

Rendu individuel Presse et Média

I. Problématisation

Depuis le protocole de Kyoto, accord international visant à la réduction des émissions de gaz à effet de serre, les gouvernements tentent de diminuer la pollution en ville. Les villes, Paris notamment, veulent réduire la pollution causée par les émissions des véhicules à moteur, vus comme une source importante de pollution atmosphérique. Pour cela, les autorités municipales ont progressivement encouragé les populations à changer leurs habitudes en incitant à prendre les transports publics ou le vélo, et en favorisant l'autopartage et le covoiturage. Des mesures de plus en plus fortes visent les véhicules mêmes, comme l'interdiction permanente dans la capitale des véhicules immatriculés avant 1997, ou mesures temporaires comme la circulation à plaques alternées. La plus récente est la réglementation par le Certificat de Qualité de l'Air (**que l'on abrègera CQA par la suite**) ou plus communément appelé, la Vignette Crit'air.

Elles affichent le degré polluant d'un véhicule par un chiffre de 1 à 5, ou bien distinguent par une petite voiture verte les moteurs les plus propres, électriques ou à hydrogène. Les vignettes Crit'air sont entrées en vigueur le 16 janvier 2017 à Paris, puis s'étendront au reste de l'Hexagone, comme le prévoit la loi de transition énergétique.

Cependant, la pertinence et l'efficacité de cette réglementation sont assez discutées. Les données sur la pollution ainsi que les critères déterminants de pollution varient selon les sources. Plus généralement, l'expertise scientifique et médicale sur lesquelles se fondent ces réglementations est souvent mise en question par les acteurs opposants, car elle n'est pas toujours expliquée dans le détail.

Voici les différentes problématiques suscitées par la Vignette Crit'air :

- 1) D'où vient réellement la pollution ?
- 2) Comment sont relayées les informations sur la pollution ?
- 3) Toutes les personnes sont-elles égales face à la vignette ?
- 4) Quelle est la prise de conscience du public sur l'utilisation de la vignette ?
- 5) Est-ce que la réglementation peut réellement être appliquée, et à quel coût ?
- 6) Quel avenir pour Crit'Air ?
- 7) Faut-il faire plus, c'est-à-dire, envisager un plan plus drastique ?

II. Arènes médiatiques et acteurs

En explorant l'arène médiatique suivant le protocole de recherche établi avec mon collègue d'expertise technique et scientifique, Mathis Chagneux, j'ai pu distinguer les acteurs importants de cette controverse :

- **Les acteurs politiques** : le ministère de l'Environnement, de l'Énergie et de la Mer (ancien nom) représenté par Ségolène Royale et la mairie de Paris, représentée par Anne Hidalgo
La plupart des médias, notamment les plus grands journaux quotidiens nationaux, se contentent d'articles d'explication sur le CQA. Ils détaillent la position du gouvernement et de la mairie de Paris, tout en expliquant aux citoyens les étapes pour se procurer leurs vignettes.
- **Les médias**, qui contribuent à informer plus ou moins la population : on distinguera les journaux des différentes positions (gauche, droite, centre, ...)
Ils constituent en effet un acteur quasiment évident pour l'étude de cette controverse car sont l'objet de la problématique : Comment sont relayées les informations sur la pollution ? Les acteurs

politiques comptent donc aussi sur les médias pour relayer les bonnes informations aux citoyens. Nous verrons au paragraphe suivant les positions prises par les différents médias.

- **Les automobilistes**

Ils sont les premiers touchés par la vignette, et bien sûr, les premiers à s'opposer à cette mesure politique. Les oppositions seront étudiées par la suite.

- **Les non-automobilistes** (piétons, cyclistes)

Ce groupe de citoyens est susceptible de voir sa répartition changer avec la mesure du CQA. Les automobilistes dont le véhicule ne correspond pas aux critères du CQA se verront contraint de prendre les transports en commun ou le vélo pour se déplacer, à partir du [1^{er} juillet 2017](#).

- **Les institutions de santé** (Airparif, chercheurs, l'OMS)

Elles donnent les informations sur lesquelles se fondent le gouvernement pour évaluer l'impact et les taux de la pollution atmosphériques. Sans des sources scientifiques fondées, la légitimité du CQA peut être remise en cause.

- **La police et les institutions de contrôle :**

Les acteurs politiques devront compter sur les forces de l'ordre pour contrôler la bonne application de la mesure. Il faut donc les sensibiliser à cette nouvelle mesure, pour un bon contrôle des vignettes.

III. Dynamiques des positions

Prenons les problématiques retenues et décrivons les positions des différents acteurs, ainsi que leurs évolutions dans le temps.

1) D'où vient réellement la pollution ?

Cette problématique fait intervenir comme acteurs : les institutions de santé, les acteurs politiques, les automobilistes et les médias.

Au premier abord, en parcourant la presse, j'ai trouvé que l'avis général était sur un accord commun sur l'application de la vignette Crit'air : les articles semblent **approuver** la mesure du gouvernement et relayent les informations, notamment par des [Foires Aux Questions](#) ou [modes d'emploi](#) ou [Vrai/Faux](#).

Mais, en fouillant plus loin, je me suis rendu compte de quelques divergences, dues à des incohérences observées dans cette mesure ou des sources statistiques différentes.

Tout d'abord, de façon chronologique, les **critères** de mesure de la pollution de l'air ont varié depuis le protocole de Kyoto de 1997. En effet, jusqu'alors, on ne regardait essentiellement que les émissions en CO2 pour évaluer la pollution atmosphérique, car contributeur à l'effet de serre et au réchauffement climatique. Cependant, depuis 5-10 années, on se concentre plus sur les émissions de particules fines (PM10 et PM2,5). Résultat : le véhicule diesel, qui émet moins de CO2 mais plus de particules fines que l'essence, a été promu puis sanctionné par le gouvernement. Cet [article](#) montre que le gouvernement a dû changer les critères (en taux d'émission de CO2) de son bonus-malus appliqué aux véhicules diesel depuis la mesure de la vignette Crit'air. En effet, on a d'un côté le bonus-malus qui récompense (resp. pénalise) les véhicules diesel les moins (resp. les plus) émetteurs en CO2, et de l'autre, le CQA qui récompense (resp. pénalise) les véhicules, dont les diesels, les moins (resp. les plus) émetteurs en particules fines.

De plus, suivant les médias, les sources de pollution n'ont pas les mêmes contributions, suivant les critères choisis ; les chiffres diffèrent très vite.

Selon le [gouvernement](#), les particules fines causeraient environ 40 000 morts par an mais il s'agirait plutôt de 2900, selon une étude européenne. C'est par ce chiffre qu'il justifie la mesure du CQA, avec l'objectif de zéro-diesel en 2020 selon [Ségolène Royal](#). Par ailleurs, tous ne sont pas d'accord sur la responsabilité du trafic routier dans la pollution. Il serait responsable de 28% de la pollution en particules fines PM10 selon [Airparif](#), de 14% selon le Ministère de l'Environnement. Les automobilistes s'opposent à cette mesure aussi car jugent qu'ils ne sont pas les plus grands responsables de la pollution en particules fines et en gaz à effet de serre ; il s'agit plutôt pour eux du chauffage au bois, de l'agriculture et de l'industrie.

La légitimité du gouvernement à appliquer cette mesure est donc remise en cause, notamment dans La Tribune, Challenges et Le Point. Je n'ai trouvé qu'un journal, Libération, qui soutenait fermement le gouvernement, et même l'incitait à lutter encore plus contre la pollution de l'air.

2) Comment sont relayées les informations sur la pollution ?

Les informations du grand public sur la pollution viennent essentiellement des médias et de la presse, notamment lors des [pics de pollution](#). Comme évoqués dans la problématique 1), la presse et les médias relayent bien les informations sur la vignette. Cependant, concernant la pollution, je trouve des chiffres trop différents, comme mentionnés au 1). Comme la sensibilisation des médias à la pollution varie suivant les critères choisis, il est très facile de basculer d'un côté ou de l'autre de la controverse. Quelque soit la position d'un acteur, il pourra toujours trouver des chiffres qui justifient ses actions.

3) Toutes les personnes sont-elles égales face à la vignette ?

Selon cet article du [Point](#), la mesure de CQA pénaliserait davantage les personnes travaillant à des horaires décalés. Quant aux automobilistes, les **plus pauvres** trouvent la mesure injuste car elle favorise les conducteurs riches pouvant se permettre d'acheter un véhicule neuf, aux normes. Ce dernier point est davantage exprimé dans des articles d'ordre de la société civile, comme [celui-ci](#).

4) Quelle est la prise de conscience du public sur l'utilisation de la vignette ?

Pour évaluer la prise de conscience du public, je suis allée voir des vidéos de journalistes interviewant des citoyens, comme [celle-ci](#). On distingue alors les personnes qui approuvent la mesure, et celles qui restent dubitatives et pensent qu'elle favorisera les riches. Là encore, en empiétant sur le champ de la société civile, notamment grâce à cette [enquête publique](#), je me suis aperçue que malgré l'intention des conducteurs à acheter la vignette, la procédure ne fonctionne pas toujours. Certains ne reçoivent pas leur vignette malgré leur commande. D'autres voient cette réglementation injuste comme un moyen pour le gouvernement de prélever l'argent des contribuables. Donc, malgré les informations relayées par la presse et les médias, tous ne sont pas aussi sensibilisés sur la vignette et volontaires dans la participation à la réglementation. De plus, selon cet [article](#), les contrôles sur les vignettes ne sont pas systématiques, les contrôleurs n'en sont pas encore conscients, il y a donc encore une grande tolérance vis-à-vis des contrôles.

5) Est-ce que la réglementation peut réellement être appliquée, et à quel coût ?

La plupart des articles que j'ai trouvés émettent une réserve sur l'application de la réglementation du CQA. On sait seulement qu'elle va devenir obligatoire à partir du 1^{er} juillet, donc sera donc réellement appliquée. La presse tente donc plutôt de prévenir la population sur les potentielles amendes qui seront données en cas [d'absence de vignette](#). Les [coûts connus](#) et sûrs sont plutôt ceux des amendes, appliquées : elle s'élèvera à 68 euros pour les voitures et les deux-roues, et à 135 euros pour les camions et les cars.

6) Quel avenir pour Crit'Air ?

7) Faut-il faire plus, c'est-à-dire, envisager un plan plus drastique ?

Ces 2 dernières problématiques peuvent être traitées ensemble dans l'arène médiatique. Hormis Libération (liens : [1](#), [2](#)) qui veut un plan plus poussé du gouvernement sur la lutte contre la pollution de l'air (« Le gouvernement en profitera-t-il pour prendre enfin les mesures nécessaires pour lutter contre le tout-routier en général et le diesel en particulier ? »), et Le Monde qui propose [des « mesures plus structurelles »](#), la presse et les médias, lorsqu'ils critiquent la réglementation, n'encourage pas à plus d'action gouvernementale.

IV. Conclusion

Ainsi, de façon générale, la raison pour laquelle la réglementation de la vignette Crit'air a été mise en place semble être plus politique qu'environnementale, car les chiffres sur la pollution sont très variables, suivant le niveau de précision et les critères choisis (CO₂, particules fines, monoxyde d'azote, ...). Ceux qui prennent totalement parti pour cette mesure sont plutôt le journal Libération, tandis que les autres se contentent de relayer les informations du gouvernement en critiquant parfois quelques aspects de la mesure (injustices, incohérence, besoin de contrôles, ...). Comme elle deviendra obligatoire à partir du 1^{er} juillet 2017,