

<https://pierre-alainmillet.fr/ZFE-le-piege-s-est-referme>



# ZFE, le piège s'est refermé€!

- Vie politique -



**Monsieur le premier ministre**  
Des milliers de citoyens qui n'ont pas le choix pour se déplacer et ne peuvent changer de voiture sont interdits de ZFE à Lyon et Paris. On annonce des

**Mr le 1er Ministre**

Date de mise en ligne : samedi 31 mai 2025

---

Copyright © Blog Vénissian de Pierre-Alain Millet - Tous droits réservés

---

**J'évoquais il y a deux mois, après le premier vote en commission de l'assemblée nationale, d'une suppression des ZFE, [le piège d'une politique de l'environnement dirigée par la finance et les règles européennes...](#)** Cette fois, le piège se referme avec le vote par l'assemblée de cette suppression des ZFE [1].

Je ne peux que répéter ce que je disais pour dénoncer une loi injuste et inefficace Une loi mal écrite, fondée sur des *a priori*, sans étude d'impact social, a conduit de nombreuses collectivités locales à déployer d'énormes moyens pour tenter de mettre en œuvre un système compliqué, peu lisible pour l'habitant, tenter de compenser ses impacts sociaux injustes, gérer de nombreuses dérogations

Certains s'étonnent, s'offusquent. Bruno Bernard, président de la métropole de Lyon, une des collectivités les plus avancées dans la mise en œuvre de cette loi dénonce un "vote révoltant" et un "recul tragique". On peut comprendre sa colère compte tenu de tout le travail réalisé depuis 5 ans, mais le fait est que nous étions depuis le vote de la loi créant la ZFE dans un piège. Les élus communistes métropolitains ont tout fait pour alerter, montrer la contradiction au cœur de cette loi, l'impossibilité de mettre en place une ZFE juste socialement, seuls à gauche à refuser sa mise en œuvre. La vie nous a donné raison.

Au fond, cette loi de 2019 créant les ZFE, votée à l'époque par les seuls élus macronistes, mais portée par la droite notamment au sénat dans une loi des mobilités qui organisait en fait le désengagement de l'état des mobilités et du rail, oppose deux droits fondamentaux, le droit à la qualité de l'air, et le droit à la mobilité [2]. Dans notre société capitaliste, la dimension sociale de cette contradiction a tout simplement été niée par cet article créant les ZFE qui prétendait défendre le droit à la qualité de l'air en réservant le droit à la mobilité aux heureux propriétaires de véhicules électriques ou hybrides les plus chers, dont le bilan environnemental global est pourtant bien pire que celui de petits véhicules populaires!

Ce piège d'une loi pensée et décidée par les riches se révèle de manière évidente quand on rappelle que l'enjeu sanitaire de la surmortalité liée à la pollution de l'air est à 90% lié aux poussières [3], alors que les ZFE sont principalement tournées contre les moteurs diesel, qui émettent moins de poussières mais plus d'azotes que les moteurs essence. Le piège était bien dans la loi de 2019, dans l'utilisation d'une étiquette "Crit'Air" tournée contre le diesel sans tenir compte ni de l'état du véhicule, ni des émissions autres que celles des carburants fortement liées au poids du véhicule [4].

Et bien entendu, la loi ZFE n'a rien dit du développement des transports en commun, ni de l'électrification massive des transports! Comme si le droit à la mobilité ne reposait que sur la voiture, idée typique de ceux qui utilisent peu les transports en communs, quitte à passer des heures dans les bouchons (et le bouchon historique de Fourvière n'a pas été inventé par la ZFE ! tout comme celui bien actuel de l'A46 livrée aux camions!). Au contraire, le développement massif des transports en commun est une réponse dépassant la contradiction entre qualité de l'air et droit à la mobilité. Et la loi mobilité créant les ZFE ne s'intéressait pas non plus aux conditions de l'électrification massive des voitures, comme en Chine, qui est un enjeu industriel, logistique, technologique immense et nécessitant une mobilisation publique massive.

C'est pourquoi les élus communistes métropolitains qui ont demandé la suppression de cette loi, continuent à demander aussi une vraie loi pour la qualité de l'air pour tous, à partir de l'enjeu sanitaire, y compris l'enjeu des moyens de santé publique pour les maladies respiratoires, des

enjeux de chauffage en accélérant le développement des réseaux de chaleur urbain et des pompes à chaleur ailleurs, et des enjeux de mobilité avec le développement du rail et des transports en commun, dont les RER dont tout le monde parle sans jamais décider des moyens nécessaires...

C'est ce que porte le plan climat des communistes « empreintes 2050 » dont la deuxième version doit sortir prochainement...

Mais il faut tirer quelques leçons de ce piège que tant d'élus locaux n'ont pas voulu voir depuis 5 ans!

## Première leçon, la droite est largement majoritaire à l'assemblée !

C'est une évidence, mais à force de faire croire que la gauche pourrait avoir un premier ministre, de Mélenchon affirmant « élisez-moi premier ministre » à Lucie Castet, désignée par le NFP, certains ont fini par l'oublier. Depuis 2017, les deux tiers de l'assemblée sont à droite ! Il n'y a aucune chance d'avoir une politique de gauche sur aucun plan, et tout ceux qui continuent à ne mobiliser les forces sociales que pour les prochaines élections nous enferment dans une impasse, pendant que l'extrême-droite progresse et exploite toutes les impasses du « en même temps »!

L'occasion était trop belle pour les républicains et le RN d'exploiter la contradiction de cette loi en votant sa suppression, alors que cette loi est au fonds leur invention ! Elle a été portée en 2019 par des députés macronistes, centristes et de droite comme Benoît Huré, Didier Mandelli (Les Républicains), Françoise Gatel (UDI), Bruno Millienne (MODEM), et de nombreux députés macronistes. Ils étaient tous d'accord pour réduire la programmation d'investissements pour les transports publics, reporter notamment le CFAL sud, et pensaient donner une couleur environnementale à leur loi mobilité en créant les ZFE!

Dans la métropole, Mr Gascon, le maire de Saint-Priest, demandait en 2019 que la ZFE proposée par le président Kimelfeld soit étendue à sa commune pour bénéficier elle aussi de la qualité de l'air, dénonçant un périmètre limité à Lyon comme injuste ! Trois ans plus tard, et désormais dans l'opposition à la majorité métropolitaine, il change d'avis et dénonce une ZFE injuste!

On ne sortira pas de la crise démocratique en s'enfermant dans des polémiques électoralistes!

## Deuxième leçon, il faut sortir de l'opposition entre environnement et égalité sociale !

C'est le cœur de la création des ZFE, imposer une contrainte environnementale en oubliant, voire pire, l'égalité sociale. Mais c'est le fonds de beaucoup de politiques environnementales qui se concentrent sur la consommation, les modes de vies, les comportements individuels, sans s'intéresser à la production, aux investissements, aux conditions de travail. Or les salariés sont souvent les premiers concernés par l'impact environnemental d'une production, comme on le voit dans la Chimie.

Il faut donc l'affirmer plus clairement. Les premières mesures écologistes sont les mesures pour l'égalité sociale, l'action contre les injustices et les ségrégations. La « transition environnementale » commence par le recul des inégalités ! Quand on développe le photovoltaïque individuel que paient tous les consommateurs mais qui ne bénéficient qu'aux propriétaires de toits, on fait un contresens anti-écologique en oubliant d'ailleurs qu'un système électrique non pilotable massivement est une impasse. La déclaration pathétique d'une ministre espagnole reprochant à la France l'insuffisance des infrastructures haute tension à travers les Pyrénées pour justifier le black-out qu'a connu la péninsule ibérique est révélatrice. On fait du solaire parce-que des acteurs privés y trouvent de fortes rentabilité, en se comportant comme des rentiers qui reportent les contraintes sur les autres. Le photovoltaïque n'a de pertinence qu'avec de l'autoconsommation et du stockage, ce qui suppose des politiques publiques d'ampleur.. loin du marketing de « votre toit vous enrichit »!

Energie, Mobilité, Alimentation, il faut redéfinir les politiques environnementales en partant des enjeux sociaux, de la nécessité de répondre aux besoins de tous. Nous n'avons pas besoin d'agriculture bio pour quelques uns, nous avons besoin d'une politique agricole de qualité pour tous ! C'est la base pour retisser des liens de solidarités avec les agriculteurs et affirmer par exemple « urbains - agriculteurs, solidarité ! »

## Troisième leçon, les mesures environnementales efficaces sont toujours collectives !

Ce qu'a montré les difficultés de mises en œuvre de cette loi ZFE, c'est la complexité de dispositifs qui cherchent des responsabilités individuelles, qui supposent que le fonds des problèmes environnementaux sont dans les modes de vies, les comportements. Pour la ZFE, on cherche alors à compenser l'injustice par des dérogations, permanentes, temporaires, des aides sélectives, des moyens d'accompagnement à la gestion individuelle des mobilités! Mais on ne se fixe pas d'objectifs clairs de réponses publiques au besoin de mobilité non polluante. En quelque sorte, pour la loi ZFE, la qualité de l'air n'est pas un problème collectif, mais un problème individuel. Chacun doit choisir la bonne mobilité pour ne pas polluer, et le rôle de la puissance publique se concentre sur les moyens de contrôle pour faire respecter la « bonne mobilité ». Pourtant, tout le monde l'a dit ou presque, il faudrait que les objectifs de la ZFE soit planifiés en fonction du développement des mobilités alternatives et notamment des transports en communs. Dans la métropole de Lyon, c'est notamment le RER métropolitain et les trams et métros.

Sauf que ces sujets sont discutés en dehors de la ZFE, et marqués par les limitations budgétaires qui font que la région renvoie l'essentiel du RER à plus tard, que l'état renvoie les infrastructures rail globales qui conditionnent le RER à plus tard, et que la métropole considère qu'elle ne peut faire plus que ce qui est inscrit dans le PDU en élaboration, PDU qui marque un ralentissement du développement des transports en commun par rapport au précédent [5]

Et bien sûr, l'état se défait sur les collectivités, renforçant le sentiment d'injustice car les collectivités pourront faire en fonction de leurs moyens, donc de leur richesse, et qu'on se retrouve avec des ZFE dans deux seules agglomérations.

Il faut donc redire que la meilleure réponse à la qualité de l'air urbain est dans le développement massif des transports publics, de manière plus générale dans l'électrification massive des transports, report du fret sur le rail, développement massif du rail, des RER, des métros et trams pour que la part modale de la voiture dans les agglomérations diminue fortement et avec elle les bouchons et les pertes de temps associés, mais qu'elle garde une place utile dans beaucoup de situations, périphéries urbaines, personnes âgées, jeunes enfants, vacances et tourisme, déplacements médicaux, forains et commerces! ou tout simplement fatigue et mauvais temps!

# Conclusion politique!

Ce piège de la loi ZFE est révélateur de la crise démocratique de notre pays, de l'inefficacité de la représentation parlementaire à porter des débats utiles, clairs. Personne n'y comprend plus rien. Ceux qui ont rédigé une loi peuvent quelques années plus tard la dénoncer. Ceux qui dénoncent dans l'opposition peuvent soutenir une fois au pouvoir et inversement. La plupart des lois affichent des intentions louables, personne ne propose l'augmentation de la précarité, des inégalités, des injustices, et pourtant l'effet concret des lois qui se succèdent, c'est bien plus de précarité, d'inégalités, d'injustices!

Pourtant, notre constitution hérite théoriquement de cette déclaration des droits de l'homme écrite en 1789 qui affirme dans son article 2 que « *Le but de toute association politique est la conservation des droits naturels et imprescriptibles de l'homme. Ces droits sont la liberté, la propriété, la sûreté, et la résistance à l'oppression.* ». Mais la force de cette déclaration était liée à un peuple debout, organisé, mobilisé! Que faire deux siècles plus tard ?

Je le dis en toute franchise à tous les militants de gauche, et surtout à tout le monde du travail, à tous les milieux populaires, rien ne viendra d'en haut ! Pour bousculer ce piège médiatique et politicien, il faut un large mouvement populaire, des millions de citoyens qui s'organisent, discutent, proposent, vérifient, et surtout font le lien avec l'expérience pratique, leur expérience pratique. Nous n'avons pas besoin d'un débat en chambre, genre plein de conventions citoyennes organisées par les institutions pour produire un rapport de plus. Nous avons besoin de citoyens organisés qui interviennent dans les décisions concrètes, mesurent les résultats, tiennent compte des erreurs, des ratés, pour corriger les décisions...

C'est ce que tentent de reconstruire les communistes qui veulent faire revivre un grand parti communiste d'action, d'unité, d'éducation populaire!

---

[1] même s'il faut attendre la fin du parcours de cette loi pour en être sûr!

[2] les communistes s'appuient sur le marxisme qu'on peut présenter comme la science des contradictions, pour différencier les contradictions « antagoniques » ou non. Dans une contradiction antagonique, il faut qu'un des termes s'impose, dans une contradiction non antagonique, on peut dépasser la contradiction en recherchant l'unité des deux termes. Dans notre cas, chercher des mesures qui permettent à la fois le droit à la qualité de l'air et le droit à la mobilité! C'est ce que n'ont pas fait les auteurs macronistes de cette loi, insouciants ou inconscients (au mieux !) de son injustice sociale

[3] en résumé, la dernière étude de Santé Publique France évalue le nombre de morts anticipées liées aux oxydes d'azote à 8000 et celles liées aux poussières à 40 000!

[4] pneus, freins

[5] il faut noter que le précédent PDU affirmait un objectif de part modale des transports en commun sans préciser son financement et que le PDU actuel propose un objectif à peine supérieur, mais que les investissements du SYTRAL ont doublé, ce qui assure de pouvoir atteindre cet objectif, ce qui est un mieux! insuffisant pour les élus communistes qui se sont abstenus!