

<https://pierre-alainmillet.fr/Pour-une-loi-nouvelle-sur-la-qualite-de-l-air-pour-tous>



conseil de métropole du 23 juin 2025

Pour une loi nouvelle sur la qualité de l'air pour tous

- Interventions - Conseil métropolitain du Grand Lyon -



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 : lundi 23 juin 2025

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

La situation après le vote de suppression des ZFE est évidemment confuse, mais la confusion était dans la loi de 2019, jouant le droit à la qualité de l'air contre le droit à la mobilité. Il aurait fallu au contraire lier les deux, chercher leur cohérence. Mais le débat public s'est construit à coup de slogans, comme ces 48 000 morts répétés jusqu'à la nausée pour jouer sur les peurs, sans jamais mettre en perspective ce constat tout autant sérieux qu'on vit plus longtemps à Paris ou à Lyon qu'en Haute-marne, dans le Finistère, ou dans le Cantal... et que donc la qualité de l'air n'est évidemment pas le seul facteur de l'espérance de vie. On pouvait aussi dès le début constater que les statistiques de surmortalité reposaient sur les mesures de poussières, et que l'étude la plus récente montre que les Nox ne représentent que 15% de l'impact sanitaire et donc que le plus urgent n'était pas d'éliminer le diesel...

Nous sommes souvent intervenu pour tenter de remettre de la rationalité dans ce débat, chercher des solutions pour affirmer le droit à la mobilité de tous, refuser la sanction sociale injuste. Nous n'y sommes pas arrivés ce qui nous a conduit, seuls à gauche, à voter contre la mise en œuvre pour demander la révision de la loi.

Rappelons que cette loi mobilité dont la ZFE n'était qu'un des 40 articles, a été votée par la seule macronie, majoritaire à l'époque.

Le drame de ce parlement qui représente si mal notre peuple a conduit à mettre en cause le droit à la qualité de l'air au nom du droit à la mobilité que de toute façon, la loi mobilité ne défend pas puisqu'il faudrait décider d'investissements publics massifs pour les transports en commun.

Oui, il faut une loi pour la qualité de l'air, qui s'inscrive dans la durée car nous ne sommes pas dans une situation d'urgence comme sur d'autres sujets de santé où pourtant, il n'y a pas de politique publique. La qualité de l'air s'améliore constamment, depuis de nombreuses années et pour une part pour de mauvaises raisons, la désindustrialisation, mais aussi parcequ'on a fait beaucoup de progrès, comme pour nos chaufferies urbaines ou les incinérateurs par exemple.

Comme toujours sur l'environnement, c'est un enjeu multi-critères, concernant le transport mais aussi le logement, l'industrie, l'agriculture, et dans le transport, les voitures et le reste, et pour les voitures, la combustion et les frottements avec des critères multiples, poids, comportement, entretien. Les étiquettes Crit'Air ne sont absolument pas pertinentes, et il faut reconstruire une évaluation des émissions d'un véhicule dans le cadre de son contrôle technique.

Une loi sur la qualité de l'air doit aussi, peut-être d'abord, s'intéresser à l'enjeu sanitaire, donc aux moyens d'une politique santé, de prévention, ne pas en rester à une cartographie reposant sur un lien statistique entre niveau d'émission et niveau de mortalité, mais construire une vraie connaissance partagée des maladies respiratoires et de leurs causes environnementales.

Une loi sur la qualité de l'air doit orienter une loi sur les mobilités qui fasse le choix radical du rail pour le fret, le passager interurbain, national, des transports en commun urbains, y compris des réponses insatisfaisantes aux besoins de mobilité atypiques, horaires décalés, personnes âgées, porteuse de handicap, ce qui suppose d'interroger les conditions d'accès à tous, donc les tarifs, avec le débat sur la gratuité.

Pour une loi nouvelle sur la qualité de l'air pour tous

Une loi sur la qualité de l'air doit orienter une politique publique de transformation du parc automobile dans l'ambition de garantir le droit à la mobilité personnelle propre pour tous, donc l'accès à des véhicules le plus faiblement polluant possible.

Oui, il faut une toute autre loi pour la qualité de l'air ! Mais je ne suis pas sûr qu'il puisse se trouver dans l'assemblée nationale une majorité pour travailler sur l'intérêt général sur ces bases.

Il reste une question juridique qu'il faudra instruire. Si la suppression est au final validée et que la ZFE n'a plus d'existence légale, que deviendront les délibérations métropolitaines, les aides attribuées, les PV enregistrés. ..

Pour ce jour, nous voterons ces aides.