, on a compris que ce n'était pas un vice-Premier ministre mais un superministre. Que ce soit un ministre d'État ou un vice-Premier ministre, c'est à peu près la même chose.

En matière de développement durable, vaut-il mieux que toutes les positions soient présentées à l'arbitrage ou bien les fondre ? J'ai une expérience personnelle de longue date de ce point de vue et c'est une chose qui me frappe dans mon métier actuel. Par exemple, dans un après-midi, nous avons à l'ordre du jour du Conseil d'État un décret sur les quotas réduisant les émissions à effets de serre et, une demi heure après, un rapport sur une grande autoroute Bordeaux-Pau qui augmente les émissions à effet de serre !

Comment faire ? Rend-on l'arbitrage interne ou bien externe, afin qu'il se fasse au dessus... C'est un problème fondamental qui dépasse totalement d'ailleurs les clivages politiques.

Nathalie KOSCIUSKO-MORIZET: C'est un vrai sujet de débat, je ne prétends pas détenir la vérité, il existe de vrais arguments de tous côtés. Il est certain que la situation actuelle n'est pas du tout satisfaisante. Et ce n'est pas seulement une question de taille ou de budget du ministère mais de puissance des corps d'État. L'intérêt d'organiser des arbitrages en interne -ce qui peut être une chance et une difficulté- et de rapprocher sous un même chapeau les transports, l'énergie et l'environnement, est de donner aux grands corps d'État le développement durable comme première exigence. C'est une façon de les acculturer aussi, c'est le pari de les transformer. On peut ne pas y croire, mais j'ai l'impression que ces grands corps d'État se cherchent aussi une nouvelle vocation. Ce n'est pas forcément vrai individu par individu mais ils paraissent assez désireux d'investir leur énergie dans quelque chose d'avenir.

Si je crois cela, vous me demanderez pourquoi ne pas proposer d'intégrer le logement. La question s'est effectivement posée et vous en trouverez même des traces dans les déclarations de quelques-uns au ministère du Développement Durable. Le problème, c'est que le logement a une très grande dimension sociale et, dans ce cas, il faut découper à l'intérieur des compétences "logement". Ce qui est assez compliqué pour des raisons administratives. La dimension sociale de la compétence "logement" dans l'État est assez prédominante dans toutes les administrations du logement.

Quels seraient les chantiers à mettre en œuvre si Nicolas SARKOZY était élu dimanche ? Il a répondu à cette question dans une interview au "Monde" la semaine dernière. Il a déclaré que sa première journée serait consacrée au lancement d'un certain nombre de sujets économiques et sociaux. A la seconde, il s'attaquera à la définition de l'ordre du jour de ce qu'il a appelé le "Grenelle de l'environnement" et à son dialogue avec les ONG. C'est l'idée de refonder une espèce de consensus avec les différents partenaires...

Ce "Grenelle de l'environnement" pourrait avoir lieu au mois de septembre. Cela permettrait d'en tirer les conséquences fiscales et financières, de les insérer tout de suite dans le PLF, de rediscuter la question des OGM et de tous les sujets fiscaux que j'ai évoqués.

Cela n'interdit pas de lancer une réforme de la loi sur le paysage et une réflexion sur l'étalement urbain par ailleurs car ce sont des sujets qui s'insèrent mal dans le cas d'un "Grenelle de l'environnement". L'écotaxe sur les camions peut également être mise en place assez rapidement car s'il existe des négociations sur le sujet, il est normal d'avoir un dialogue avec les responsables de la filière. Et cela ne nécessite pas un tour de table de l'ensemble de la société française.

Voilà un peu comment je vois les choses.

Rémy JAMIN, La Tribune, Journaliste : Une question a été posée concernant un éventuel poste de superministre. Est-ce que vous aspirez à prendre cette responsabilité ?

Nathalie KOSCIUSKO-MORIZET: Oui, je trouve cela tout à fait intéressant ! C'est probablement tout à fait passionnant d'être ministre, mais je suis surtout très mobilisée pour que le candidat que je soutiens passe au second tour. J'ai passé une partie de la nuit chez Europe 1, j'y suis encore ce matin, je serai ce soir à Montpellier, hier, j'étais en Bretagne, avant-hier en Corse... Je suis en campagne et je ne m'interroge pas pour l'instant sur mon avenir personnel, qui éventuellement m'intéressera la semaine prochaine...

Rémy JAMIN : La proposition faite par un précédent ministre de l'Environnement sur un bonus/malus automobile qui, je le rappelle s'équilibrait en matière de recettes/dépenses, était intéressante. Mais sur le plan budgétaire, Bercy était un peu coincé. Seriez-vous éventuellement favorable à remettre cette affaire sur la table pour avoir une politique de progrès fort ?

D'autre part, votre candidat a répété qu'il était absolument scandaleux que les voitures "propres" coûtent plus cher et a évoqué une baisse de la TVA. Ce type de décision relève aujourd'hui des 27 pays de l'Union qui doivent s'entendre à l'unanimité. Parmi eux, certains, comme les Allemands, qui ont de grands constructeurs automobiles, la refusent. Ce genre de proposition -et je le dis sans polémique- a déjà été faite pour d'autres sujets. La TVA sur la restauration a été un long combat qui n'a pas abouti.

Comment présenter les choses pour initier un nouveau souffle politique qui, cette fois, pourrait entraîner l'adhésion de nos partenaires européens sur une baisse de la TVA à 5,5 % pour certaines voitures ?

Nathalie KOSCIUSKO-MORIZET: Le bonus/malus était une idée intéressante et elle pourrait être remise au goût du jour. Elle a vraiment été très mal présentée à l'époque. Elle a été lancée dans la presse avant d'être techniquement au point et, surtout, avant d'avoir été soumise, comme dans une démocratie qui fonctionne bien, aux partenaires politiques que sont les parlementaires.

J'étais présente dans une réunion de groupe lorsque le sujet est tombé ; tout le monde a manifesté bruyamment -ne serait-ce que par principe- car cela n'a pas du tout été annoncé. De plus, en matière de communication, les choses n'étaient pas très claires car le malus avait été mis en avant. Nous nous sommes retrouvés sur des plateaux télé ou radio où les auditeurs appelaient pour dire : "Moi, je gagne le SMIC et j'ai déjà du mal avec ma petite 4L. Vous comprenez, si on me met encore une taxe..." La personne ayant une petite voiture, aurait eu un bonus, mais personne n'avait mis cette dimension en avant, tout le monde a pensé au malus. C'est intéressant sur le plan de la psychologie ; on se représente soi-même comme pollueur et chacun a pensé malus.

Le dernier problème, c'est que, techniquement, ce n'était pas finalisé. Le chiffre n'avait pas du tout été fait et dès lors que le ministre n'annonçait pas au moins une fourchette, les journalistes ont annoncé des chiffres dont certains ont fait très peur. Le sujet est ensuite parti dans tous les sens. Sur le principe, je reste assez convaincue que c'est une proposition intéressante. Elle a trouvé un début d'application dans la taxe sur les cartes grises des 4X4. Ce n'était pas quelque chose de révolutionnaire mais cela a suivi d'autres formes.

S'agissant de la baisse de la TVA, vous avez entièrement raison. Le point est loin d'être évident puisqu'il ne peut se discuter qu'au plan européen. En fait, cette proposition s'intègre dans une démarche politique ambitieuse ; c'est ainsi qu'elle peut trouver son aboutissement. Si, à l'échelle européenne, on disait simplement que l'on va baisser la TVA sur les voitures propres, le principe n'aurait aucune chance d'aboutir.

Nous voulons porter un projet expliquant aux européens que l'environnement est la nouvelle frontière. Nous voulons mettre en place l'instrument qui permette de faire de l'Europe le premier espace au monde en matière de technologie d'emplois dans le secteur environnemental et, ce faisant, nous proposons une baisse de la TVA sur l'ensemble des produits propres. Dès lors, ce n'est plus du tout le même rayonnement : la pression politique devient européenne car le sujet est présent dans toutes les opinions publiques.

Par rapport à un secteur comme celui de la restauration -vous avez évoqué très justement tous les blocages que cela a créés- on a davantage de chances de passer, car il existe une cohérence politique très importante qui permet d'accompagner cette proposition à l'échelle des opinions publiques. Sur le plan de la communication, c'est un sujet qui ne s'inscrit pas dans le conflit d'intérêts entre les différents pays, il le dépasse de beaucoup.

Bettina LAVILLE : Merci. Nous allons prendre deux questions groupées et conclure.

Muriel GAYET, Agence Edelman, consultante : Bonjour, j'ai une question concernant les produits de la grande consommation. En dehors de l'incitation fiscale, économique et politique, l'Etat, en plus des actions mises en place par les entreprises, a-t-il vocation à participer à la prise de conscience des consommateurs quant à leur part sur l'empreinte environnementale du cycle des produits en dehors des consensus industriels ?

Nathalie KOSCIUSKO-MORIZET: Oui, tout à fait. L'État a vocation à structurer la prise de conscience qui peut s'organiser par le biais d'associations, d'informations fournies par les entreprises, de démarches citoyennes beaucoup plus locales... Récemment, on a pu voir des expériences sur la réduction du volume de déchets à la suite de formations données dans les villages de l'est de la France.

L'État a vocation à s'investir un peu plus dans la prise de conscience du consommateur en étant non pas directif mais proactif. Nous avons été assez innovants à une époque autour d'instruments comme Eco-Emballages, puis on a un peu abandonné cette dimension consommation de la politique environnementale. On en parle beaucoup mais on le laisse se développer comme un processus autonome. L'État pourrait revenir plus fortement, notamment au travers de l'exemplarité de la commande publique.

Bettina LAVILLE: Es-tu pour un label "Développement durable" ?

Nathalie KOSCIUSKO-MORIZET: Pour l'avoir beaucoup étudié, cela a échoué sur des vraies raisons. Certaines étaient assez peu légitimes dans le conflit sur ce label tandis que d'autres portaient sur l'évaluation de l'attribution du label. Je suis pour la création d'un label mais l'État ne fait pas assez dans l'exemplarité.

Prenons l'exemple des couches culottes. Je crois qu'un enfant utilise, entre sa naissance et deux ans, environ 1 000 kg de couches culottes. C'est absolument considérable et non recyclable. Or, il existe maintenant de très bons systèmes pour recycler les couches. Aussi, comment se fait-il qu'il n'existe aucun début de développement de cette pratique dans les maternités ? La mode de l'allaitement est revenue et on produit beaucoup d'informations à ce sujet. Les maternités sont devenues prescriptrices de comportement, ce qui est normal. D'ailleurs, en général, les jeunes accouchées sont demandeuses car c'est rassurant. Mais pourquoi ne sommes-nous seulement pour les questions de santé et de nursery un peu traditionnelles : laver le bébé de telle ou telle façon par exemple ?

Pourquoi la puissance publique ne conçoit-elle pas son rôle de prescripteur pour l'environnement ? Je trouverais normal d'informer les jeunes mères de famille sur les couches recyclables dans toutes les maternités de France.

Hervé KEMPF, Le Monde, journaliste environnement : Je voulais rebondir sur la question d'Anne CHAON de l'AFP. J'ai le sentiment d'entendre Nathalie KOSCIUSKO-MORIZET-ce qui est très intéressant- mais pas forcément Nicolas SARKOZY ou la majorité qui l'appuie.

Dans votre expérience parlementaire, vous avez eu quelques difficultés avec la majorité UMP, est-ce que dans un éventuel avenir... Certes, nous avons compris qu'un travail fiscal se ferait et que c'est l'essentiel du programme, mais qu'en sera-t-il de sujets plus concrets ? Vous avez abordé, à très juste titre, l'étalement urbain qui reste dans un assez grand flou, les autoroutes sont totalement déterminantes des conditions de transport, d'énergie, des gaz à effet de serre...

Comment évaluez-vous la latitude d'action et de transformation sur les quelques 2 500 km d'autoroutes actuellement projetées, et avec des besoins très discutables ?

Bettina LAVILLE: Au-delà de la question d'Hervé, je voudrais t'interroger. On t'a demandé si tu aspirais à un poste ministériel, ce qui n'est pas exclu lorsqu'on a ce genre de parcours très jeune. Je voudrais te poser une question d'ordre vraiment politique.

Si tu accèdes à ces responsabilités dans les quinze jours qui viennent, tu seras un ministre de l'Environnement et du Développement Durable dans un contexte politique tout à fait nouveau. Il sera à la fois plus facile et plus difficile.

Ce sera plus facile car, depuis 20 ou 30 ans, la sensibilité au développement durable de toute opinion est infiniment plus importante. On a beaucoup reproché aux ministres de l'Environnement de ne pas être allés assez loin mais on ne se rend pas compte que certaines choses étaient impossibles à imposer à l'opinion voici encore quelques années. Par exemple, tout le monde se souvient des difficultés avec les camions.

C'est en même temps plus difficile pour deux raisons, et cela rejoint un peu la question précédente. Le groupe de pression que représentent les écologistes est brouillé ; aussi, s'appuyer sur lui sera un peu plus compliqué. Ensuite, il faut bien reconnaître que le contexte général de la droite française est globalement moins avancé. On le voit bien par rapport aux grands clivages écologiques en particulier.

Comment concevais-tu ce nouveau rôle pour toi ou d'autres ?

Nathalie KOSCIUSKO-MORIZET: Je réponds d'abord à la première question. Lorsque j'ai été rapporteur de la charte constitutionnelle de l'environnement, j'ai eu des problèmes avec tous les parlementaires, d'où qu'ils soient. Ils n'étaient pas plus de la majorité UMP que d'autres bords. C'était un peu avant le basculement dont nous avons parlé et que nous avons tous senti dans l'opinion.

Ce n'est un secret pour personne ; la société politique est plutôt en retard sur la société française concernant toutes ces questions. C'est, entre autre, lié au parcours personnel des élus locaux qui ont vu l'environnement au travers de la politique de l'eau, des déchets, des choses très technique. En général, ils voient les associations comme des "empêcheurs de tourner en rond" car le premier contact avec une association environnementale est souvent avec une association de défense de quartier.

La société politique nationale n'est donc pas très ouverte aux questions d'environnement en général. Aussi, la Charte constitutionnelle de l'environnement ne passait pas, et ce, dans aucun des partis. Cela a été très compliqué.

En fin de compte, on a vu un peu d'abstention dans la majorité et beaucoup de non votes à gauche. Tu me dis que mon candidat est peu sensible aux questions d'environnement mais Ségolène Royal n'a pas jugé utile de voter la Charte de l'environnement. Ce qu'elle doit regretter car elle sait que c'est assez peu justifiable.

Bien des sujets n'ont pas été simples pour la droite sur lesquels elle s'est montrée très fermée. Et ce sont des sujets symboliques pour le milieu environnemental. Il ne s'agit pas tellement du nucléaire car c'est une erreur de cristalliser ainsi le sujet environnemental. Cependant, il est vrai que les autoroutes ont pu sembler un clivage entre la droite et la gauche.

Mais les choses ont récemment changé avec la décision historique prise par l'État, et c'est Nicolas SARKOZY, ministre de l'Intérieur et de l'Aménagement du Territoire qui l'a prise, de ne plus donner un sou dans le cadre des crédits de plan État-Régions sur les routes. Et c'est très nouveau. Ce n'est plus du tout la politique telle qu'on la menait dans les années 60-70 où la proportion des financements nationaux -soi-disant décentralisés avec l'équivalent à l'époque des contrats de plan avec la région- consacrée aux routes et autoroutes était simplement dominante.

Bettina LAVILLE: Cela revient un peu au même si les sociétés d'autoroutes présentent des projets et si ensuite les décrets d'utilité publique sont approuvés. Ce n'est pas la même source de financement. L'État fait des économies mais dès lors qu'il a supprimé récemment le plan d'organisation de tout ce qui était transport -qu'on venait d'établir- on obtient le même résultat.

Nathalie KOSCIUSKO-MORIZET: Je ne suis pas complètement d'accord. Le fait que l'État s'engage dans l'utilisation de ses fonds sur la neutralité carbone est un signal fort, notamment dans le dialogue avec les régions. Elles sont priées de proposer des projets de développement neutres sous peine qu'ils ne soient pas acceptés. Cela ne signifie pas que plus aucune autoroute ne se créera car des financements privés sont possibles. C'est tout de même une démarche très nouvelle par rapport à ce qui s'est fait pendant des décennies, durant lesquelles l'essentiel des financements de l'État était investi.

Bettina LAVILLE: C'est une excellente démarche publique mais qui peut ne pas du tout diminuer le CO₂.

Nathalie KOSCIUSKO-MORIZET: Je ne dis pas que tout est formidable, mais les choses ont beaucoup changé. Que ce soit une majorité de droite qui prenne cette décision, qui était contestée au sein même de mon propre camp politique car bien des élus locaux avaient envie que l'État continue à investir dans leurs routes, montre bien -et c'est une réponse partielle à la question d'Hervé KEMPF- que les choses bougent.

Je suis d'accord avec ce que tu disais, il existe une espèce de momentum, c'est-à-dire que l'on voit monter la sensibilité environnementale accompagnée d'une recomposition politique. Les associations et les écologistes convaincus, et pas simplement les écologistes politiques, doivent saisir l'occasion pour recomposer leur action.

Ceux qui s'intéressent à l'écologie doivent trouver un peu dommage la façon dont les choses se sont passées dans l'élection présidentielle et je comprends la déception des Verts vu leur score. Cependant, la

façon dont était organisé le monde politique pour l'écologie n'était plus ni productive ni porteuse. Il s'est passé quelque chose à la fin des années 80, début 1990, à gauche et à droite mais tout s'est terriblement essoufflé. On voit bien que cela tourne en rond, qu'il faut refonder quelque chose. C'est aussi une chance car, en écologie politique, le système n'en finissait pas de mourir.

Je l'ai beaucoup vécu comme rapporteur de la Charte constitutionnelle de l'environnement. J'ai déploré, et je m'en suis d'ailleurs expliquée avec certaines ONG, cette espèce de décalage entre un discours national très médiatisé : "On veut ceci et pas cela", d'intransigeance et une vie politique structurée, soumettant les élus nationaux au lobbying des entreprises et de certains intérêts les coupant des associations et des préoccupations écologistes.

Je m'en suis beaucoup plainte aux associations environnementales. En effet, si elles sont capables de monter des opérations médiatiquement fortes, notamment sur le nucléaire, elles ont été incapables d'aller faire le tour des élus, des parlementaires au moment où ils étaient tellement en difficulté avec la charte de l'environnement, et ce, pour leur dire : "Nous sommes telle association locale de votre circonscription et nous voulons que vous votiez telle chose".

De toute façon, le système actuel est en fin de vie, ce qui est bien car il ne fonctionnait pas du tout. Il n'est pas normal de laisser des élus nationaux dans la situation où j'ai pu me trouver avec des associations qui sautaient en l'air au niveau national en disant : "Formidable, on veut plus d'environnement, de ceci, de cela !", et plus aucun contact, aucune organisation pour que les décisions suivent dans le bon sens.

J'en profite pour tirer un coup de chapeau à la seule ONG qui a fait quelque chose, le WWF, qui s'est fendue d'un sondage, d'une conférence de presse et de quelques démarches auprès des élus locaux qu'elle connaissait pour expliquer qu'il fallait donner un coup de main.

Ce qui est en train de se passer dans le monde de l'écologie est une chance car tout cela ne fonctionnait plus du tout. Je comprends que ce soit très douloureux pour ceux qui ont vécu la grande aventure des années 80-90, même si je n'ai pas de solution brillante à proposer dans l'immédiat pour que cela se recompose de façon utile.

Éric GUILLON : Mesdames et messieurs, il faut mettre un terme à cette rencontre-débat, nous le regrettons tous mais c'est la règle. Je suis très fier que le Comité 21 ait pu organiser ces deux débats avec les représentants des candidats au deuxième tour de l'élection présidentielle. J'espère que ces rencontres auront apporté quelques réponses à vos questions.

Je remercie particulièrement Nathalie KOSCIUSKO-MORIZET qui, en dépit d'un programme diaboliquement chargé cette dernière semaine, a pu nous consacrer deux heures. Et je remercie Bettina LAVILLE d'avoir animé ce débat. Merci à tous.

(Applaudissements)
