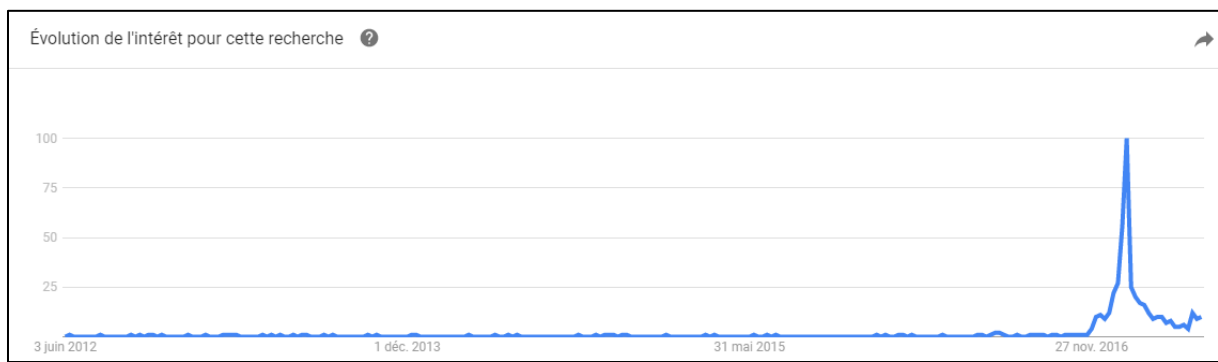


## Les critères de Crit'air

Les vignettes crit'air sont apparues pour la première fois en février 2015 dans la feuille de route environnementale du gouvernement pour l'année 2015. Ce système vise à réduire la pollution en diminuant le nombre de véhicules sur les routes. Pour cela, ceux-ci sont classés dans 6 catégories en fonction de leur âge et des particules qu'ils émettent, et il est donc possible de limiter l'accès à certaines zones aux véhicules les moins polluants. Depuis cette date, de nombreux articles ont été publiés à propos de ce sujet.



C'est surtout à partir de novembre 2016 que le sujet a commencé à être réellement évoqué auprès du grand public. C'est en effet à cette date que les médias ont annoncé que la vignette serait obligatoire dans Paris à partir du 16 janvier 2017. Le pic observé sur le graphique est situé entre le 22 et le 28 janvier 2017. C'est donc à partir de cette date que la controverse a débuté. Cependant le nombre d'articles de presse relatif à ce sujet est relativement faible (dans Les Echos, il n'a été évoqué que 25 fois en tout).

Dans les médias grand public (Le Monde, Les Echos, La Croix) les articles à ce sujet sont peu nombreux et leur contenu sont assez similaires. Ils relaient les informations officielles concernant ces vignettes afin d'informer les utilisateurs, en répétant les arguments qui justifient ce système. Ainsi à partir de février 2015 les lecteurs ont pu suivre la mise en place de ce dispositif. En février 2015, Le Monde annonce la création d'un système de vignettes pour classer les véhicules en fonction de leurs émissions de particules nocives. En juin 2015 [1] les catégories de véhicules sont définies, et le journal justifie ce système « *Cette mesure, élaborée en collaboration avec le ministère de l'intérieur et destinée à lutter contre la pollution de l'air – dont le coût sanitaire pour les économies européennes a été évalué à 1 400 milliards d'euros chaque année et quelque 600 000 décès prématurés* ». Dans les articles suivants, le journal présente l'évolution du système : celui-ci ne sera d'abord pas obligatoire à sa mise en place

en novembre 2016, puis il le sera à partir du 16 janvier 2017 à Paris mais ne pourra faire l'objet d'aucune contravention, et à partir du 1<sup>er</sup> juillet les automobilistes ne respectant pas le système risqueront une amende de 65 euros. En plus des articles présentant le dispositif, d'autres ont été publiés pour le justifier et répondre à des critiques. Dans cet article, [2] on nous explique qu'il est justifié de classer les voitures en fonction de leur âge car les vieilles voitures polluent plus que les véhicules récents. Dans ce genre de média, le but est donc de présenter le dispositif et les arguments en faveur de ce système, pour le justifier.

En revanche dans des médias au public plus restreint et plus spécialisé, on trouve de nombreuses critiques à propos de ce système. Il est dénoncé comme un système inutile qui ne permettra pas de réduire la pollution atmosphérique, dont les conséquences sont remises en question. Le site 40 Millions d'automobiliste estime [3] que *« cette vignette, comme feu la pastille verte avant elle, est vouée à disparaître, car dans 5 ou 10 ans, les performances environnementales des véhicules auront évoluées. Reste que l'État a fait une très belle opération financière avec ce dispositif parfaitement inutile ! »*. Le blog Motomag estime que cette mesure a été décidée à la va vite, qu'elle pour but de punir les motards et automobilistes, et qu'elle pénalise les plus pauvres. D'autres [4] sont encore plus virulents et montrent que les justifications du dispositif ne tiennent pas la route. L'auteur de cet article estime que la mairie de Paris abuse de son pouvoir en restreignant l'accès à certains véhicules, pour des raisons qui sont infondées, et par un système difficilement compréhensible. Une pétition a même été lancée [5] pour protester contre ce système et elle a reçu plus de 5500 signatures.

On constate donc que les points de vue à propos de ce sujet sont variés, et la nature des informations relayées dépend du type de média considéré. Dans les médias grand public, quelle que soit leur ligne éditoriale, la tendance est à la présentation du dispositif et de son utilité pour la santé publique. Dans les médias spécialisés, les articles dénoncent le fondement et l'application de ce dispositif. Dans ces deux arènes, le cadrage du problème est radicalement différent et les arguments s'opposent. La séparation se fait par la portée des médias concernés. De manière générale la presse grand public est en faveur du dispositif, alors que les médias plus proches des automobilistes le dénoncent.

[1] [http://www.lemonde.fr/pollution/article/2015/06/02/contre-la-pollution-automobile-segolene-royal-propose-le-retour-de-la-pastille\\_4645376\\_1652666.html?xtmc=certificat\\_qualite\\_de\\_l\\_air&xtcr=22](http://www.lemonde.fr/pollution/article/2015/06/02/contre-la-pollution-automobile-segolene-royal-propose-le-retour-de-la-pastille_4645376_1652666.html?xtmc=certificat_qualite_de_l_air&xtcr=22)

[2] [http://www.lemonde.fr/les-decodeurs/article/2016/06/30/oui-les-vieilles-voitures-interdites-a-paris-polluent-plus-que-les-nouvelles\\_4961082\\_4355770.html?xtmc=certificat\\_qualite\\_de\\_l\\_air&xtcr=13](http://www.lemonde.fr/les-decodeurs/article/2016/06/30/oui-les-vieilles-voitures-interdites-a-paris-polluent-plus-que-les-nouvelles_4961082_4355770.html?xtmc=certificat_qualite_de_l_air&xtcr=13)

[3] <https://www.40millionsdautomobilistes.com/flash-actu/vignette-critair-une-operation-lucrative-pour-letat/>

[4] <http://www.agoravox.fr/tribune-libre/article/l-arnaque-de-la-vignette-anti-189094>

[5] <https://www.change.org/p/non-aux-vignettes-crit-air-et-aux-zcr-oui-a-de-reelles-solutions-pour-lutter-contre-la-pollution>