

# AVIS DE TEMPÊTE CÉVENOLE

## ENVIRONNEMENT, SANTÉ, PAYSAGES, PATRIMOINE

### **24 Juin 2025: ZFE, un parcours semé d'obstacles**

#### Petite chronique du moratoire sur les EnRi (J+5)

Tout d'abord un post-scriptum non négligeable à notre chronique d'hier<sup>1</sup>, dans laquelle nous évoquons le Goliath du dispositif en place de "transition énergétique" vacillant devant le David du mouvement STOP-PPE. Une des sources de préoccupation de Goliath est une convergence inédite: le mouvement STOP-PPE, puissamment ancré dans la société civile de province, rejoint récemment par les #Gueux d'Alexandre Jardin, eux-mêmes généralement envisagés comme issus en bon nombre des classes moyennes et populaires, dit et revendique exactement la même chose que ... l'Académie des Sciences, laquelle, dans son avis de début avril concernant la PPE<sup>2</sup>, dénonce l' *"augmentation massive des énergies solaire et éolienne intermittentes"*, *"soutient la proposition du Haut-Commissaire à l'Énergie Atomique visant à accompagner le texte de la PPE d'une analyse approfondie du coût complet de production du système énergétique français, incluant le scénario proposé ainsi que des scénarios alternatifs"*, observe qu' *"atteindre une production électrique totalement décarbonée ne requiert nullement une augmentation massive des énergies éolienne et solaire"*, recommande d' *"explorer des scénarios alternatifs limitant les surcapacités et s'appuyant sur des hypothèses de consommation plus réalistes"*, et estime que *"la croissance de la production décarbonée doit suivre le même rythme que celui de l'électrification des usages"*.

Dans la perspective ainsi esquissée, le moratoire instaure la fenêtre temporelle pour procéder aux analyses et à l'examen des scénarios recommandés par l'Académie. Ni plus, ni moins.

Cette convergence inédite a de quoi mettre en porte-à-faux le mépris de classe qui s'exprime à longueur de temps dans les médias mainstream, suggérant par exemple que pour faire rentrer le mouvement STOP-PPE dans le rang, il s'agira de prodiguer quelques *"efforts de pédagogie"*.

Cette convergence pourrait aussi expliquer pourquoi tant de députés Renaissance, MODEM, PS et PC avaient piscine jeudi 19 après-midi au moment où l'amendement pour le moratoire a été adopté: c'était une porte de sortie commode pour tout responsable politique acquis intellectuellement à la nécessité du moratoire, mais pris dans un parti dont la ligne officielle, sur le sujet, est pour l'heure inchangée.

---

1

<http://www.perspectivesecologiques.com/telechargements/ADTC%20Chronique%20Moratoire%20J+4%2023%20Juin%202025.pdf>

<sup>2</sup> [https://www.academie-sciences.fr/sites/default/files/2025-04/Avis%20Acad%C3%A9mie-sciences%20PPE-3%20r%C3%A9vis%C3%A9e\\_1.pdf](https://www.academie-sciences.fr/sites/default/files/2025-04/Avis%20Acad%C3%A9mie-sciences%20PPE-3%20r%C3%A9vis%C3%A9e_1.pdf)

Passons-maintenant à un sujet sur lequel, il y a une semaine, nous n'aurions jamais imaginé nous exprimer: les ZFE - Zones à Faibles Emissions, la mesure permettant à certains centres-villes de restreindre l'accès aux véhicules les plus émetteurs de particules polluantes. Rappel du contexte:

1. Le mouvement Les #Gueux d'Alexandre Jardin s'est mobilisé contre cette mesure jusqu'à convaincre les parlementaires de voter récemment sa suppression.
2. Nous avons participé au lancement du mouvement STOP-PPE, qui s'est mobilisé jusqu'à convaincre une majorité de députés de voter l'amendement en faveur du moratoire sur les EnRi.
3. Alexandre Jardin et les #Gueux ont rejoint le mouvement STOP-PPE la semaine dernière, contribuant immédiatement à sa notoriété.
4. La quasi-totalité du mouvement STOP-PPE s'est ralliée sous la bannière médiatique offerte par les #Gueux: par effet boule de neige, le mouvement s'est ainsi renforcé.

En conséquence de cet enchaînement, le moratoire sur les EnRi se trouve désormais "lié" à la suppression des ZFE, le lien étant que les #Gueux, qui ont soutenu celle-ci, soutiennent maintenant celui-là.

Pour le reste, il n'y a aucun rapport entre les deux questions.

Les ZFE sont - la ministre Mme Pannier-Runacher elle-même en convient - une politique de santé publique, alors que le moratoire relève de la problématique "énergie-climat" – pardon! nous devrions dire: de la problématique "énergie", puisque, comme nous l'argumentons, et comme l'argumente l'Académie des Sciences, le moratoire n'a aucun impact climatique particulier: il s'inscrit strictement dans un exercice de dosage politique entre différentes filières de production électrique qui sont toutes classées "décarbonées".

Autre rappel de contexte, concernant à présent notre association. Au fil des années, ADTC s'est positionnée successivement contre les gaz de schiste (2011-2012), contre l'éolien industriel (2011-2012), contre l'extractivisme forestier (2014), contre le photovoltaïque au sol en zone agricole ou naturelle (2017), contre les pollutions imputables aux ondes et champs électromagnétiques (2018-2019).

De façon prévisible, nous étions, et sommes sans doute toujours, caricaturés comme "*étant contre tout*".

Nous avons publié en 2017 un "*Manifeste pour un environnement sain*"<sup>3</sup> dont découlait un positionnement générique implicite contre les pollutions environnementales diverses et variées (glyphosate, pesticides etc), nous évitant de devoir monter explicitement au créneau à chaque fois qu'un nouveau type de pollution était repéré dans l'environnement et devenait, pour un temps, la une de l'ordre du jour militant.

---

3

<http://www.perspectivesecologiques.com/telechargements/ADTC%20Manifeste%20pour%20un%20Environnement%20Sain%20v1.0%2023Mar17.pdf>

Pour finir de préciser les choses:

- . tous les positionnements ADTC ont été et restent strictement NINA (= Ni Ici Ni Ailleurs);
- . notre boussole générale est la Charte de l'Environnement, article 1 bien connu: «*chacun a le droit de vivre dans un environnement sain*».

Tout ceci étant rappelé, nous ne nous sommes pas positionnés particulièrement sur la question des ZFE, et notre propos ici ne constitue en aucun cas un positionnement, mais tout au plus un catalogue d'observations exploratoires.

Première observation: la terminologie ZFE est malencontreuse, ceci dû à l'ambiguïté du vocable "émissions", qui renvoie ici spécifiquement à des émissions de molécules azotées ou de particules fines préjudiciables à la santé humaine, mais qui se prête à être interprété comme englobant des émissions de CO2 qui sont préjudiciables d'un point de vue climatique, mais pas, en tout cas pas immédiatement, d'un point de vue sanitaire.

Deuxièmement: les ZFE semblent a priori parfaitement légitimes en tant que politique de santé publique (cf la ministre), si elles doivent permettre, au sein de la population urbaine, une réduction significative de pathologies respiratoires potentiellement fatales.

Point 3: la quantification aussi bien du problème à traiter que du degré d'amélioration atteignable au titre de la mesure semble complexe. Concernant le problème à traiter, que représente le chiffre omniprésent de 40000 morts par an, ramené à la fraction de la population potentiellement bénéficiaire de la mesure ZFE? Les populations vivant en centre ville sont exposées à des pollutions de l'air multiples, provenant par exemple des pneus de véhicule, des roues de tram ou de métro, de fumées de cuisine, des composés volatils (COV) de peintures, accumulés en intérieur puis dispersés en extérieur par les extracteurs d'air etc: comment parvient-on à attribuer spécifiquement telle ou telle fraction des morbidités constatées aux émanations de véhicules classés "polluants"?

Concernant le degré d'amélioration atteignable, on aimerait de même en savoir plus sur le niveau effectivement espéré, autrement dit: comment quantifier le gain en espérance de vie?

La question se pose d'autant plus que, le diable étant dans le détail, la mesure était censée être mitigée par l'introduction d'un certain nombre de dérogations que l'on suppose parfaitement justifiées - véhicules réputés polluants qui sont néanmoins autorisés à circuler en ville en réaction à telle ou telle urgence ou autre cas de figure incontournable.

Tout ce qui est dit ici n'est pas une façon indirecte, ni de minimiser l'ampleur du problème, ni de dénigrer a priori l'intérêt de la mesure, mais à nouveau, le diable étant dans les détails, le risque existe toujours qu'une intention initiale louable, prolongée par des efforts tout aussi valeureux, finissent néanmoins par déboucher sur un résultat concret aussi peu significatif que celui d'une mesure d'atténuation symbolique, voire de gesticulation politique.

Point 4: la question soulevée par la remarque précédente se pose avec d'autant plus d'acuité si la mesure a, par ailleurs, un coût en termes de dommages collatéraux - les gens qui sont obligés de circuler en ville, notamment pour leur travail, et n'ont pas les moyens de s'offrir un

véhicule satisfaisant aux critères établis. Si on prend la peine d'intégrer ce coût, l'équation bénéfice-risque de la mesure peut alors devenir défavorable, mais comment déterminer et quantifier ce coût?

Une façon théoriquement simple d'évaluer ce coût pourrait être de dédommager les personnes concernées, empêchées dans l'exercice de leur activité professionnelle (ce dédommagement pourrait même être la définition du coût).

Nous disons bien: "théoriquement". En pratique, on imagine l'usine à gaz administrative, les opportunités de fraude etc.

Une variante d'accompagnement pourrait être de financer pour le compte des personnes lésées le passage à un véhicule admissible. Même complexité administrative à prévoir pour encadrer le mécanisme de subvention correspondant.

Si, devant ces difficultés, on cède à la tentation d'ignorer le coût, et du coup d'ignorer le dommage collatéral, et du coup d'ignorer les citoyens qui en sont victimes, on passe alors pleinement en mode punitif.

Point 5: la mesure soulève une question d'égalité de traitement. Le principe de l'accès libre à la voirie publique est profondément ancré dans notre psyché républicaine. Ceci étant, il y a, sur le terrain, des situations concrètes à gérer. La congestion en ville, les scénarios de sur-fréquentation dans divers hauts lieux touristiques, conduisent à de fait restreindre certains accès. La piétonisation, qui peut être très polémique (voir Paris intra muros), a néanmoins le mérite de préserver globalement l'égalité de traitement. Par ailleurs, de nombreuses restrictions ont été mises en place, basées sur un concept élargi de résidence – les résidents au sens strict et les personnes qui pour diverses raisons ont affaire à l'intérieur du périmètre concerné. Ce type de restriction élimine efficacement le trafic de transit sans pénaliser les accès socialement utiles, et du coup n'est pas vécu comme un scénario d'exclusion. Pourquoi donc vouloir insister sur une restriction basée sur les caractéristiques du véhicule?

Point 6: la focalisation de la mesure sur certains centres-villes pose question. Chacun ayant droit à un environnement sain, les urbains concernés sont a priori tout à fait légitimes à vouloir se préserver le plus efficacement possible des nuisances induites par le trafic routier, notamment le trafic de transit.

Par ailleurs, ces mêmes urbains partent volontiers en weekend ou en vacances en avion, or les zones résidentielles en périphérie des aéroports sont copieusement polluées par les retombées de suies de kérosène.

De la même façon, on sait les surmortalités constatées dans les zones résidentielles attenantes aux grands complexes industriels, Fos-sur-mer, Saint-Nazaire etc. Or ces complexes fabriquent des produits qui en bout de course sont autant consommés par les urbains que par quiconque. Pour revenir à la question du trafic routier et des pollutions aux particules, le pays compte encore en milieu rural une multitude de communes traversées par des routes nationales à fort trafic. Pour ne citer que l'Ardèche, comment extrapolerait-on la mesure ZFE à La Voulte, Saint-Paul-le-Jeune, Viviers, Flaviac, Pont-de-Labeaume, Thueyts, Mayres, et tous ces autres centres-bourgs où des contournements routiers locaux, s'ils sont seulement imaginables, représenteraient chaque fois des chantiers pharaoniques (on a vu l'effort que vient de représenter la rocade du Teil)?

Et si l'on conclut que le concept ZFE est impraticable dans ces petites communes, mais néanmoins viable dans les grands centres urbains, c'est qu'on a fait l'hypothèse que des

itinéraires alternatifs sont en place ou peuvent être mis en place. Mais comment pourrait-on avoir un itinéraire alternatif pour chaque configuration de trajet possible?

Il y a un risque que, parmi l'immensité des problématiques de santé environnementales touchant, chacune à des degrés divers, l'ensemble de la population, la focalisation récente sur la mesure ZFE soit simplement l'expression de l'actuelle domination politique des classes urbaines aisées, via les partis de centre et de centre-gauche qui les représentent. Si des mesures d'amélioration de la santé environnementale entraînent des externalités négatives non gérées qui les font apparaître comme privilégiant certains groupes sociaux au détriment d'autres, quelque louable que soit l'intention de ces mesures, elles sont vouées à être contestées.

Rappelons que l'OMS définit la santé comme un état de bien-être physique et psychique, et non pas seulement comme l'absence de pathologie. Beaucoup de nos concitoyens fonctionnent au quotidien en mode survie, ce qu'on peut déjà en soi considérer, en termes d'état de santé, comme en-deçà de l'exigence fixée par la définition que l'on vient de rappeler. Si des mesures de santé environnementale conduisent à une dégradation supplémentaire des conditions de vie de cette strate sociale, on risque d'être simplement en train d'aggraver un problème pour éventuellement en résorber un autre.

Le sociologue Alain Touraine a dit un jour<sup>4</sup>: «*Gouverner, c'est respecter la dignité des individus et des populations tout entières*».

\*\*\*

Association ADTC - Avis De Tempête Cévenole  
16-18 Le Saboul, 07200 Lentillères  
contact@adtc07.org

---

<sup>4</sup> Sur France Inter, le 9 février 2017

Nos publications téléchargeables sur le site: [www.perspectivesecologiques.com](http://www.perspectivesecologiques.com) (mot-clé ADTC)

***contact@adtc07.org***