



**HAL**  
open science

# Le traitement multimédiatique d'un risque pour la santé : étude d'un cas : le problème des gaz d'échappement

Mathieu Jahnich

► **To cite this version:**

Mathieu Jahnich. Le traitement multimédiatique d'un risque pour la santé : étude d'un cas : le problème des gaz d'échappement. domain\_stic.comm. École normale supérieure de Cachan - ENS Cachan, 2003. Français. NNT: . tel-00136863

**HAL Id: tel-00136863**

**<https://theses.hal.science/tel-00136863>**

Submitted on 15 Mar 2007

**HAL** is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

**THÈSE DE DOCTORAT**  
DE L'ÉCOLE NORMALE SUPÉRIEURE DE CACHAN  
– ÉCOLE DOCTORALE *SCIENCES PRATIQUES* –  
en Sciences de l'Information et de la Communication

**LE TRAITEMENT MULTIMÉDIATIQUE  
D'UN RISQUE POUR LA SANTÉ**  
Étude d'un cas : le problème des gaz d'échappement

~

**Mémoire de thèse**

Thèse présentée par  
**Mathieu JAHNICH**

Préparée à l'**U.M.R.**  
**« Sciences, Techniques, Éducation, Formation »**

Soutenue le 22 septembre 2003 devant le Jury composé de :

**M<sup>me</sup> Suzanne de CHEVEIGNÉ** (Rapporteur)

**M. William DAB** (Rapporteur)

**M. Bernard FESTY** (Examineur)

**M. Éric HEILMANN** (Examineur)

**M. Jean-Louis MARTINAND** (Président du jury)

**M. Marc POUMADÈRE** (Directeur de thèse)

**M. Daniel RAICHVARG** (Directeur de thèse)



À Peggy,  
pour avoir accepté mon absence  
quand j'étais près de toi...

## REMERCIEMENTS

Je remercie vivement Daniel Raichvarg et Marc Poumadère pour leurs compétences scientifiques et humaines : plus qu'une direction de thèse, c'était un accompagnement. Merci aussi à Jean-Louis Martinand d'avoir répété pendant trois ans les mêmes conseils théoriques que je n'ai compris qu'à la fin (trop tard ?).

Je remercie également le Service de Documentation de la Direction de la Protection de l'Environnement de la Mairie de Paris, l'Institut National de l'Audiovisuel, les institutions, les associations (notamment toutes les associations du réseau Atmo) et les industriels qui m'ont aidés à constituer mon corpus « multimédiatique ».

Merci aux professionnels des domaines des risques ou de la communication pour leurs conseils, leurs encouragements et... leurs carnets d'adresses : Sylvie Charron, Bruno Fargette, Yves Martin-Holger, Gérard Thibaut...

Je remercie enfin tous les chercheurs et les doctorants de l'UMR « STEF » et du réseau LIREST qui font du laboratoire de sciences un lieu de vie avant-tout...

# SOMMAIRE

MÉMOIRE DE THÈSE	
Avant-propos	7
Introduction	8
<b>TERRITOIRES</b>	<b>17</b>
A. Cadre théorique	19
B. Problématique	33
<b>PAYSAGES</b>	<b>61</b>
C. Rencontres entre le public et l’information	63
D. Corpus multimédiatique	81
E. Corpus d’entretiens	115
<b>FIGURES DE L’ÉMISSION</b>	<b>153</b>
F. Thèmes du débat public	155
G. Rôle des acteurs	207
H. Pollution et médiatisation	265
<b>FIGURES DE LA RÉCEPTION</b>	<b>339</b>
I. Structure des perceptions	341
J. Regards sur l’action	377
K. Facteurs dispositionnels	417
<b>MOUVEMENTS</b>	<b>471</b>
L. Interactions	473
M. Synthèse et discussion des résultats	503
N. Ouvertures et perspectives	515

Bibliographie-----	519
Bibliographie thématique -----	529
Table des matières -----	541
Table des figures -----	553
Table des tableaux -----	557

## ANNEXES

Annexe I – Liste des sites web

Annexe II – Codification des documents « multimédias »

Annexe III – Liste des documents « multimédias »

Annexe IV – Liste des entretiens

Annexe V – Transcription intégrale des entretiens

Annexe VI – Tableau synthétique des réponses

Annexe VII – Guide d’entretien et fiche de renseignements

Annexe VIII – Analyse thématique des médias

Annexe IX – Analyse du film « Toutes les femmes sont des déesses »

## AVANT-PROPOS

Cette thèse a reçu le soutien de l'**Action Concertée Incitative Ville du Ministère de la Recherche** sous la forme d'une allocation de recherche. Destiné à promouvoir une recherche pluridisciplinaire, ce programme vise à renouveler l'approche scientifique des grandes questions et à ouvrir des perspectives aux différents acteurs urbains, afin de mieux comprendre les enjeux urbains contemporains, les transformations en cours et d'anticiper les évolutions futures.

Concernant notre travail de recherche, les attentes de ce programme apparaissent multiples :

- l'évolution de la médiatisation du problème, sa genèse et sa construction sociale,
- la manière dont le problème est traité actuellement,
- les connaissances et les comportements de la population, face ou avec cette médiatisation,
- les évolutions possibles des uns et des autres.

Nous nous trouvons donc dans le cas d'une recherche dite finalisée avec des objectifs en tension :

- fournir des éléments concrets permettant d'orienter la politique de communication, avec la question des liens entre l'information sur la pollution et le passage à l'action ;
- contribuer au domaine des sciences de l'information et de la communication et plus particulièrement à la communication des sciences et à l'éducation à la santé.



- Et le système antipollution, tu l'as toi ?
- Ah non, mais j'ai pas de pot d'échappement du tout, comme ça je pollue rien du tout !

Philippe CHEVALLIER et Régis LASPALÈS  
« La sécurité routière », sketch tiré du spectacle *C'est vous qui voyez !*, 1993

## INTRODUCTION

En un demi-siècle, le problème de la pollution de l'air par les activités humaines s'est transformé : le rapport des responsabilités entre sources fixes (industries, centrales thermiques...) et sources mobiles (transport routier, aérien...) s'est inversé. Les mesures draconiennes de réduction des émissions des différentes sources ainsi que l'incroyable croissance du trafic routier expliquent en grande partie ce renversement de situation.

Ainsi, « la principale source de polluants atmosphériques urbains est constituée en France par les transports »<sup>1</sup> et, toujours selon l'Académie des Sciences, « dans la recherche d'une solution, on ne pourra pas faire l'économie d'une modification des usages et comportements »<sup>2</sup>.

### **L'usage que nous faisons de l'automobile est aujourd'hui pointé du doigt :**

Si les efforts technologiques sont indispensables, ils sont insuffisants à eux seuls [...] Les pouvoirs publics doivent mettre en œuvre les actions visant à mieux gérer le trafic [...], développer des transports en commun performants et abordables, modifier l'organisation urbaine en luttant contre l'étalement des périphéries des villes. Chaque individu doit changer aussi ses habitudes de déplacement, notamment en renonçant à la voiture pour les courts trajets au bénéfice du vélo ou de la marche à pied, en utilisant les transports en commun, en se convertissant au covoiturage.<sup>3</sup>

Grâce à l'amélioration indiscutable de la qualité de l'air, la situation sanitaire actuelle n'est pas comparable à celle des années 1950 où la pollution faisait des milliers de morts en quelques jours (Londres, hiver 1952). Cependant, selon les experts du Haut Comité de Santé Publique, **la pollution est encore un problème de santé publique** pour les personnes les plus fragiles, par ses effets à court terme notamment lors des pics de pollution, mais également pour l'ensemble de la population, par ses conséquences à long terme :

Certes, au niveau individuel, les risques encourus par les personnes en bonne santé sont devenus modestes, à l'image de la pollution. Mais l'impact de cette exposition au long cours est sans doute encore élevé, si l'on en juge par les données disponibles, du fait de l'importance numérique des populations qui vivent en site urbain fortement influencé par les émissions des

---

<sup>1</sup> Académie des Sciences – CADAS, *Pollution atmosphérique due aux transports et santé publique*, Paris : Éditions Tec & Doc, 1999, p.V

<sup>2</sup> Académie des Sciences – CADAS, *op. cit.*, p.135

<sup>3</sup> ZMIROU Denis (Dir.), *Pollution, air, eau, aliments, bruit, nucléaire... Quels risques pour notre santé ?*, Paris : Éditions La Découverte et Syros, 2000, p.53

véhicules automobiles ou des sources industrielles, dont l'activité professionnelle s'exerce dans des lieux de travail mal ventilés, ou encore qui respirent un air de médiocre qualité dans leur domicile, le plus souvent sans le savoir.<sup>4</sup>

Parallèlement, la **pollution atmosphérique et ses conséquences** tant locales que planétaires deviennent l'une des **préoccupations majeures des Franciliens**, et plus généralement des Français, comme en témoignent de nombreux sondages d'opinion et les récentes prises de position des hommes politiques à ce sujet. Le discours de Bertrand Delanoë lors de son élection à la Mairie de Paris (25 mars 2001), illustre cette prise de conscience :

[...] Paris doit redevenir une ville pour vivre. La redistribution de l'espace public, la lutte contre la pollution, la remise en cause de l'hégémonie automobile, désignent un défi urbain que nous entendons relever.

Avec une ironie cruelle, le compositeur Erik Satie a malheureusement bien résumé l'opinion de nombreux Parisiens : « l'air de Paris est si mauvais – disait-il – que je le fais toujours bouillir avant de respirer ». C'est cette réalité préoccupante qu'il faudra remettre en cause, de façon radicale.

Dans les prochaines semaines, nous lancerons les procédures administratives et techniques devant aboutir à un élargissement des couloirs de bus sur les grands axes, afin d'améliorer les transports de surface mais aussi de développer et de sécuriser les circulations douces.

De même, en concertation avec nos partenaires, l'État et la Région, nous nous fixons comme objectif, l'accélération des procédures liées à la réalisation d'un tramway de rocade : l'horizon de la mandature est réaliste, notamment dans la perspective des Jeux Olympiques.

Oui, l'évolution physique des courbes de notre cité correspond à une attente profonde, parce qu'elle peut être source de liberté, de fluidité et de mobilité pour chaque citoyen.<sup>5</sup>

Le problème de la pollution atmosphérique est donc un objet de recherche intéressant du fait des récentes évolutions en terme de responsabilités (sources mobiles), d'inquiétude de la population et de mobilisation politique. En outre, c'est un problème qui se situe au croisement de trois mouvements : les inquiétudes de la population pour les questions de Santé Publique, la montée des préoccupations écologiques et la renaissance de l'épidémiologie.

Les formidables progrès de la médecine au cours de la seconde moitié du XX<sup>e</sup> siècle nous promettent la victoire définitive sur les maladies, quelles qu'elles soient. L'irruption du

---

<sup>4</sup> Haut Comité de la Santé Publique – Ministère de l'Emploi et de la Solidarité, *Politiques publiques, pollution atmosphérique et santé. Poursuivre la réduction des risques*, Rennes : Éditions de l'École Nationale de Santé Publique, 2000, p.2

<sup>5</sup> Discours intégral disponible sur le site Internet de la Mairie de Paris à l'adresse suivante : [http://www.paris.fr/FR/La\\_Mairie/executif/communiqués/mandature\\_actuelle/CONF25032001.htm](http://www.paris.fr/FR/La_Mairie/executif/communiqués/mandature_actuelle/CONF25032001.htm)

sida au milieu des années 1980 et « la multiplication récente des affaires de santé publique (sang contaminé, amiante, vache folle, dioxine, etc.) »<sup>6</sup> ont fait s’effondrer ces certitudes. Cette **inquiétude de la population pour les questions de santé publique** s’accompagne d’une crise de confiance envers les pouvoirs publics comme en témoigne « la polémique qui a fait rage autour de l’attitude des autorités françaises lors du passage du nuage radioactif »<sup>7</sup> de Tchernobyl.

Les inquiétudes actuelles de la population concernant la pollution de l’air mais aussi les effets des antennes relais des téléphones portables, des lignes à haute tension... sont significatives d’une **montée des préoccupations écologiques** et d’une prise de conscience : l’environnement est un facteur de santé publique. À ces préoccupations s’ajoute l’inquiétude relative à la dégradation de l’environnement par l’Homme : déforestation, épuisement des ressources naturelles, effet de serre, « trou » dans la couche d’ozone... Ces préoccupations « sont apparues dans la société française à la fin des années 60 et ne se sont pas démenties depuis »<sup>8</sup>.

La **renaissance de l’épidémiologie** a d’abord pris forme, après 1945, « sur le terrain des maladies chroniques non transmissibles comme le cancer, à la double faveur de la demande politique d’explication de la croissance de ces pathologies, et de l’incapacité des sciences biomédicales à en faire l’étiologie. Avec le retour au premier plan dans les années 1980 des menaces infectieuses, l’épidémiologie est devenue indispensable à ceux qui souhaitent comprendre et lutter contre les maladies transmissibles, à commencer par les pouvoirs publics »<sup>9</sup>. Ajoutons que l’accroissement vertigineux des capacités de calcul des ordinateurs a grandement participé à cette renaissance...

Précisons dès à présent que nous avons choisi la région parisienne comme terrain d’étude, notamment pour effectuer les entretiens. Au-delà des raisons purement pratiques (lieu de résidence et d’études, connaissance de la région...), l’Île-de-France présente plusieurs spécificités qui appuient notre choix : le grand nombre de personnes exposées et de

<sup>6</sup> DAB William et ROUSSEL Isabelle, *L’air et la ville. Les nouveaux visages de la pollution atmosphérique*, Paris : Hachette Littératures, 2001, p.16

<sup>7</sup> CHATEAURAYNAUD Francis et TORNAY Didier, *Les sombres précurseurs. Une sociologie pragmatique de l’alerte et du risque*. Paris : Éditions de l’EHESS, 1999, p.216

<sup>8</sup> Institut Français de l’Environnement, *La sensibilité écologique des Français à travers l’opinion publique*, Éditions Tec & Doc, 2000, p.9

<sup>9</sup> BUTON François, « Faire parler l’épidémiologie », *Vacarme*, avril 2002. [Consulté sur le World Wide Web le 12 juin 2003 à l’adresse : <<http://vacarme.eu.org/article273.html>>]

déplacements quotidiens, une pollution majoritairement d'origine automobile et une attractivité médiatique indéniable.

En 1997, l'agglomération parisienne, grossièrement délimitée par la Francilienne (autoroute A104), rassemblait 87,7 % des 11,1 millions d'habitants de la région Île-de-France, sur seulement 20 % de sa superficie<sup>10</sup>. Plus de **9,5 millions de personnes sont donc potentiellement exposées** aux polluants urbains. En ce qui concerne les transports, pour la région Île-de-France considérée globalement, sur les **36,7 millions de déplacements quotidiens**, la voiture particulière constitue le moyen de transport le plus utilisé, assurant à elle-seule 45 % de ces déplacements (marche : 34 %, transports en commun : 19 %). Quant à Paris intra-muros, ce sont 2,6 millions de déplacements qui sont effectués en voiture chaque jour, par environ 1 million de personnes : 450 000 parisiens et 550 000 habitants de banlieue<sup>11</sup>.

**La pollution en région parisienne est majoritairement d'origine automobile**, contrairement à d'autres agglomérations fortement industrielles comme Le Havre, Fos-Berre ou Rouen. La mise en place de la Zone de Protection Spéciale de Paris dès 1964 (étendue aux départements de la petite couronne en 1978) a permis de repousser « les activités industrielles polluantes et l'utilisation de combustibles polluants »<sup>12</sup> hors de cette zone. Dans le même temps, les politiques publiques adaptaient la ville à la voiture<sup>13</sup> : le boulevard périphérique, les axes rouges et les voies rapides sur les berges de la Seine sont les témoins de cette période.

Ensuite, **la ville-capitale suscite une attention toute particulière de la part des médias**. « Parmi [les causes] qui viennent spontanément à l'esprit il en est de techniques (le réseau de mesure de la qualité de l'air, mais aussi la surveillance sanitaire y sont plus anciens et plus développés qu'ailleurs), de socio-économiques (le poids démographique et économique de l'Île-de-France rendrait les répercussions d'une mauvaise qualité de l'air plus lourdes qu'ailleurs) mais aussi, pourquoi pas, de socio-politiques : la centralisation parisienne de la vie politique française [...] et son miroir –les média– ne produiraient-ils pas *sui generis*

---

<sup>10</sup> Source : INSEE.

<sup>11</sup> INSEE - Direction Régionale de l'Équipement Île-de-France, *Enquête Globale de Transport*, 1997

<sup>12</sup> THIBAUT Gérard, *La pollution atmosphérique en milieu urbain. L'exemple de la Région Parisienne*. Service des pollutions Atmosphériques – Air et Silence, Direction de la Protection de l'Environnement, Mairie de Paris, 2000, p.32

<sup>13</sup> Selon les propos célèbres de Georges Pompidou (« il faut adapter la ville à la voiture ») et de Jacques Chirac (« Paris veut rouler, on va tous l'aider »).

une image grossie et déformée de moult événements ? »<sup>14</sup>. Ainsi, les récentes mesures prises par la nouvelle équipe municipale, comme l'élargissement des voies de bus ou la fermeture des voies sur berge en été, sont largement discutées...

Finalement, notre objet de recherche est caractéristique des inquiétudes de la population en matière de santé publique, dans une agglomération scrutée par les médias, dans laquelle près de 10 millions de citoyens sont quotidiennement exposés aux polluants et invités, pour certains d'entre eux, à laisser la voiture au garage.

Dans ce contexte, notre travail de recherche vise à établir dans quelle mesure le **traitement multimédiatique** de l'information relative au problème de la pollution de l'air **participe aux éventuelles modifications de perceptions et de comportements** de la population.

La première section de cette thèse, intitulée **Territoires**<sup>15</sup>, nous permettra de situer notre travail de thèse par rapport aux différentes recherches en sciences de l'information et de la communication (A–Cadre théorique) Les questions de recherche adaptées à notre objet d'étude seront ensuite définies (B–Problématique).

Dans le cadre de l'approche interactionnelle de la communication, nous concentrerons notre attention successivement sur les deux pôles de la communication – les émetteurs et les récepteurs – avec pour objectif de penser leurs relations réciproques.

Dans la section **Paysages** nous décrirons les données sur lesquelles nous nous appuyerons pour répondre aux questions de recherche.

L'identification des multiples possibilités de rencontres entre le public et l'information relative à la pollution atmosphérique (médias, conférences, Internet, étiquettes de produits du commerce, etc.) permettra de situer le paysage dans lequel notre corpus d'analyse viendra se positionner (chapitre C–Rencontres entre le public et l'information).

---

<sup>14</sup> FARGETTE Bruno, « Pollution atmosphérique en Île-de-France : un révélateur du fonctionnement des institutions ? », *Pollution Atmosphérique*, n°168, octobre-décembre 2000, p.534

<sup>15</sup> Nous nous inspirons de l'article intitulé « Les territoires de la communication » dans lequel Daniel Bougnoux cherche justement à délimiter ce vaste champ d'étude (*Sciences Humaines*, Hors série n°16, mars/avril 1997, pp.12-15).

La première partie du corpus (premier pôle de la communication) sera constituée de **documents médiatiques** (télévision, radio et presse) et de brochures, dépliants et affiches édités par les associations, les institutions et les industriels. Le choix du *volume* et de la *variété* sera fait pour multiplier les directions d'analyse (chapitre D–Corpus multimédiatique).

La seconde partie du corpus (second pôle de la communication) sera composée d'**entretiens semi-dirigés** menés avec des franciliens rencontrés dans la rue, à propos de leurs perceptions de la pollution de l'air, des actions entreprises (ou à entreprendre) et de leurs relations avec l'information sur le problème. Au-delà de la représentativité, c'est la *diversité* des témoignages que nous rechercherons (chapitre E–Corpus d'entretiens).

La troisième section de la thèse, **Figures de l'émission**, regroupe plusieurs analyses centrées sur le premier pôle de la communication : les émetteurs.

L'**analyse thématique de contenu** des documents diffusés par la télévision, la radio et la presse (chapitre F–Thèmes du débat public) permettra de mettre en évidence *ce qui est dit* dans les médias en identifiant tous les thèmes concernant les causes de la pollution, les effets et les moyens de lutte. Nous mettrons également en évidence les différentes stratégies d'énonciation déployées par les médias.

Les **différents acteurs** du problème de la pollution atmosphérique seront ensuite identifiés : institutions, industriels, scientifiques, associations et gens ordinaires (chapitre G–Rôle des acteurs). Les rôles des uns et des autres seront décryptés : il s'agira de mettre en évidence *qui* parle dans les médias et les brochures. La place particulière tenue par les journalistes au cœur du dispositif médiatique sera également examinée.

Enfin, nous étudierons le *quand*, la **mise sur agenda médiatique** du problème c'est-à-dire l'évolution temporelle du traitement (chapitre H–Pollution et médiatisation). Nous montrerons la forme en dents de scie de ce traitement : un bruit de fond parsemé de pics d'information, ces pics n'étant pas toujours en corrélation avec les pointes de pollution.

La quatrième section de la thèse, **Figures de la réception**, regroupera plusieurs analyses centrées, cette fois, sur le deuxième pôle de la communication : les récepteurs.

Le chapitre I–Structure des perceptions permettra d'**analyser les perceptions** des franciliens rencontrés à propos du problème de pollution atmosphérique : le sentiment d'exposition (l'étendue de la zone polluée, les effets sanitaires, l'éventuel sentiment de

vulnérabilité...) et la question de la visibilité du risque (les indicateurs physiques du risque, la sensibilité d'un proche, la rencontre médiatique...).

Dans le chapitre J–Regards sur l'action, ce sont **les regards des Franciliens sur les actions** pour une meilleure qualité de l'air qui seront analysés : les moyens de lutte envisageables (améliorations techniques, fiscalité, place de la voiture en ville...) et, surtout, l'éventuel engagement personnel (utilisation des transports en commun, covoiturage, réduction de la vitesse en cas de pics...).

À partir des résultats des deux chapitres précédents nous construirons une grille d'analyse basée sur le concept de *disposition à l'action* (K–Facteurs dispositionnels). Avoir une disposition, c'est être enclin à agir régulièrement de telle ou telle manière, dans telle ou telle circonstance. Les **douze facteurs de disposition pour l'action** traduisent les différents freins ou moteurs qui peuvent pousser les Franciliens à se mobiliser pour ou contre la pollution et à adopter tel ou tel comportement. Nous montrerons que la grille d'analyse obtenue permet de construire des profils d'action, notamment à propos de la réduction de la vitesse et de la mise en œuvre des conseils sanitaires en cas de pic de pollution.

La cinquième section de la thèse regroupe les trois derniers chapitres et sera intitulée **Mouvements...**

...Mouvements entre les figures de l'émission et de la réception dans le chapitre L–Interactions : l'objectif sera de **penser les relations réciproques** entre les deux pôles de la communication. Plusieurs liens entre le traitement multimédiatique de l'information et les modifications de perceptions de la population seront ainsi identifiés en terme d'imprégnation médiatique, de disposition ou de vision du monde.

...Mouvements entre cette thèse et les autres recherches dans les domaines de la perception et de la communication des risques. Le chapitre M–Synthèse et discussion sera ainsi l'occasion de prendre du recul par rapport aux résultats trouvés et à la méthodologie employée.

...Mouvements, enfin, entre le travail effectué et les perspectives de recherche. Dans le chapitre N–Perspectives seront donc détaillées les principales pistes de travail : développer la grille d'analyse dispositionnelle, former les professionnels à cet outil...





# TERRITOIRES

Chacun sait que, naguère, on plaignait les spectateurs de télévision des horreurs auxquelles ils étaient soumis. Ces êtres malheureux et passifs [...] avaient le choix entre l'état de zombie, le statut de consommateur et la catatonisation par l'idéologie bourgeoise. Bien heureusement, on découvrit un jour que ce musée des horreurs relevait d'un malentendu. Les supposées victimes de la société de masse se portaient bien, merci. Loin d'être catatoniques, elles étaient au contraire tout à fait alertes, et activement employées, face à leur poste, à épingler les connotations furtives, à résister aux séductions hégémoniques, et en général, à déjouer les ruses de l'idéologie. Nous pouvons tranquillement ranger nos mouchoirs. Les consommateurs passifs sont un épouvantail désuet.

David MORLEY  
*Hermès*, n°11-12, 1992, p.33-34

## A. CADRE THÉORIQUE

« Le traitement multimédiatique d'un risque pour la santé. Étude d'un cas : le problème des gaz d'échappement ». Comme le titre l'indique, cette thèse s'intéresse à la manière dont de multiples supports médiatiques traitent l'information relative à un risque pour la santé, en l'occurrence la pollution atmosphérique en milieu urbain.

Compte tenu des caractéristiques de l'objet d'étude évoquées dans l'introduction, la réception de cette multimédiatisation est bien évidemment au cœur de notre problématique ; les questions précises seront détaillées dans le chapitre suivant.

Dans ce premier chapitre, nous allons discuter de l'évolution de la notion de risque (des risques maritimes aux risques écologiques) et, surtout, situer notre approche dans le cadre des « territoires » de la communication (des théories des effets aux théories de la réception).

### 1- NOTIONS DE RISQUE : DES TEMPÊTES MARITIMES AUX TEMPÊTES CLIMATIQUES

Entre les risques de tempêtes maritimes menaçant les navires marchands au XIV<sup>e</sup> siècle, et les risques de tempêtes climatiques pesant sur de nombreuses régions du monde au XXI<sup>e</sup> siècle, notre acception de la notion de risque a beaucoup évolué.

#### 1.1- Un danger sans cause

« Le commerce de la Renaissance emploie ce mot [risque] pour décrire la perte des marchandises transportées par voie maritime »<sup>16</sup>. Dès le XIV<sup>e</sup> siècle, la notion de risque construite par les **assurances maritimes** « renvoie à des cas fortuits, des cas de force majeure (les tempêtes), où aucune faute n'est imputable »<sup>17</sup>. Le risque serait donc un danger sans cause, un danger accidentel.

---

<sup>16</sup> ZMIROU Denis (dir.), *Pollution, air, eau, aliments, bruit, nucléaire... Quels risques pour notre santé ?*, Paris : Éditions La Découverte et Syros, 2000, p.27-28

<sup>17</sup> PERETTI-WATEL Patrick, *La société du risque*, Paris : Éditions La Découverte & Syros, 2001, p.7

Partant du traitement juridique des **accidents du travail** au XIX<sup>e</sup> siècle, François Ewald<sup>18</sup> montre comment la notion de risque s'est imposée pour l'appréhension de ces accidents, avant d'étendre son champ d'application à l'ensemble des problèmes sociaux.

En cas d'accident du travail (explosion d'une machine à vapeur par exemple), la justice cherche à établir une causalité humaine : mauvaise manipulation de l'ouvrier ou responsabilité du patron de l'usine ? Le choix, quel qu'il soit, serait peu propice au développement économique et industriel de l'époque.

Ainsi, l'existence d'un danger inhérent à l'activité est acceptée : toute activité engendre normalement des risques, qui doivent être courus car l'industrialisation apporte des bienfaits indéniables. Cela permet à la fois la réparation des dommages et la poursuite de l'activité.

L'accident doit être suffisamment prévisible pour que l'assureur puisse calculer la prime correspondante. Les deux versants du danger à estimer sont le nombre d'accidents qui auront lieu chaque année (la probabilité du danger) et l'évaluation du coût financier des dommages correspondants (la gravité du danger).

**Le risque est la mesure du danger.** En combinant par multiplication les deux dimensions du danger (probabilité et gravité), le risque donne une mesure synthétique du danger. En calcul des probabilités, le risque a donc une structure d'espérance mathématique.

## 1.2- La prolifération des risques

Depuis le début du XX<sup>e</sup> siècle, les risques prolifèrent : au sens figuré, avec l'appropriation du mot « risque » par la société, comme au sens propre, avec l'émergence de nouveaux facteurs de risque, notamment environnementaux.

« La **prolifération du risque est d'abord verbale**. Elle résulte avant tout des efforts d'une profession : les assureurs ne se contentent pas de constater passivement des risques, ils cherchent à étendre constamment leur champ d'activité en "créant" des risques, c'est-à-dire en définissant comme tel des dangers et en proposant de les assurer »<sup>19</sup>. Ainsi, les maladresses du

---

<sup>18</sup> EWALD François, *L'état providence*, Paris : Grasset, 1986, 608 p.

<sup>19</sup> PERETTI-WATEL Patrick, *op. cit.*, p.12-14

bricoleur et de la ménagère deviennent des risques domestiques, les avalanches et les inondations des risques naturels<sup>20</sup>, etc. « Dans nos sociétés occidentales, les assurances fructifient sur ces fragilités en prenant en charge une série d'impondérables »<sup>21</sup>.

Ulrich Beck explique : « on observe un phénomène de *pluralisation conflictuelle* et une *multiplicité de définitions des risques liés à la civilisation*. On aboutit en quelque sorte à une surproduction de risques qui tantôt se relativisent, tantôt se complètent, tantôt l'emportent l'un sur l'autre à tour de rôle. Chaque groupe essaie de défendre ses intérêts en élaborant des définitions du risque, et tente par là même d'éliminer les risques qui pourraient lui coûter cher »<sup>22</sup>.

Au milieu du XX<sup>e</sup> siècle, la notion de **facteur de risque** apparaît : les premières études épidémiologiques américaines mettent en évidence la nocivité du tabac. La corrélation statistique entre un comportement (fumer) et une maladie (le cancer) explique notamment que certains fumeurs ne tombent pas malades contrairement à certains non-fumeurs. L'épidémiologie souligne ainsi la multifactorialité des maladies. Cela induit « la pluralité des causes (il n'y a jamais un seul facteur de risque) et leur affaiblissement (un facteur de risque n'est ni nécessaire ni suffisant). Les facteurs de risque sont par définition multiples, variés, disséminés »<sup>23</sup>. Cette multiplicité des facteurs probables participe à la prolifération du risque.

**Les risques environnementaux** sont typiques de cette prolifération des risques. Ils sont de deux types. Soit « le risque se niche dans le quotidien, se loge insidieusement dans l'air, l'eau et la nourriture »<sup>24</sup> : la causalité et la temporalité sont dilatées, avec un enchevêtrement inextricable de causes et une période de latence parfois considérable. Soit les conséquences sont catastrophiques mais les probabilités d'occurrence infimes : accident sur un site nucléaire, tempête comme celle qui a balayé la France en décembre 1999...

<sup>20</sup> Avec la discussion récurrente autour de la déclaration de « catastrophe naturelle » après chaque inondation ou coup de vent pour que les victimes soient rapidement indemnisées.

<sup>21</sup> LE BRETON David, *Conduites à risque. Des jeux de mort au jeu de vivre*, Paris : Presses Universitaires de France, (collection « Quadrige »), 2002, p.21

<sup>22</sup> BECK Ulrich, *La société du risque. Sur la voie d'une autre modernité*. Paris : Éditions Aubier, 2001 (édition originale 1986), p.55-56

<sup>23</sup> PERETTI-WATEL Patrick, *Sociologie du risque*, Paris : Armand Colin, 2000, p.57.

<sup>24</sup> PERETTI-WATEL Patrick, *op. cit.*, p.60

L'objet d'étude de notre thèse, la pollution de l'air, correspond à l'un ou l'autre des cas de figures selon que l'on considère la pollution en milieu urbain ou bien ses effets planétaires...

## **2- THÉORIES DES MÉDIAS : DU RÉCEPTEUR-RÉCEPTACLE AU RÉCEPTEUR-ACTEUR**

Depuis la naissance et le développement des médias de masse, « la question de l'influence des médias sur les individus a constitué l'un des principaux objets d'investigation des chercheurs »<sup>25</sup>. « Dans un premier temps, on a pensé la relation entre médias et leurs récepteurs en terme d'effets forts des premiers sur les seconds. [...] Ce n'est que peu à peu que vont se développer des théories qui, sans ignorer la puissance – en particulier économique – des médias, prêtent davantage d'intelligence et de capacité de résistance aux récepteurs »<sup>26</sup>.

Ce paragraphe est justement organisé autour de cette différence de conception entre le « récepteur-réceptacle » et le « récepteur-acteur »<sup>27</sup>. Dans un premier temps, nous décrirons les principales caractéristiques des modèles prônant une influence forte des médias sur le public passif. Dans un deuxième temps, nous nous intéresserons aux modèles qui accordent une capacité critique au récepteur, et dans lesquels nous nous reconnaissons.

### **2.1- Des médias forts**

Parmi les modèles qui postulent des effets forts des médias vers leurs récepteurs, la tradition comportementaliste et la sociologie fonctionnaliste en sont les pionniers. Nous décrirons également les caractéristiques des modèles d'« agenda setting » et de théorie critique.

#### **2.1.1- Tradition comportementaliste**

Dans la tradition comportementaliste (behavioriste), les effets des médias sont supposés puissants et directs : les médias manipulent les foules. Dans les années 1920, Harold Laswell a étudié les techniques de propagande pendant la Première Guerre Mondiale :

---

<sup>25</sup> MISSIKA Jean-Louis, « L'impact des médias : les modèles théoriques », In Philippe CABIN (Coord.), *La communication. État des savoirs*. Auxerre : Éditions Sciences Humaines, 1998, pp.287

<sup>26</sup> CHEVEIGNÉ Suzanne de, *L'environnement dans les journaux télévisés. Médiateurs et visions du monde*. Paris : CNRS Éditions, 2000, p.15

<sup>27</sup> GHIGLIONE Rodolphe, « La réception des messages. Approches psychosociologiques », *Hermès*, CNRS Éditions, n°11-12, 1992, p.252

Les canaux de communication sont contrôlés dans l'espoir d'organiser l'observation de la communauté dans son ensemble, de telle sorte que seules apparaissent les réponses favorables à la position de pouvoir de la classe dirigeante.<sup>28</sup>

Dans cette théorie, l'audience est envisagée comme une cible amorphe qui obéit aveuglément au schéma stimulus-réponse. Le média est supposé agir selon le modèle de l'« aiguille hypodermique », terme forgé par Laswell lui-même pour désigner l'effet ou l'impact direct et indifférencié sur les individus atomisés. L'idée de toute puissance des médias et de la propagande est illustrée dans le titre du livre de Serge Tchakhotine : « le viol des foules par la propagande politique »<sup>29</sup>.

Le modèle béhavioriste s'appuiera sur le modèle mathématique de la communication lorsqu'il sera publié par Shannon et Weaver<sup>30</sup>. Ce modèle définit la communication médiatisée comme un processus linéaire et unidirectionnel, de la source vers le récepteur.

Ajoutons enfin que le débat public autour de l'influence des scènes de violence à la télévision, sans cesse relancé<sup>31</sup> (et récemment déplacé sur le champ du jeu vidéo), repose sur cette conception mécaniste de l'influence directe des médias et du spectateur passif victime sans défense devant « le poids des mots et le choc des images »...

## 2.1.2- Sociologie fonctionnaliste

La sociologie fonctionnaliste des médias (two-step flow of communication) cherche à prendre en compte la complexité de la communication sociale en faisant intervenir les relais d'influence : les leaders d'opinion. Paul Lazarsfeld et ses collègues ont montré que les contacts personnels avaient « une influence plus fréquente et plus efficace que les mass media pour les choix de vote »<sup>32</sup>. Ainsi, selon le modèle fonctionnaliste, « les idées se transmettent

<sup>28</sup> LASSWELL Harold W., « Structure et fonction de la communication dans la société » In Daniel BOUGNOUX, *Sciences de l'information et de la communication*, Paris : Larousse (collection « Textes Essentiels »), 1993 (publication du texte original en 1948), p.703

<sup>29</sup> TCHAKHOTINE Serge, *Le viol des foules par la propagande politique*, Paris : Gallimard, 1992 (édition originale en 1939), 605 p.

<sup>30</sup> SHANNON Claude et WEAVER Warren, *The mathematical theory of communication*. Urbana, Illinois : University of Illinois Press, 1949

<sup>31</sup> Geneviève Jacquinot-Delaunay rappelle à ce propos que « les débats sur l'influence des images ont commencé avec la naissance du cinéma et [que] les campagnes de presse contre les [spectacles] "Nickelodeons" datent de 1909 aux USA et de 1912 en France : en 1916 est instruit le premier procès "Contre le cinéma école du vice et du crime, pour le cinéma école d'éducation moralisatrice et vulgarisatrice" » (JACQUINOT-DELAUNAY Geneviève, « La violence des images télévisuelles ? Non, manifestement, la cause n'est pas encore entendue ! », *MédiaMorphoses*, n°7, avril 2003, p.1)

<sup>32</sup> LAZARSELD Paul, BERELSON Bernard et GEUDET Hazel, *The People's choice*, New York : Columbia University Press, 1948, p. 151.



bien souvent, par l'intermédiaire de la radio et des journaux, à des leaders d'opinion<sup>33</sup> qui les répandent ensuite dans les couches moins actives de la population ».

La théorie du *two-step flow of communication* prend en compte un élément intermédiaire entre le point initial et le point final du processus de communication. Au premier palier il y a les personnes relativement bien informées parce qu'exposées directement aux médias ; au second, il y a celles qui fréquentent moins les médias et qui dépendent des autres pour obtenir l'information. Les effets des médias sont médiatisés par les relations sociales.

Dans ce modèle, la conception du public est différente de la tradition comportementaliste, comme l'explique Elihu Katz :

On ne pouvait concilier l'image du public comme une foule d'individus séparés, accrochés aux mass media mais isolés les uns des autres, avec la notion d'une communication à deux étages impliquant, au contraire, des réseaux d'individus liés les uns aux autres et servant de canaux aux communications de masse.<sup>34</sup>

En 1943, en période de risque de pénurie alimentaire aux USA, Kurt Lewin<sup>35</sup> travaille à mettre au point des stratégies de persuasion en vue d'inciter les ménagères à consommer des abats de viande plutôt que de la viande de premier choix. Il montre que les réunions en groupes de discussion sont plus efficaces que les conférences d'information et met ainsi en évidence le phénomène de leader d'opinion.

### 2.1.3- Modèle d'« agenda-setting »

Partant du constat que les informations sont tellement nombreuses que les médias ne peuvent consacrer une attention égale à tout ce qui se déroule dans le monde, Maxwell McCombs et Donald Shaw suggèrent que les médias définissent le calendrier des événements et la hiérarchie des sujets, c'est la fonction d'agenda des médias (*agenda-setting*) : la fonction des

---

<sup>33</sup> Le concept de « leader d'opinion » mérite d'être précisé : « Les leaders d'opinion sont difficilement reconnaissables. A priori peu de choses les distinguent. En d'autres termes, les gens sont influencés par certaines personnes avec lesquelles ils sont en contact fréquent et qui ont peu de traits distinctifs autres que d'être perçus comme crédibles par quelques-uns, sur des sujets particuliers. Le concept de leader d'opinion est donc très relatif : leader pour certains et non pour d'autres, leader sur certains sujets et pas sur d'autres. [...] C'est une erreur de croire que le leader d'opinion a un statut social plus élevé que celui de ceux qu'il influence » (KAPFERER Jean-Noël, *Les chemins de la persuasion*, Paris : Bordas, 1978, p.111)

<sup>34</sup> KATZ Elihu, « Les deux étages de la communication » In Daniel BOUGNOUX, *Sciences de l'information et de la communication*, Paris : Larousse (collection « Textes Essentiels »), 1993 (publication du texte original en 1956), p.705

<sup>35</sup> LEWIN Kurt, *Psychologie dynamique : les relations humaines*, Paris : Presses Universitaires de France, 1967 (1<sup>e</sup> édition en 1959), 296 p.

médias n'est pas de dire aux gens ce qu'ils doivent penser mais ce sur quoi ils doivent consacrer leur attention.<sup>36</sup>

McCombs et Shaw proposent donc l'hypothèse suivante : il existe une relation entre l'ordre hiérarchique des événements présentés par les médias et la hiérarchie de signification attachée à ces mêmes problèmes de la part du public et des politiciens.

Cette pratique de structuration des événements semble revêtir « une importance considérable lors d'une élection »<sup>37</sup>. Ainsi, dans le débat qui a suivi l'élection présidentielle française en 2002, les médias ont été accusés de faire le jeu de Jean-Marie Le Pen en multipliant les reportages consacrés à l'insécurité. Le *sentiment* d'insécurité se serait ainsi installé, à distance, chez des personnes vivant dans de petits villages *sans problème*, favorisant ainsi le vote Front National...

## 2.1.4- Théorie critique

La pensée critique met en cause l'emprise hégémonique des industries culturelles qui transforme l'élaboration sociale de la culture en production de bien marchands. Theodor Adorno et Max Horkheimer (école de Francfort) proposent ainsi dans les années 1940 d'analyser la communication et la culture de masse en terme d'« industrie culturelle »<sup>38</sup>, concept sur lequel ils s'appuient pour dénoncer la faillite de la culture et sa chute dans la marchandise.

Les produits culturels, les films, les programmes radiophoniques, les magazines témoignent de la même rationalité technique, du même schéma d'organisation et de planification du management que la fabrication des voitures en série ou des projets d'urbanisme<sup>39</sup>. L'individu est manipulé, instrumentalisé.

---

<sup>36</sup> McCOMBS Maxwell E. et SHAW Donald L., « The agenda-setting of the mass media », *Public Opinion Quarterly*, n°36, 1972, pp.176-187

<sup>37</sup> LAZAR Judith, *La science de la communication*, Paris : Presses Universitaires de France, (Que sais-je n°2634), 1996 (1<sup>e</sup> édition 1992), p.119

<sup>38</sup> ADORNO Theodor et HORKHEIMER Max, « La production industrielle des biens culturels », In Theodor ADORNO et Max HORKHEIMER, *La Dialectique de la raison : fragments philosophiques*, Paris : Gallimard (collection « Tel »), 1983 (édition originale en 1974), pp.129-176

<sup>39</sup> MATTELART Armand et MATTELART Michèle, *Histoire des théories de la communication*, Paris : Éditions de La Découverte (collection « Repères »), 2002 (1<sup>e</sup> édition 1995), p.42

La marchandisation de la culture montre depuis quelques années un visage nouveau à la télévision avec les émissions de télé-marketing<sup>40</sup> comme *Loft Story*, *Pop Stars* ou *Star Academy*. Avec ces émissions, la frontière qui séparait le programme de la publicité s'est déplacée, à présent « le programme est lui-même la publicité »<sup>41</sup> des produits proposés par les sponsors de chaque émission (disques, vêtements, électroménager...) :

Tout produit de la société de spectacle est pensé en fonction de sa capacité à engendrer des produits dérivés, et *Loft Story* n'échappe pas à la règle, en créant des objets estampillés « *Loft Story* ». L'intégration des produits d'une marque au décor est une opération plus subtile : tout meuble ou tout objet du loft devient du même coup, par une opération de marketing à la fois transparente et magique, un produit dérivé.<sup>42</sup>

Finalement, ces modèles nous semblent inadaptés car ils négligent une certaine autonomie de l'individu face aux médias d'une part, et l'importance des rapports sociaux d'autre part. Avec cette vision mécaniste des effets des médias, seules les caractéristiques intrinsèques du « message » interviennent dans le déclenchement de l'action, ce qui nous paraît largement insuffisant : aucune place n'est laissée à la « lecture » du texte médiatique, à la participation du récepteur au processus de construction de sens.

Cependant, nous resterons attentifs aux éventuels effets de fonction d'agenda des médias parce que, au delà du contenu du message lui-même et de son interprétation par le récepteur, l'agenda médiatique conditionne la rencontre entre le public et l'information.

## 2.2- Des récepteurs actifs

Dans les travaux sur les médias, les recherches sur la réception marquent un tournant d'importance capitale « car pour la première fois, les chercheurs se sont donnés les moyens de penser l'activité des sujets au cours de leurs pratiques médiatiques »<sup>43</sup>.

---

<sup>40</sup> François JOST explique : « Prenons donc les termes de "real TV" ou de "télé-réalité" pour ce qu'ils sont : le premier temps d'une stratégie de communication avant la diffusion de l'émission ou dans ses premiers jours, pour mettre en avant la capacité de *Loft Story* à nous parler du réel mieux que toute émission auparavant. [...] À chaque fois qu'une chaîne a voulu resserrer le lien avec ses téléspectateurs, elle a eu recours à l'argument du réel [...] Ces programmes avec "toujours plus de réel" font irrésistiblement penser aux yaourts avec plus de fruits ou aux lessives qui lavent plus blanc. » [JOST François, *L'empire du loft*, Paris : Éditions La dispute / Snédit (collection « Des mots sur les images »), 2002, p.47]

<sup>41</sup> JOST François, *op. cit.*, p.130

<sup>42</sup> JOST François, *op. cit.*, p.118

<sup>43</sup> BÉLISLE Claire, BIANCHI Jean et JOURDAN Robert, *Pratiques médiatiques. 50 mots-clés*, Paris : CNRS Éditions, 1999, p.183

Certes, des chercheurs s'intéressaient déjà à la façon dont les médias agissaient sur les individus en tant que consommateurs mais très peu à la pratique active des usagers.

## 2.2.1- Études en réception

Un texte de Stuart Hall<sup>44</sup>, sur **le codage et le décodage** des messages médiatiques, peut être considéré comme étant à l'origine des travaux sur l'analyse de la réception en tant que pratique active.

Le codage (travail de production du document) « choisit et organise en un discours un ensemble de signifiants audiovisuels ». Le décodage (travail de réception du document) « négocie avec l'objet médiatique présent, le discours constitué ». Cependant, « le codage n'est pas en mesure de prescrire totalement, de garantir le décodage. Selon le codage de l'auteur émetteur, le message diffusé, incite à une ou plusieurs *lectures préférentielles*. L'audience, en décodant, peut adopter cette/ces lecture(s), ou bien choisir de lire le message avec d'autres grilles »<sup>45</sup>.

Finalement, le sens est négocié sur la base des ressources culturelles de chacun : l'activité de construction de sens du téléspectateur s'organise et se différencie selon les ressources culturelles de chaque individu, son expérience personnelle. La réception doit être abordée en tant que processus de production de sens.

Partant du principe qu'un même texte offre plusieurs interprétations possibles, certains chercheurs se sont détournés du document pour **se centrer uniquement sur le récepteur** : c'est le courant des « usages et gratifications »<sup>46</sup>. Sont étudiés les *usages* qui se développent effectivement, et les *gratifications* que les personnes peuvent retirer de leur pratique des médias.

À l'apparente objectivité d'un message fondé sur une écriture et une structure spécifique, ces travaux font apparaître une pluralité d'interprétations atomisées. « Chez certains travaux, la surestimation du travail individuel d'interprétation du message pose le problème de l'évanescence de toute signification fondée ou préférentielle du message »<sup>47</sup>

<sup>44</sup> HALL Stuart, « Encoding/Decoding the TV Message », In Stuart MILLS *et al.*, *Culture, Media, Language*. Londres : Hutchinson, 1981

<sup>45</sup> BÉLISLE Claire, BIANCHI Jean et JOURDAN Robert, *op. cit.*, p.322

<sup>46</sup> HALLORAN James, *Demonstrations and Communications*, Londres : Harmondsworth-Penguin, 1970.

<sup>47</sup> BÉLISLE Claire, BIANCHI Jean et JOURDAN Robert, *op. cit.*, p.104

Suzanne de Cheveigné souligne à propos de ce courant qu'« il s'agit d'une approche plutôt individuelle de la question, en termes psychologiques plus que sociaux »<sup>48</sup> et cite David Morley :

Nous devons nous écarter résolument de l'approche des usages et gratifications, avec sa problématique psychologiste et son insistance sur les différences individuelles d'interprétation. Bien sûr, il y aura toujours des lectures individuelles et privées, mais il nous faut examiner la manière dont ces lectures individuelles s'organisent dans des structures et groupements culturels<sup>49</sup>.

Finalement, le texte est polysémique, il admet plusieurs lectures possibles, mais pas une infinité : il ne faut pas « sous-estimer la force des déterminations textuelles dans la construction qui se fait du sens à partir de produits médiatiques »<sup>50</sup>.

Le modèle théorique de « **contrat de lecture** » développé par Éliséo Véron<sup>51</sup> cherche justement à faire apparaître ce qui, dans le texte, délimite les conditions minimales, les présupposés indispensables pour que s'établisse une structure de communication. Le « contrat de lecture » représente l'adéquation nécessaire (pour la survie du média) entre le discours du média et les attentes du public : « il implique que le discours de chaque média reçoive une certaine adhésion de son public, qu'il reflète ses opinions en même temps qu'il les influence »<sup>52</sup>.

## 2.2.2- Approche interactionnelle

L'école de Palo Alto<sup>53</sup> débute en 1942 sous l'impulsion de l'anthropologue Grégory Bateson<sup>54</sup>. Selon ces chercheurs, la complexité de la moindre situation d'interaction est telle qu'il est vain de vouloir la réduire à deux ou plusieurs « variables » travaillant de façon linéaire. Ils se détournent donc du modèle linéaire de la communication et adoptent le modèle

<sup>48</sup> CHEVEIGNÉ Suzanne de, *op. cit.*, 2000, p.17

<sup>49</sup> MORLEY David, *Television, Audiences and Cultural Studies*, Londres : Routledge, 1992, p.53 [cité par Suzanne de Cheveigné, p.17

<sup>50</sup> MORLEY David, « La réception des travaux sur la réception. Retour sur "Le public de *Nationwide*" », *Hermès*, CNRS Éditions, n°11-12, 1992, p.34

<sup>51</sup> VÉRON Éliséo, « Quand lire c'est faire : l'énonciation dans le discours de la presse écrite », *Sémiotique II*, Paris, IREP, 1984, pp.33-56

<sup>52</sup> CHEVEIGNÉ Suzanne de, *op. cit.*, 2000, p.21

<sup>53</sup> Du nom de la petite ville de la banlieue sud de San Francisco.

<sup>54</sup> BATESON Grégory, *La Cérémonie du Naven*, Paris : Éditions de Minuit (collection « Le Sens commun »), 1971, 312 p.

circulaire rétroactif proposé par Norbert Wiener<sup>55</sup>.

Dans cette vision circulaire de la communication, le récepteur a un rôle aussi important que l'émetteur. Empruntant des concepts et des modèles à la démarche systémique, mais aussi à la linguistique et à la logique, les chercheurs de l'école de Palo Alto essayent de rendre compte d'une situation globale d'interaction.

Selon l'approche interactionniste, la pratique d'un média n'est pas la soumission aveugle à des stimuli, l'ingurgitation passive ou la fascination volontaire mais la lente construction d'une identité personnelle dans un cheminement social, c'est-à-dire marqué par les projets, rapprochements et différenciations qu'un sujet est amené à vivre tout au long de son quotidien. Toute pratique est interactive au sens où le sujet est à la fois pilote de son action par des choix, des arrêts, des inflexions, des modifications, du cours des choses et est en retour sollicité par ses « partenaires », conscients ou pas de l'être, dans cette action qu'est lire un journal, regarder une émission, naviguer dans un cédérom, etc.<sup>56</sup>

Ce modèle instaure les pratiques médiatiques comme des processus complexes, subtils, à long terme, cumulatifs et interdépendants avec d'autres processus sociaux de communication. Ajoutons que la présence de la rétroaction (modèle circulaire) est indispensable pour prendre en compte la demande sociale dans le processus communicationnel.

Finalement, à la lumière des paragraphes précédents, nous considérons que les pratiques médiatiques sont des processus complexes, subtils, à long terme, cumulatifs et interdépendants avec d'autres processus sociaux de communication : nous nous inscrivons dans l'**approche interactionnelle de la communication**. En outre, nous serons attentifs aux éventuels effets de la **fonction d'agenda** des médias.

Ceci n'exclut pas de « concentrer l'attention successivement sur chacun des deux pôles de la communication : d'un côté ceux qui expriment leur pensée et, de l'autre, ceux qui entendent accéder à l'expression de cette pensée. Mais il nous oblige à penser ensemble les émetteurs et les récepteurs, à mettre en lumière leurs relations réciproques »<sup>57</sup>.

---

<sup>55</sup> WIENER Norbert, *Cybernetics. Control and Communication in the Animal and the Machine*, Cambridge, Massachusetts : The MIT Press, 1948

<sup>56</sup> BÉLISLE Claire, BIANCHI Jean et JOURDAN Robert, *Op. cit.*, p.319

<sup>57</sup> BALLE Francis, « Les formes de la communication par les médias », In Lucien SFEZ, *Dictionnaire critique de la communication, Tome 2*. Paris : Presses Universitaires de France, 1993, p.934

En ce qui concerne le récepteur, nous choisissons le postulat psychosociologique, c'est-à-dire que nous considérons l'individu comme à la fois **autonome et socialement inscrit**. Chaque individu est un être intentionnel dont le comportement est sensé. Les motivations d'une action ne sont pas forcément objectivées mais ce qui peut-être qualifié d'« inconscient » renvoie pour une bonne part à du non-conscient et pas forcément à du refoulé.

Chaque personne, membre de collectifs sociaux et socialement inscrit, agit en relation avec les autres. La dimension sociale de toute conduite humaine sera prise en compte :

Un des aspects primordiaux de l'action humaine est la prise en compte du fait que l'action d'un sujet renvoie toujours à l'action d'autres sujets et qu'il y a une prise en compte de ce rapport mutuel au cours même du déroulement de l'action.<sup>58</sup>

L'objectif est de mettre en relation trois niveaux : le niveau intrapsychique des mécanismes impliqués dans la communication (motivations, affects, représentations, mécanismes de défense, mécanismes cognitifs d'attribution, d'interprétation...), le niveau interactionnel de la structure relationnelle, des fonctions et de la dynamique des communications et le niveau social des types de situation, des normes, des rituels, des statuts et des rôles<sup>59</sup>.

C'est donc du point de vue de la réception que nous allons étudier les caractéristiques du traitement multimédiatique du problème de la pollution de l'air. Les questions de recherche précises peuvent maintenant être construites en tenant compte des spécificités de notre objet d'étude.

---

<sup>58</sup> BÉLISLE Claire, BIANCHI Jean et JOURDAN Robert, *Op. cit.*, p.182

<sup>59</sup> LIPIANSKY Edmond Marc, « Pour une psychologie de la communication », In Philippe CABIN (coord.), *La communication. État des savoirs*, Auxerre : Sciences Humaines Éditions, 1998, pp55-56





Sire, à l'heure où je me trouvais en le Palais de Votre Majesté, à Whitehall [...], une insolente fumée sortant d'un lieu proche de Northumber landhouse, et non loin de Scotland Yard envahit la cour à tel point que salles, galeries et autres pièces en furent emplies et infestées, et que les personnes s'y pouvaient à peine entrevoir dans le nuage, nul ne pouvant l'endurer sans manifeste incommodité.

[...] La plupart des londoniens ne respirent que brouillard impur et épais accompagné d'une infecte et fuligineuse vapeur qui corrompt les poumons, de sorte que catarrhe, toux et consommation font en cette seule coté plus de ravage qu'en l'entièreté de la terre.

John EVELYN

*Lettre au roi Charles II*, Londres, 1661

[Cité par Denis ZMIROU, colloque SFSP « Santé publique 1902-2002 »]

## B. PROBLÉMATIQUE

Le problème de la pollution de l'air est un mal ancien dont l'origine remonte peut-être aux temps reculés où l'homme apprit à maîtriser le feu. Déjà dans l'antiquité, les Grecs étaient préoccupés par la qualité de l'air qu'ils respiraient : « à la fin du V<sup>e</sup> siècle [av. J.-C.], Hippocrate dénonçait les méfaits de l'air délétère sur la santé des habitants de la cité »<sup>60</sup>. Cependant, avec la révolution industrielle, le phénomène de pollution s'est profondément transformé dans le courant du XIX<sup>e</sup> et surtout dans le dernier quart du XX<sup>e</sup> siècle.

D'une part, en même temps que **le problème** lui-même, nos connaissances scientifiques ont évolué : d'une pollution majoritairement d'origine industrielle dans les années 1950 vers une prédominance des transports routiers à partir des années 1990. D'autre part, au fil des années s'est manifestée une **prise de conscience collective** grandissante du phénomène de pollution atmosphérique, que ce soit par la population ou par les hommes politiques, l'évolution de la législation. L'examen des évolutions respectives de notre compréhension du problème et de la législation nous permettra de faire émerger de nombreuses questions relatives à l'information, à la réception et au passage à l'action.

En outre, la situation sociale autour de ce problème mérite d'être éclaircie, là encore pour en sortir des éléments qui posent problème en terme d'information, de réception et de comportement. Premièrement, les habitants des grandes villes s'inquiètent de la qualité de l'air qu'ils respirent et affichent leur volonté d'adopter un comportement écologique, sans pour autant passer effectivement aux actes. Deuxièmement, le risque lié à la pollution atmosphérique semble cristalliser d'autres inquiétudes du corps social comme l'urbanisation, la place de la voiture en ville, la marche du progrès... Tout cela participe à la **complexité sociale** du problème.

L'objectif de ce chapitre est donc de mettre à jour de nombreuses questions précises et adaptées à notre objet d'étude, en relation avec les trois aspects de la problématique générale : l'information, la réception et le passage à l'action.

---

<sup>60</sup> DAB William et ROUSSEL Isabelle, L'air et la ville. Les nouveaux visages de la pollution atmosphérique, Paris : Hachette Littératures, 2001, p.13

# 1- LE PROBLÈME DES GAZ D'ÉCHAPPEMENT

En l'an 61, lorsque Sénèque-le Philosophe dénonce « l'oppressant air de la ville et la puanteur des fumantes cheminées »<sup>61</sup>, pouvait-il se douter que les « pestilentielles fumées » provoqueraient la mort de plusieurs milliers de personnes en quelques jours à Londres, en hiver 1952 ?

Ce sont effectivement les phénomènes tragiques de la première moitié du XX<sup>e</sup> siècle qui ont poussé les scientifiques à se pencher sur les causes de la pollution : sources fixes, sources mobiles, responsabilité des hommes...

## 1.1- Sources fixes et mobiles, notion d'indicateurs

Le premier phénomène de ce genre s'est produit en décembre 1930, dans la vallée de la Meuse (Belgique)<sup>62</sup>. Pendant cinq jours, les effluents des nombreuses industries fortement polluantes (sidérurgie, verrerie, cimenterie...) se sont concentrés dans la vallée à cause d'une inversion de température<sup>63</sup>. Au troisième jour, plus de 1000 personnes ont été atteintes de troubles respiratoires (oppression, irritation de la gorge et des yeux, toux...) et 60 sont décédées au cinquième jour. Le retour du vent le sixième jour a permis un rapide retour à la normale.

Des événements similaires se sont produits, en divers endroits : Pittsburgh (Pennsylvanie, U.S.A.) en novembre 1975, banlieue d'Amsterdam (Pays-Bas) en janvier 1985... et surtout à Londres (Angleterre) en décembre 1952 avec plus de 4000 morts à déplorer. C'est d'ailleurs à cette occasion qu'a été identifié et étudié le phénomène de **brouillard acido-particulaire**<sup>64</sup>, et qu'est apparu le terme « smog » : contraction de

---

<sup>61</sup> THIBAUT Gérard, *La pollution atmosphérique en milieu urbain. L'exemple de la Région Parisienne*. Service des pollutions Atmosphériques – Air et Silence, Direction de la Protection de l'Environnement, Mairie de Paris, 2000, p.1

<sup>62</sup> CHOVIN Paul, *La pollution atmosphérique*. Paris : Presses universitaires de France (Que Sais-Je n°1330), 1979 (1<sup>ère</sup> édition en 1968), 127 p.

<sup>63</sup> « En situation normale, la température de l'air diminue avec l'altitude. L'air chaud pollué tend à s'élever naturellement [...]. Les polluants se dispersent ainsi verticalement. Dans les grandes agglomérations urbaines et industrielles, un phénomène d'inversion de température peut apparaître lorsque le sol s'est refroidi de façon importante pendant la nuit (par exemple l'hiver par temps clair). La température à quelques centaines de mètres d'altitude est alors supérieure à celle mesurée au niveau du sol et les polluants se trouvent bloqués sous un "couvercle" d'air chaud, appelé couche d'inversion » (Ministère de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement, *la qualité de l'air en France 1991-1997*. Paris, 1997, p.10).

<sup>64</sup> Phénomène de pollution mettant en jeu les oxydes de soufre (SO<sub>2</sub> et SO<sub>3</sub>) et les fumées (particules) pour former un aérosol d'acide sulfurique : H<sub>2</sub>SO<sub>4</sub>.

« smoke » (fumée) et de « fog » (brouillard). Les photographies suivantes<sup>65</sup> témoignent de l'ampleur du phénomène : la visibilité est tellement réduite<sup>66</sup> qu'un policier à pied doit ouvrir la voie au bus !



**Figure 1 – Illustrations du brouillard acido-particulaire à Londres en décembre 1952**

Les polluants caractéristiques de cette pollution industrielle et thermique sont le dioxyde de soufre et les particules en suspension : ils sont appelés « indicateurs du phénomène ».

Le **dioxyde de soufre** (SO<sub>2</sub>) provient de l'utilisation des combustibles fossiles (lignite, charbons, fioul, gazole) qui contiennent du soufre comme impureté. Les principaux émetteurs sont donc les sources fixes de combustion utilisées pour la production d'énergie (centrales thermiques), pour le chauffage des locaux et par l'industrie. La part des transports routiers est minoritaire : 22.000 tonnes en 2000, soit 3% des émissions totales<sup>67</sup>. Quant aux **particules en suspension**, elles sont contenues dans les fumées rejetées par les centrales thermiques et par certaines industries (cimenteries, sidérurgie, métallurgie, incinération de déchets...). La part de la circulation automobile est, là encore, minoritaire : 257.000 tonnes en 2000 soit 16% des émissions totales<sup>68</sup>.

---

<sup>65</sup> Photographies obtenues sur Internet sur les sites de « BBC News » et « Met Office » dans des pages mises en ligne à l'occasion du 50<sup>e</sup> « anniversaire » du premier épisode de smog londonien le 5 décembre 2002 : [http://news.bbc.co.uk/2/hi/uk\\_news/england/2545759.stm](http://news.bbc.co.uk/2/hi/uk_news/england/2545759.stm) et <http://www.met-office.gov.uk/education/historic/smog.html> (pages consultées le 17 avril 2003).

<sup>66</sup> Ken Livingstone, l'actuel Maire de Londres, raconte même que les écoles avaient été fermées pendant plusieurs jours : « The fog was simply so thick that parents were advised not to risk letting their children get lost on the way to school, unless it was literally round the corner » [Chirag TRIVEDI, *The Great Smog of London*, BBC News, 5 décembre 2002 ([http://news.bbc.co.uk/2/hi/uk\\_news/england/2545759.stm](http://news.bbc.co.uk/2/hi/uk_news/england/2545759.stm))]

<sup>67</sup> CITEPA / CORALIE format SECTEN – mise à jour février 2002.

<sup>68</sup> CITEPA / CORALIE format SECTEN – mise à jour février 2002.

C'est aussi au début des années 50 qu'un autre phénomène a été étudié dans le bassin de Los Angeles aux États-Unis : le **brouillard photochimique**<sup>69</sup>. Il se forme lorsque les polluants nécessaires à sa formation, les précurseurs (les composés organiques volatils et les oxydes d'azote), sont en concentrations élevées du fait des émissions anthropiques intenses et des conditions météorologiques favorables : fort ensoleillement, vent faible, inversion de température... Ce brouillard se forme régulièrement à Los Angeles bien sûr, mais également à Mexico, Athènes, Fos-Marseille...

Les **oxydes d'azote** (monoxyde et dioxyde d'azote : NO et NO<sub>2</sub>, notés NOx) résultent de la combinaison de l'azote et de l'oxygène de l'air à haute température. La part des transports routiers est majoritaire : 728.000 tonnes en 2000 soit 51% des émissions totales<sup>70</sup>. Quant au terme générique « **composés organiques volatils** », il désigne un ensemble de composés de carbone organiques rejetés sous forme gazeuse comme les composés benzéniques ou les aldéhydes, et émis à l'échappement ou à l'évaporation. La part de la circulation automobile n'est pas négligeable : 479.000 tonnes en 2000 soit 23% des émissions totales<sup>71</sup>.

Les émissions produites par les véhicules sont extrêmement complexes et comprennent des centaines de composés qui circulent dans l'atmosphère sous forme de gaz, d'aérosols et de particules. Les indicateurs de ce type de pollution sont les suivants :

- le **monoxyde de carbone** (CO) et le **dioxyde de carbone** (CO<sub>2</sub>), qui se forment suite à la combustion incomplète du carburant ;
- le **dioxyde de soufre** (SO<sub>2</sub>), dû à la présence de soufre dans le gazole ;
- les **particules** ayant principalement pour origine les moteurs Diesel, qui présentent une extrême diversité de taille, de forme, de nature chimique... ;
- les **composés organiques volatils** (COV) et les **oxydes d'azote** (NO et NO<sub>2</sub>) cités précédemment.

Ajoutons l'**ozone** (O<sub>3</sub>), polluant secondaire majeur, qui se forme par l'action des radiations solaires sur les polluants primaires (directement émis par les moteurs) que sont les oxydes d'azote, les composés organiques volatils et le monoxyde de carbone.

---

<sup>69</sup> Certains des produits formés par réaction photo-chimique, sont extrêmement peu volatils et se condensent « pour former un aérosol de particules liquides ou solides » (MOUVIER Gérard, *La pollution atmosphérique*. Paris : Flammarion, 1998, p.33). Le terme de « smog » n'est pas approprié à ce type de brouillard.

<sup>70</sup> CITEPA / CORALIE format SECTEN – mise à jour février 2002.

<sup>71</sup> CITEPA / CORALIE format SECTEN – mise à jour février 2002.

Enfin, si les effets néfastes des fortes concentrations de polluants ont été évoqués précédemment, il ne faut pas négliger les conséquences de la pollution de fond sur la santé. Les résultats de la première étude Erpurs (Évaluation des Risques de la Pollution URbaine sur la Santé de la population de Paris et de sa proche banlieue entre 1987 et 1992) « ont confirmé l'existence d'un lien à court terme entre des niveaux de pollution couramment observés en région parisienne et une augmentation du nombre de décès, d'hospitalisation à l'Assistance Publique – Hôpitaux de Paris, des visites à domicile de SOS Médecins et, enfin, des arrêts de travail à EDF-GDF »<sup>72</sup>.

Nous pouvons nous demander si un certain nombre de points, évoqués auparavant, sont présents dans les articles et les émissions qui abordent le problème de la pollution de l'air et s'ils ont un rôle à jouer dans la prise de conscience du problème par la population :

- les différences entre les **sources fixes** et les **sources mobiles**, et les responsabilités éventuelles des unes et des autres en ce qui concerne les phénomènes catastrophiques ;
- la complexité des émissions et la notion d'**indicateur de pollution** ;
- les conséquences sur la santé de l'**exposition à la pollution de fond**, au moins aussi graves que celles imputables aux pics de pollution ;
- la différence entre l'**ozone troposphérique**, situé à basse altitude, et celui présent en haute altitude, au niveau de la stratosphère, qui forme la fameuse **couche d'ozone** ;
- l'aspect paradoxal du temps calme et ensoleillé qui est néfaste en ce qui concerne la qualité de l'air alors qu'il est plutôt « bon pour le moral ».

## 1.2- De quelques responsables à plusieurs millions

Nous venons de le voir, les polluants atmosphériques peuvent avoir comme origine les sources fixes ou mobiles, les unes étant liées aux activités industrielles et thermiques, les autres au secteur des transports<sup>73</sup>. Cependant, depuis les années 1950, les parts des unes et des

<sup>72</sup> Observatoire Régional de Santé (O.R.S.) d'Île-de-France, *Évaluation des Risques de la Pollution Urbaine sur la Santé (Erpurs) : Signification et limites des indicateurs de pollution atmosphérique en milieu urbain – Impact sur la santé selon différents scénarii d'évolution de la pollution atmosphérique en agglomération parisienne – Épisodes de pollution et santé en agglomération parisienne, 1987-1995*. Paris, 1997, p.3.

<sup>73</sup> Le format « SECTEN » (SECTeurs économiques et ÉNergie) développé par le CITEPA comporte 7 catégories de sources : transformation d'énergie, industrie manufacturière, résidentiel/tertiaire, agriculture/sylviculture, transports routiers, autres transports, autres. Nous nous sommes focalisés sur les sources « transformation d'énergie », « industrie manufacturière » et « transports routiers » du fait des fortes variations en terme d'émissions lors des 50 dernières années d'une part, et de notre sujet de thèse d'autre part.

autres relativement au problème global se sont modifiées.

Le diagramme suivant présente les évolutions, depuis le milieu des années 1950, à Paris<sup>74</sup>, des teneurs moyennes hivernales (période de l'année où les concentrations sont les plus importantes) des deux indicateurs présentés précédemment. Ces évolutions caractérisent celle de la pollution d'origine industrielle et thermique.

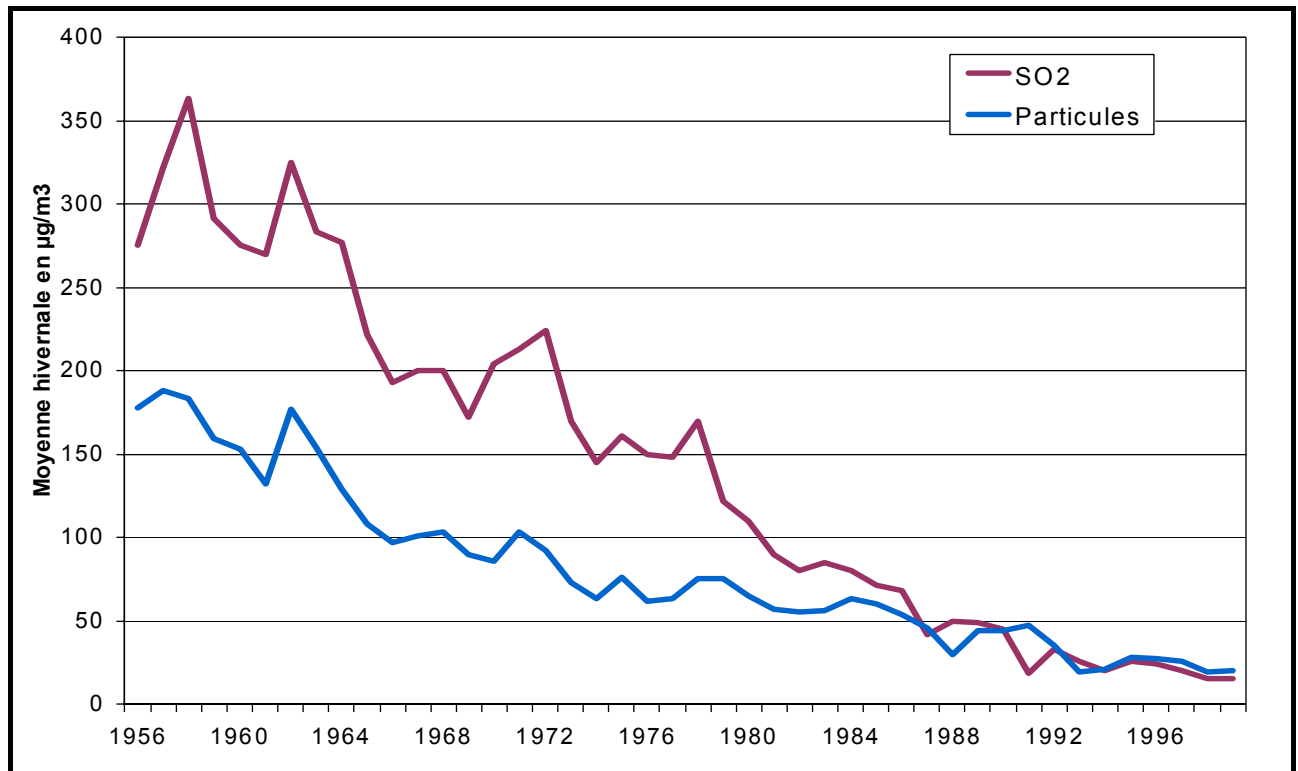


Figure 2 – Évolution des pollutions soufrées et particulaires hivernales à Paris *intra-muros* (source : Airparif).

Les pollutions ambiantes soufrées et particulaires ont été divisées respectivement par six et quatre en quarante ans. Cette tendance générale à la baisse, en région parisienne mais également sur l'ensemble du territoire, est due à la conjonction de plusieurs facteurs :

- **la création de Zones de Protection Spéciales**, comme celle de Paris créée en 1964 et étendue aux trois départements de la petite couronne (Hauts-de-Seine, Seine-Saint-Denis et Val-de-Marne) en 1978, qui sont des zones géographiques où les activités industrielles polluantes et l'utilisation de combustibles polluants sont interdites ;

<sup>74</sup> A cause de la structure du réseau de surveillance de la qualité de l'air (réseau Atmo), les données chiffrées sont relatives à une zone géographique particulière. La couverture totale du territoire est effective seulement depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2000 (loi du 30 décembre 1996 sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie). En région parisienne, et plus particulièrement à Paris, les premières mesures datent du début des années 1950.

- **la teneur en soufre des combustibles a été réglementée** dès 1948 (loi du 10 mars 1948) et celle des carburants dès 1962 (décret du 7 novembre 1962) ; les teneurs admissibles étant sans cesse réduites : par exemple, pour le fuel domestique, la teneur en soufre devait être inférieure à 0.50 % en masse en 1974 et inférieure à 0.05 % en 1998 ;
- **la France a réorienté massivement sa production d'électricité du thermique vers le nucléaire** à partir de 1974 : la part du nucléaire dans la production d'électricité (sans produire de CO<sub>2</sub> ni aucun rejet de produits soufrés ou nitrés<sup>75</sup>) est passée de 16 % en 1979 à 73 % en 1999 ; dans le même temps, la part des centrales thermiques « classiques » s'est considérablement réduite : 70 % en 1960, 39 % en 1979 et moins de 6 % en 1999<sup>76</sup> ;
- **la structure sectorielle de la population active s'est modifiée**<sup>77</sup>, avec notamment la réduction des industries lourdes : les activités industrielles (39 % des actifs en 1962 puis 30 % en 1990) ont été remplacées par des activités tertiaires (39 % des actifs en 1962 puis 60 % en 1990) ;
- **les industries restantes se sont modernisées** et traitent de plus en plus efficacement leurs rejets (dépoussiéreurs électrostatiques, systèmes de désulfuration, récupérateurs de solvants...), elles y sont obligées par des lois de plus en plus contraignantes en ce qui concerne leurs rejets mais aussi leur installation, leur pilotage, etc.

Cette baisse des émissions des sources fixes s'est accompagnée dans le même temps, d'une formidable croissance du parc de véhicules, et notamment du nombre de voitures particulières en France métropolitaine, comme en témoigne le diagramme ci-après :

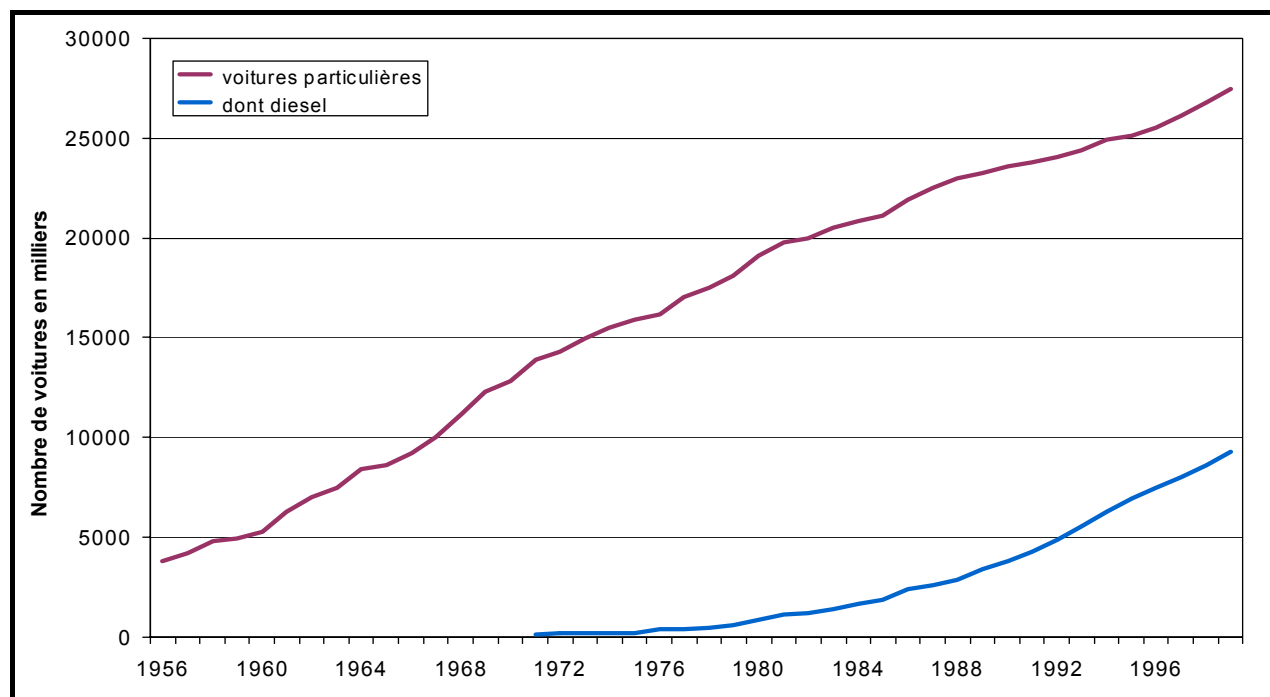
---

<sup>75</sup> Certes, les centrales nucléaires ne rejettent que de la vapeur d'eau mais d'autres problèmes environnementaux sont posés : retraitement des déchets radioactifs, faibles doses de rayonnement, effets thermiques sur la faune et la flore (réchauffement des eaux entraîné par le rejet des eaux des centrales)...

<sup>76</sup> Source : Observatoire de l'Énergie.

<sup>77</sup> Source : INSEE.





**Figure 3 – Évolution du parc de voitures particulières en France métropolitaine**  
(source : Comité des Constructeurs Français d'Automobiles).

La nature du parc automobile a également subi de profondes modifications : davantage de véhicules utilitaires (non représentés sur le graphe précédent) et toujours plus de véhicules Diesel. Le tableau suivant illustre les modifications du parc automobile français sur la période 1989-1996.

		1989 (en millions)	1996 (en millions)	Variation (en %)
<b>Véhicules utilitaires</b>	ESSENCE	2.2	1.5	- 33.5
	DIESEL	2.7	3.8	+ 40.4
	<b>TOTAL</b>	<b>4.9</b>	<b>5.3</b>	<b>+ 7.2</b>
<b>Véhicules particuliers</b>	ESSENCE	19.8	18	- 9
	DIESEL	3.5	7.5	+ 113.4
	<b>TOTAL</b>	<b>23.3</b>	<b>25.5</b>	<b>+ 9.4</b>

**Tableau 1 – Evolution et modifications du parc automobile français (source: CCFA)**

La modification du parc automobile, en volume et en nature, et la forte augmentation du trafic routier ont remis en cause la prépondérance des sources fixes (industries, chauffage...) relativement aux émissions de polluants. Si la **production de masse** a rendu

l'automobile accessible au plus grand nombre<sup>78</sup>, d'autres raisons peuvent être invoquées pour expliquer ce revirement :

- l'évolution des **organisations spatiales** avec un éclatement de la zone urbaine : « les déplacements automobiles se développent suite à la multiplication et à la croissance des zones périurbaines, à la mobilité spatiale liée à l'emploi et à l'augmentation des distances domicile-travail »<sup>79</sup>, de plus « l'habitat diffus du périurbain ou l'installation des centres commerciaux en périphérie profitent et participent de l'adaptation de la ville à l'automobile »<sup>80</sup> ;
- en corollaire, **l'augmentation globale de la mobilité** pour les activités de loisir et d'achat : « la mobilité pour le domicile-travail est stable entre 1990 et 1996. Par contre, la mobilité pour les autres types de déplacements (domicile-école, domicile-loisir...) est en augmentation, particulièrement pour les déplacements de type domicile-achat (+33%) et pour les déplacements non liés au domicile (+45%) »<sup>81</sup>
- les **politiques logistiques** mises en place par les industries et les exigences de leurs clients, notamment dans la grande distribution : augmentation de la distance moyenne parcourue, diminution de la taille des lots, augmentation de la fréquence de livraison, diminution du taux de chargement et augmentation des retours à vide.

Les quantités de polluants ont changé et le problème de la pollution de l'air présente un nouveau visage. En précisant les évolutions des émissions de quelques polluants et la part de la pollution due aux transports routiers, en France de 1990 à 2000, le tableau ci-après permet de le caractériser.

---

<sup>78</sup> DUPUY Gabriel, *La dépendance automobile – Symptômes, analyses, diagnostic, traitements*, Paris : Éditions Economica (collection « Villes »), 1999, p.13

<sup>79</sup> Club d'Ingénierie Prospective Énergie et Environnement, « Facteurs de développement. Les facteurs de développement du par cet de l'usage de l'automobile », In *Les cahiers du CLIP*, n°12, mars 2001, p.16

<sup>80</sup> CLIP, *op. cit.*, p.14

<sup>81</sup> CLIP, *op. cit.*, p.14

		<b>1990</b> (en kilotonnes)	<b>2000</b> (en kilotonnes)	<b>Variation</b> (en %)
<b>SO<sub>2</sub></b>	EMISSIONS TOTALES	1 342	660	- 50.8
	<b>PART DES TRANSPORTS ROUTIERS</b>	139 (soit 10.4%)	22 (soit 3.3%)	- 84.2
<b>CO</b>	EMISSIONS TOTALES	10 941	6 726	- 38.5
	<b>PART DES TRANSPORTS ROUTIERS</b>	6258 (soit 57.2%)	2607 (soit 38.8%)	- 58.3
<b>CO<sub>2</sub></b>	EMISSIONS TOTALES	475 000	483 000	+ 1.7
	<b>PART DES TRANSPORTS ROUTIERS</b>	108 800 (soit 22.9%)	125 200 (soit 25.9%)	+ 15.1
<b>NO<sub>x</sub></b>	EMISSIONS TOTALES	1 905	1 435	- 24.7
	<b>PART DES TRANSPORTS ROUTIERS</b>	1 093 (soit 57.4%)	728 (soit 50.7%)	- 33.4
<b>C.O.V. non méthane<sup>82</sup></b>	EMISSIONS TOTALES	2 806	2 073	- 26.1
	<b>PART DES TRANSPORTS ROUTIERS</b>	1 051 (soit 37.5%)	479 (soit 23.1%)	- 54.4

**Tableau 2 – Évolution des émissions de quelques polluants en France de 1990 à 2000 et part de la pollution due aux transports routiers**

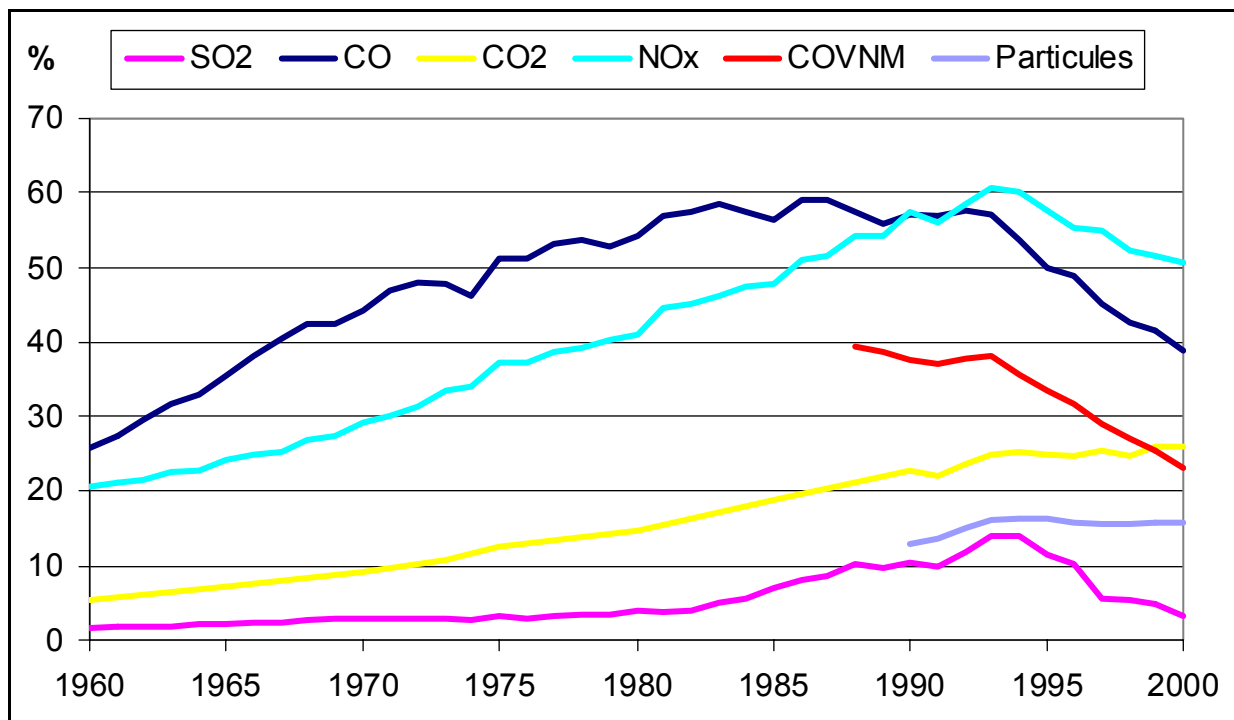
(source : CITEPA / CORALIE format SECTEN – mise à jour février 2002)

En terme de variation (dernière colonne du tableau), les émissions totales sont en baisse à l'exception des émissions de dioxyde de carbone (CO<sub>2</sub>) qui sont légèrement à la hausse : la qualité « globale » de l'air en France semble s'améliorer<sup>83</sup>. En ce qui concerne les émissions dues aux transports routiers, elles évoluent dans le même sens que l'ensemble, c'est-à-dire qu'elles diminuent, de manière plus ou moins prononcée, à l'exception là encore des émissions de dioxyde de carbone qui augmentent fortement (+ 15 %). Cette constatation est importante puisque le CO<sub>2</sub> est l'un des principaux gaz à effet de serre dont il a été question au sommet de La Haye en novembre 2000. Étant responsable de plus du quart des émissions totales, il semble difficile d'écarter les transports routiers du problème du réchauffement de la planète.

<sup>82</sup> Souvent noté C.O.V.N.M. : le méthane, surtout lié aux émissions naturelles, n'est pas compté pour ne pas "fausser" les chiffres.

<sup>83</sup> Ces résultats sont valables pour l'ensemble de la France, pendant la période 1990-2000. Cela ne signifie pas que la qualité de l'air aux alentours de la Place Victor Basch (par exemple), dans le XIV<sup>e</sup> arrondissement de Paris, se soit améliorée sur la même période.

Si l'on s'intéresse maintenant à la part des transports routiers relativement aux émissions totales de ces polluants (pourcentages dans les colonnes 1 et 2 du tableau), elles sont globalement en diminution sauf pour le CO<sub>2</sub> et qu'elle reste importante que pour quatre d'entre eux (SO<sub>2</sub>, CO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub> et COVNM) si la part diminue, elle reste importante (plus du quart des émissions totales). La responsabilité des transports routiers n'est pas négligeable. Le graphique suivant illustre, sur une plus longue période, la croissance régulière de la part relative des transports routiers dans les émissions de quelques polluants.



**Figure 4 – Part relative des transports dans les émissions françaises de quelques polluants**  
(source : CITEPA / CORALIE format SECTEN – mise à jour février 2002)

Ainsi, pendant de nombreuses années, la croissance du trafic routier a contrebalancé les efforts réalisés aussi bien dans le domaine réglementaire que technique, pour réduire les émissions des véhicules :

- lois, décrets et arrêtés relatifs à la qualité de l'air (loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie du 30 décembre 1996, arrêté du 11 avril 1997 qui instaure la circulation alternée à Paris...);
- mise au point de carburants plus respectueux de l'environnement (super sans plomb, réduction de la teneur en soufre dans le gazole);
- conception et optimisation des moteurs (injection directe, rail d'injection commun, baisse de la consommation);

- mise en place de dispositifs de traitement des gaz d'échappement (pot catalytique, filtre à particules...).

Jusqu'en 1993-94, toutes ces améliorations étaient largement compensées par l'augmentation du trafic automobile. Les « solutions » techniques qui ont fait leurs preuves en ce qui concerne les sources fixes, semblent avoir trouvé leurs limites<sup>84</sup>. La **dimension « humaine » du problème de la pollution de l'air** devient incontournable. En effet, si le nombre de véhicules augmente c'est bien qu'il y a davantage d'automobilistes. La voiture n'est pas la seule coupable, les hommes et les femmes qui les conduisent ont leur part de responsabilité. Cette **responsabilité des automobilistes** n'est d'ailleurs pas encore perçue par de nombreux parisiens si l'on en croit les États Généraux de la Santé 1999<sup>85</sup>. Lorsque les parisiens ont été interrogés sur la qualité de la vie dans la capitale, les déjections canines sur les trottoirs et la pollution atmosphérique ont été des problèmes souvent dénoncés. Dans le premier cas, les maîtres des chiens étaient clairement accusés d'incivilité. Dans le second cas, la responsabilité des automobilistes n'a que rarement été mise en cause : ce sont les voitures qui polluent ! La responsabilité des automobilistes est d'autant plus importante que « les concentrations des polluants automobiles sont élevées dans l'habitacle des voitures, moindres dans l'autobus ou à hauteur de cycliste et moins élevées encore pour le piéton et dans le métro »<sup>86</sup>. L'exposition effective étant bien sûr en relation avec le temps passé dans chaque environnement<sup>87</sup>.

A la lumière des éléments présentés dans cette partie, quatre points fondamentaux nous questionnent en ce qui concerne le traitement par les médias de ce problème de pollution de l'air et les liens entre l'information et le passage à l'action :

- l'amélioration globale de la qualité de l'air en France et la **part toujours importante des sources mobiles** ;
- la relative limite d'efficacité des solutions purement techniques et la **responsabilité incontestable des automobilistes** ;

---

<sup>84</sup> Elles ne sont pas inefficaces puisque, globalement, les émissions sont en baisse. En outre, à partir de 1995, on constate une baisse de la part des transports routiers dans les émissions des plusieurs polluants (SO<sub>2</sub>, CO, NO<sub>x</sub> et COVNM). Cette baisse ne s'est pas encore produite pour les particules et, surtout, pour le CO<sub>2</sub>.

<sup>85</sup> Source : Mairie de Paris.

<sup>86</sup> DRIRE Île-de-France, *Qualité de l'air en Île-de-France : le plan régional*, 1999, p.29.

<sup>87</sup> C'est la notion de dose (produit de la concentration des polluants par le temps) qui apparaît ici.

- la **forte exposition des automobilistes** par rapport à celle des piétons, cyclistes et des usagers des transports en commun ;
- la **part du secteur des transports** en ce qui concerne l'**émission de gaz à effet de serre**, toujours en augmentation.

En parallèle avec cette évolution des sources de pollution s'est manifestée une prise de conscience collective grandissante du phénomène de pollution atmosphérique dont l'évolution de la législation est un signe fort.

## 2- UNE PRISE DE CONSCIENCE COLLECTIVE

Les premières réglementations en matière de pollution atmosphérique sont le fait des Anglais qui appliquaient, dès le XIII<sup>e</sup> siècle « les sanctions les plus sévères aux responsables de la pollution de l'air dans la cité de Londres »<sup>88</sup>. Un entrepreneur de chauffage fut même condamné à mort et exécuté pour avoir brûlé du charbon dans l'enceinte de la ville !<sup>89</sup> C'est bien sûr dans la deuxième partie du XX<sup>e</sup> siècle que les efforts pour limiter les émissions d'effluents dans l'atmosphère et leurs effets sur l'homme et l'environnement se sont multipliés tant au niveau de la France que de l'Europe et des Nations-Unies.

### 2.1- Au niveau supra-national

La prise de conscience par les différentes populations des problèmes engendrés par la pollution de l'air tant au niveau local (effets sur l'homme, la végétation et les habitations) que régional (pluies acides) et planétaire (effet de serre, trou dans la couche d'ozone) est indissociable de leur sensibilisation aux problèmes environnementaux en général (nucléaire, qualité de l'eau, préservation de la faune et de la flore...). La **Déclaration de la Conférence des Nations Unies sur l'environnement** qui s'est tenue à Stockholm en juin 1972 est en cela remarquable puisqu'« elle marque le début d'une coopération internationale en jetant notamment les bases d'une législation internationale en matière d'environnement »<sup>90</sup> :

---

<sup>88</sup> CHOVIN Paul, *op. cit.*, p.105

<sup>89</sup> Fait rapporté par William DAB et Isabelle ROUSSEL (DAB William et ROUSSEL Isabelle, *op. cit.*, p.75

<sup>90</sup> KISS Alexandre, « Le droit international de l'environnement ». *Problèmes politiques et sociaux*. Paris : La Documentation Française. n°672, 1992, p.2

Les ressources naturelles du globe, y compris l'air, l'eau, la terre, la flore et la faune [...] doivent être préservées dans l'intérêt des générations présentes et à venir par une planification ou une gestion attentive selon que de besoin.

La même année, la Communauté Européenne décide « d'adopter son premier programme d'action quinquennal en matière d'environnement (1973-1977) exposant les principes et priorités qui orienterait sa politique ultérieure. »<sup>91</sup>

En ce qui concerne la pollution atmosphérique, une définition de cette notion a été émise par le Conseil de l'Europe en 1967 :

Il y a pollution de l'air lorsque la présence d'une substance étrangère ou une variation importante dans les proportions de ses composants est susceptible (compte tenu des connaissances scientifiques du moment) de provoquer un effet nocif, de créer une nuisance ou une gêne.

Douze ans plus tard, en 1972, se déroule la Convention de Genève sur la pollution atmosphérique transfrontalière à longue distance : la lutte contre les pluies acides est lancée. Son objectif « consiste à protéger la santé humaine et l'environnement contre la pollution atmosphérique en surveillant, limitant et réduisant progressivement cette pollution atmosphérique, notamment la pollution atmosphérique transfrontalière par l'anhydride sulfureux »<sup>92</sup>. Plusieurs pays, y compris ceux de la Communauté Européenne, ont montré qu'ils étaient décidé à ramener les concentrations d'oxyde de soufre et d'azote à des niveaux acceptables. La pollution atmosphérique a dès lors joué un rôle significatif dans la politique environnementale communautaire notamment. Citons les quatre directives européennes réglementant « la présence dans l'atmosphère des polluants primaires d'origine industrielle ou automobile et du polluant secondaire ozone »<sup>93</sup> : « dioxyde de soufre/poussières » de 1980, « plomb » de 1982, « dioxyde d'azote » de 1985, « ozone » de 1992.

---

<sup>91</sup> Commission européenne – Direction générale XI – environnement, sécurité nucléaire et protection civile, *Législation communautaire en matière d'environnement. Volume 2 – Air*. Luxembourg : Office des publications officielles des Communautés Européennes, 1996, p.xxviii.

<sup>92</sup> Commission européenne, *op. cit.*, p.xxxix.

<sup>93</sup> RICHERT Philippe, *La surveillance de la qualité de l'air. Rapport : les évolutions souhaitables pour le dispositif national de surveillance de la qualité de l'air*. Paris : Imprimerie Nationale, 1995, p.45.

Relativement à la **couche d'ozone**, la première réunion d'experts sous l'égide des Nations-Unies se tient en 1977. Ce n'est qu'en mars 1985 qu'a été signée la première Convention sur le sujet à Vienne ; aucun engagement en matière de contrôle des mesures ou de restriction de l'emploi des CFC<sup>94</sup> n'a pourtant été pris. Il faut pour cela attendre le Protocole de Montréal signé deux ans plus tard : « il engageait les participants à une réduction éventuelle de la moitié de leur consommation et production de CFC »<sup>95</sup>.

En ce qui concerne les modifications climatiques suite à l'émission dans l'atmosphère de gaz à **effet de serre** comme le dioxyde de carbone, c'est au « sommet de la Terre » de Rio en juin 1992 qu'a été signée la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques. Le Protocole de Kyoto, signé par 84 gouvernements en 1997, constitue l'application de cette Convention-cadre ; il contient des objectifs législatifs pour les pays industriels visant à la réduction des émissions de gaz à effet de serre d'ici 2012. Ces objectifs ont été remis en causes lors de la Conférence de La Haye de novembre 2000 qui s'est soldée par un échec.

Ces différents points ayant été abordés, il convient de soulever trois interrogations relativement au traitement par les médias de l'information relative au problème de la pollution de l'air et aux attitudes de la population :

- les **conséquences de la pollution atmosphérique à différentes échelles** (au niveau local, régional et planétaire) sont-elles présentes dans les articles et dans les émissions qui traitent du sujet ?
- est-ce que les **accords** (ou plutôt les **désaccords**) **entre les chefs d'États** ou les membres des gouvernements influencent un tant soit peu, positivement ou non, les attitudes ou comportements de la population ?
- les **conséquences planétaires** de la pollution, couche d'ozone et effet de serre, inquiètent-elles la population ? peut-il y avoir une mobilisation aujourd'hui pour des événements dont les conséquences ne se feront pas sentir avant plusieurs dizaines d'années ?

---

<sup>94</sup> « Les constituants organo-halogénés, et parmi eux principalement les chlorofluorocarbones [CFC], font aujourd'hui figure d'accusé principal dans le problème de la diminution éventuelle de la couche d'ozone sous l'influence des activités humaines. » (MEGIE Gérard, *Stratosphère et couche d'ozone*. Paris : Masson (Cahier des Sciences de l'Univers – 2. Bureau des Longitudes), 1992, p.37.)

<sup>95</sup> KISS Alexandre, *op. cit.*, p 39.



## 2.2- Au niveau national

La première réglementation émise en France relativement au problème de pollution de l'air, signe d'une prise de conscience collective, est le décret impérial du 15 octobre 1810 réglementant les odeurs émises par les « manufactures ». Un siècle plus tard, la Loi du 19 décembre 1917 soumet à la surveillance de l'autorité administrative les « établissements dangereux, insalubres ou incommodes ».

La notion de « pollution atmosphérique » n'est introduite dans la législation française qu'en 1932 par la Loi du 2 avril, relative à la suppression des fumées industrielles. Quant à la première loi visant directement la pollution de l'air, il s'agit de la Loi du 2 août 1961 qui est relative à la lutte contre la pollution et les odeurs et qui précise la nature des nuisances et élargit le domaine d'application aux immeubles, établissements agricoles, ateliers artisanaux et véhicules<sup>96</sup>. Ensuite, la réglementation française en matière de qualité de l'air dans l'environnement s'appuie essentiellement sur les quatre directives européennes citées précédemment : « dioxyde de soufre/poussières » de 1980, « plomb » de 1982, « dioxyde d'azote » de 1985, « ozone » de 1992.

Une étape fondamentale dans la lutte contre la pollution atmosphérique en France est franchie le 30 décembre 1996 avec le vote de la « **Loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie** ». Une définition officielle et légale de la pollution atmosphérique est alors donnée :

Constitue une pollution atmosphérique, l'introduction par l'Homme, directement ou indirectement, dans l'atmosphère et les espaces clos, de substances ayant des conséquences préjudiciables de nature à mettre en danger la santé humaine, à nuire aux ressources biologiques et aux écosystèmes, à influencer sur les changements climatiques, à détériorer les biens matériels, à provoquer des nuisances olfactives excessive.

Cette loi prévoit, entre autres, un élargissement de la surveillance sur l'ensemble du territoire national à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2000, des objectifs de qualité de l'air, des seuils d'alerte et des valeurs limites, ainsi que le droit pour tous à l'information sur la qualité de l'air et ses effets<sup>97</sup>, avec notamment la généralisation de l'emploi de l'indice Atmo<sup>98</sup>.

---

<sup>96</sup> Historique de la réglementation française dressé par Gérard THIBAUT (THIBAUT Gérard, *op.cit.*, pp.32-33)

<sup>97</sup> « Le droit à l'information sur la qualité de l'air et ses effets sur la santé et l'environnement est reconnu à chacun sur l'ensemble du territoire. L'Etat est le garant de l'exercice de ce droit, de la fiabilité de l'information et de sa diffusion ».

<sup>98</sup> L'indice Atmo est calculé tous les jours par chaque réseau de mesure (Airparif pour la région Île-de-France). Il caractérise la qualité globale de l'air dans une agglomération sur une échelle allant de 1 (qualité de l'air très bonne) à 10 (qualité très mauvaise).

Concernant l'information de la population en cas de dépassement des seuils, la réglementation en vigueur en région parisienne (arrêté du 24 juin 1999) définit une procédure à deux niveaux : par un communiqué de presse à l'attention de l'ensemble des médias, Airparif informe les autorités et le public des recommandations sanitaires (notamment pour les catégories de la population particulièrement sensibles) et, si nécessaire (niveau d'alerte), des actions de limitation des sources. Il faut ajouter à ces deux niveaux une procédure de prévision sans seuil, émise la veille pour le lendemain qui est déclenchée lorsque Airparif prévoit pour le lendemain un dépassement des premiers seuils<sup>99</sup>.

Les éléments de la réglementation française présentés appellent plusieurs questions à propos du traitement par les médias de l'information liée au problème, et des attitudes de la population :

- la Loi sur l'air établit le **droit à l'information** relative à la qualité de l'air : ce droit est-il effectif en pratique et, si oui, de quelle manière ?
- quelle est la **place occupée par l'indice Atmo** dans les médias ? comment est-il présenté et comment la population perçoit-elle cet indice ?
- quelle est l'**influence de la procédure d'information et d'alerte** sur les comportements de la population Francilienne, notamment lorsque les personnes sensibles sont appelées à rester chez elles et à éviter les activités sportives ?

### **3- LA COMPLEXITÉ SOCIALE**

Le contexte social autour du problème de la pollution atmosphérique est marqué par une forte inquiétude de la population, assortie d'une volonté de changer les choses. Néanmoins, et jusqu'à présent, cette motivation n'a pas été suivie d'actes écologiques quotidiens.

Un autre aspect de cette situation sociale complexe est l'écart que l'on constate entre la perception des risques sanitaires liés aux polluants atmosphériques et l'évaluation qu'en font les experts... La construction sociale du risque mérite alors d'être questionnée.

---

<sup>99</sup> C'est une procédure sans seuil qui se base quand même sur la prévision de dépassement des seuils...

### 3.1- Inquiétude et inaction

Depuis plusieurs années, la population se dit « préoccupée » par le problème de la pollution de l'air. Les sondages récurrents sur le sujet en témoignent :

- En décembre 1995 (sondage SOFRES), 57 % des Français estimaient que le problème de la qualité de l'air était le plus important des problèmes environnementaux (juste devant la qualité de l'eau potable : 51 %), 93 % trouvaient que la qualité de l'air dans les villes n'était pas satisfaisante, et 89 % qu'elle s'était dégradée.
- En février 1998 (sondage SOFRES), la pollution atmosphérique et le bruit étaient les problèmes les plus importants aux yeux des parisiens devant le nombre de sans-abri, la circulation et le stationnement (un autre thème lié au problème)... ; en avril 2000 (sondage IFOP), un sondage similaire donnait ces préoccupations dans le même ordre.
- En mars 2002 (sondage Ifop-Préfecture de Police de Paris) : « L'insécurité et la pollution atmosphérique arrivent à égalité (59 %) en tête des préoccupations des Parisiens ».

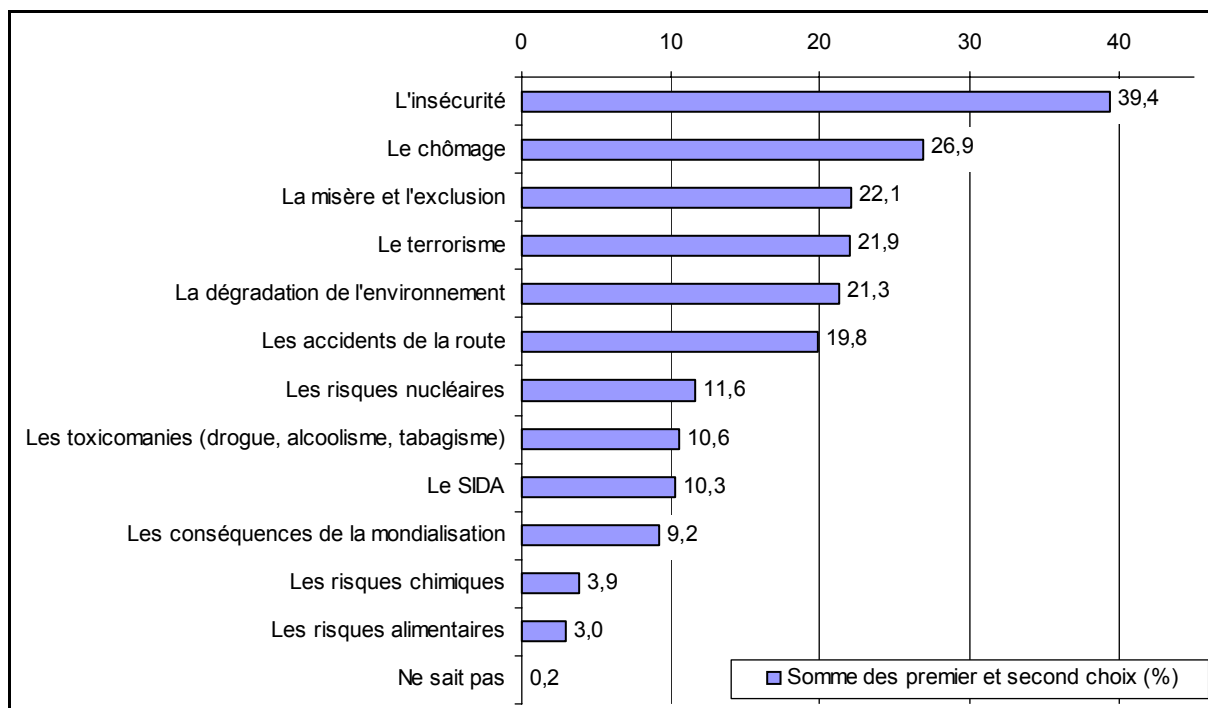
L'inquiétude de la population par rapport à la pollution de l'air est à rapprocher des craintes exprimées vis-à-vis d'autres risques « environnementaux » comme l'effet de serre ou la pollution de l'eau mais aussi vis-à-vis de problèmes de société comme l'insécurité et le chômage. Le baromètre de l'Institut de Radioprotection et de Sécurité Nucléaire<sup>100</sup> nous renseigne chaque année sur ces inquiétudes. Les deux diagrammes ci-après illustrent les préoccupations de société et d'environnement en France en 2002.

La figure 5 montre que l'insécurité reste en 2002 le problème de société le plus préoccupant en France (pour 39% des personnes interrogées). Le chômage (27%) arrive en second, suivi par la misère et l'exclusion, le terrorisme, la dégradation de l'environnement et les accidents de la route, cités chacun par environ 20% des personnes.

Pour l'environnement (figure 6), les problèmes jugés préoccupants sont d'abord la pollution de l'air (38% des personnes interrogées) et l'effet de serre (36%) puis la destruction des forêts (29%), la pollution des lacs, des rivières et des mers (27%).

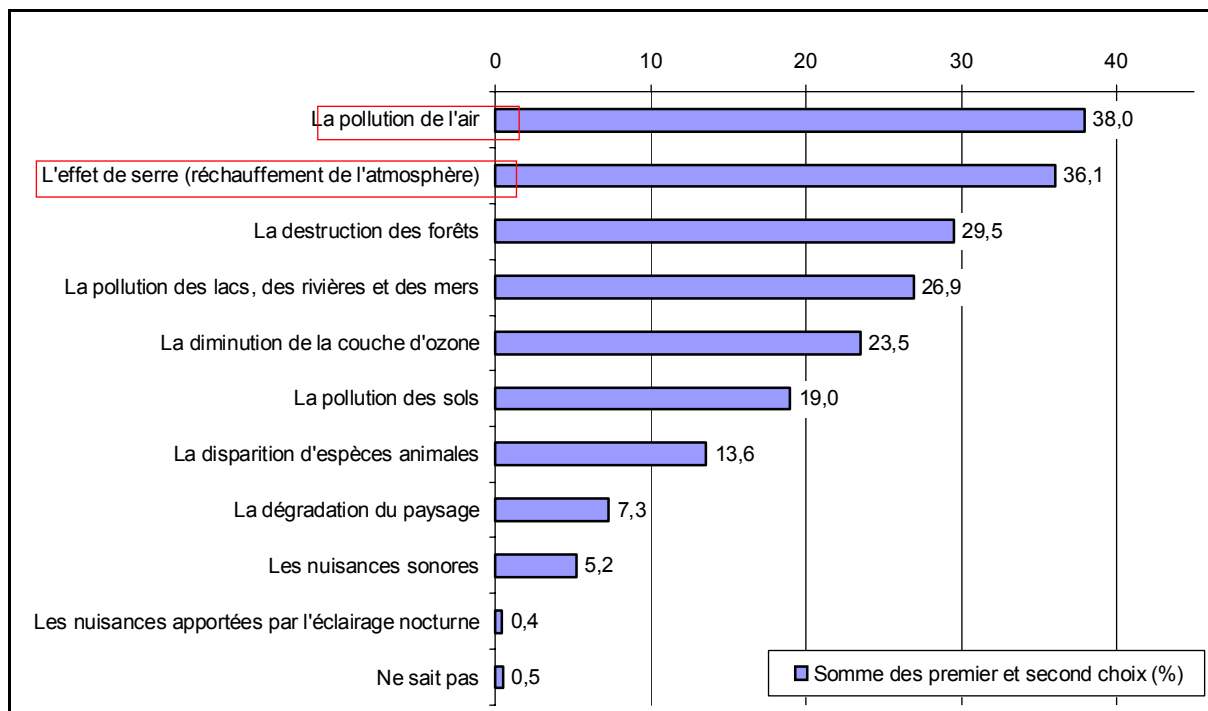
---

<sup>100</sup> CHARRON Sylvie, MILOCHEVITCH A., *Perception des risques et de la sécurité: résultats du sondage de novembre 2002*. IRSN, Note SEGR 03/19, février 2003, 108 p.



**Figure 5 – Préoccupations de société en France (source : baromètre IRSN 2002)**

« En France, parmi les problèmes actuels suivants, lequel est pour vous le plus préoccupant ? »



**Figure 6 – Préoccupations environnementales en France (source : baromètre IRSN 2002)**

« Je vais vous citer un certain nombre de problèmes d'environnement. Quel est celui qui vous semble le plus préoccupant ? »

L'inquiétude de la population s'accompagne naturellement d'une volonté de s'impliquer personnellement dans la lutte contre la pollution. Là encore, les sondages et résultats d'études et de recherches nous fournissent des précisions :

- En octobre 2001, le manufacturier de pneus Goodyear a mené une enquête auprès de 2615 conducteurs dans 13 pays d'Europe. L'enquête montre que 70 % des interviewés consentent à sacrifier le confort au profit de l'environnement et 54 % acceptent l'idée de conduire une voiture de moindre performance si cela améliore l'environnement.
- En décembre 1997, BVA a réalisé un sondage pour *BFM* et *Paris-Match* sur le thème « Automobile et civisme écologique ». À la question « Pour améliorer la qualité de l'air, seriez-vous prêt à payer une voiture moins polluante ? », 74% des français interrogés répondent oui (contre 21 % de non et 5 % de non-réponse).
- Les résultats d'une recherche menée en 1998 dans l'agglomération grenobloise montrent que les sommes supplémentaires qui pourraient être ajoutées par ceux qui seraient d'accord pour acheter une voiture plus chère mais moins polluante se situent en majorité dans une fourchette de 2100 à 5000 francs (320 à 760 euros)<sup>101</sup>.
- Selon une enquête de l'IRSN<sup>102</sup>, en 1997, 83 % des français seraient prêts à « utiliser davantage les transports en commun », 79 % à « utiliser le vélo », 73 % à « utiliser le covoiturage », 68 % à « acheter une voiture fonctionnant au GPL » et 58 % à « acheter un véhicule électrique »...

Cette volonté manifeste de s'investir personnellement et d'agir pour améliorer la qualité de l'air ne se traduit pourtant pas dans les chiffres :

- À Paris, en 1999, moins de 1,5 % des déplacements quotidiens se faisaient en vélo contre 10,7 % en autobus et 69 % en voiture...<sup>103</sup>
- En 1999, le parc français des véhicules propres comprenait 150 000 véhicules fonctionnant au GPL, 3 000 au GNV et 5 000 à l'électrique (sur 30 millions)<sup>104</sup>. Alors que

---

<sup>101</sup> Centre Rhône-Alpes d'Épidémiologie et de Prévention Sanitaire – Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie, *Pollution atmosphérique d'origine automobile : perception des risques pour la santé et attitudes et pratiques de la population en matière de déplacements*. Document Ademe, novembre 2000, 84 p.

<sup>102</sup> BONNEFOUS S., EGOUY R et BRENOT J., *Les Français et la pollution de l'air : résultats du sondage de août 1997*, IRSN, Laboratoire de statistiques et d'études économiques et sociales, SEGR 97/79, Septembre 1997, 52 p.

<sup>103</sup> INSEE-Direction Régionale de l'Équipement Île-de-France, réf ???

<sup>104</sup> Comité Interministériel pour les Véhicules Propres, *Véhicules propres fonctionnant au GPL, GNV et à l'électricité. État des filières et propositions de politiques publiques d'accompagnement*, Avril 2000, 51 p.

les véhicules GPL sont utilisés par un large public effectuant un kilométrage annuel important (entreprises, professionnels...), les véhicules fonctionnant au GNV et à l'électricité appartiennent essentiellement aux flottes de GDF, de collectivités locales et de service public.

- La Toyota Prius, le premier véhicule hybride (essence + électricité) fabriqué en série, est diffusé à 17 500 unités par an dans le monde mais seulement 79 exemplaires ont été vendus en France en 2001<sup>105</sup>.
- Selon le Syndicat des transports d'Île-de-France<sup>106</sup>, le covoiturage représente seulement 5 % des déplacements en région parisienne (11 % pendant les grèves de décembre 1995).

Cette contradiction entre l'inquiétude, l'intention et les actes soulève quelques questions relatives aux perceptions de la population francilienne et au traitement par les médias de l'information relative à la lutte contre la pollution :

- sur **quels éléments reposent les inquiétudes** de la population ? les effets de la pollution sont-ils très fortement ressentis ? en cas de pic seulement ou au quotidien ? quels sont les signes, les symptômes, les gênes de la pollution ?
- est-il possible d'**identifier les freins et les moteurs de l'action** ? quelle méthodologie peut-on mettre en œuvre pour cela ?
- la communication médiatique sur la pollution de l'air participe-t-elle à l'inquiétude et à la **déresponsabilisation de l'automobiliste** ?

### 3.2- Expertise et construction sociale

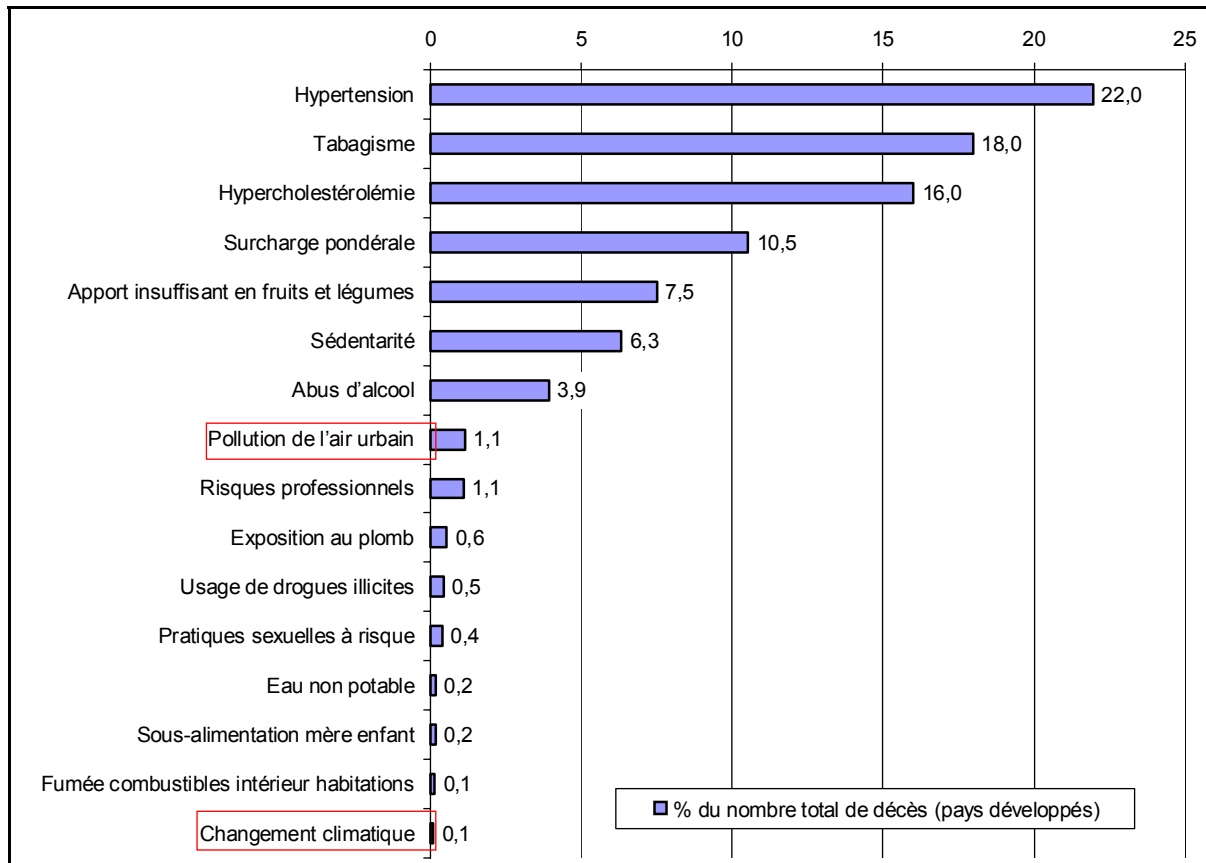
La préoccupation de la population vis-à-vis des risques liés à la pollution atmosphérique est en contradiction avec les évaluations statistiques des risques comme le montre l'histogramme suivant qui présente la mortalité attribuable à certains facteurs de risque, exprimée en pourcentage du nombre total de décès en 2000 dans les pays développés<sup>107</sup> :

---

<sup>105</sup> Source : Toyota

<sup>106</sup> Syndicat des Transports d'Île-de-France, *Le covoiturage en Île-de-France*, février 1999, 22 p.

<sup>107</sup> Dans le rapport source de l'OMS (« Rapport sur la Santé dans le Monde 2002 »), le tableau, plus complet, renseigne sur la mortalité attribuable par facteur de risque, par niveau de développement (pays en développement à forte / faible mortalité / pays développés) et par sexe.



**Figure 7 – Mortalité attribuable par facteur de risque (pays développés) (source : OMS 2002)**  
Somme inférieure à 100% : certains facteurs de risque ne sont pas répertoriés (accidents routiers et domestiques, suicides...)

La comparaison entre les diagrammes « perceptions des Français » (figure 6 ci-avant) et « mortalité » (figure 7 ci-dessus) illustre parfaitement l'opposition récurrente savoir savant / savoir profane : les risques « pollution de l'air » et « effet de serre », en tête des préoccupations environnementales des Français, sont très nettement en retrait lorsqu'il s'agit de prendre en compte le nombre de décès qu'ils provoquent.

La question de l'évaluation des risques pour la santé et l'environnement oppose souvent (et depuis longtemps) les raisonnements scientifiques aux peurs irrationnelles, comme s'il y avait d'un côté une réalité, de l'autre côté des impressions.

Le risque a pris de nos jours une place prépondérante dans le débat public. L'air, les aliments, l'eau et d'autres produits de la vie courante sont déclarés suspects, et le public est persuadé que des dangers insidieux et multiples, fruits des technologies nouvelles, menacent sa santé, alors qu'au contraire les données statistiques montrent que celle-ci s'améliore régulièrement.<sup>108</sup>

<sup>108</sup> TUBIANA Maurice et VROUSOS Constantin, « Avant-propos », In Maurice TUBIANA, *et. al.* (dir.) *Risque & société*, Paris : Éditions Nucléon, 1999, p.7

The public tolerates levels of risk from some hazards (eg, radiation from medical X-rays) that they do not tolerate from nuclear power plants.<sup>109</sup>

L'effet de serre est un phénomène dont les effets majeurs ne se feront pas sentir avant plusieurs décennies, ce qui explique le faible nombre de décès relatifs en 2002. Les mesures de lutte contre cet effet planétaire de la pollution sont discutées au niveau international depuis une dizaine d'années (conférence de Rio 1992, de Kyoto 1997, de La Haye 2002...) et sont largement médiatisées<sup>110</sup>. Les Français expriment sans doute leur inquiétude pour l'avenir quand ils placent « l'effet de serre » en deuxième position des préoccupations environnementales.

En ce qui concerne la pollution de l'air, l'opposition entre la perception du risque et les données statistiques peut s'expliquer par **des modes d'évaluation des risques différents** :

- d'un côté les scientifiques, qui utilisent des outils sophistiqués comme l'épidémiologie, la toxicologie, le calcul probabiliste... ;
- de l'autre les profanes qui ont des critères qui leurs sont propres : nouveauté du risque, visibilité, complexité...<sup>111</sup>.

Certains scientifiques considèrent alors que « seule la science peut dicter la solution »<sup>112</sup> et dans ce cas « il faut éclairer et éduquer l'opinion publique »<sup>113</sup>.

L'autre option, à laquelle nous adhérons, consiste à « accepter que le savoir des spécialistes ne soit pas le seul possible et, par voie de conséquence, reconnaître la richesse et la pertinence des savoirs élaborés par les profanes »<sup>114</sup>, ce que Serge Moscovici avait très tôt souligné :

---

<sup>109</sup> SLOVIC Paul, FISCHHOFF Baruch et LICHTENSTEIN Sarah, « Cognitive Processes ans Societal Risk Taking », In Paul SLOVIC, *The Perception of Risk*, London : Earthscan, 2000 (1<sup>e</sup> édition en 1976), p.46

<sup>110</sup> À ce propos, nous montrerons dans le chapitre H-POLLUTION ET MÉDIATISATION que les thèmes liés à l'effet de serre ne sont abordés dans les médias qu'à l'occasion de ces événements extérieurs qui attirent le regard des journalistes.

<sup>111</sup> Ce sont les « dimensions implicites de la perception sociale des risques » [POUMADÈRE Marc, « Enjeux de la communication publique des risques pour la santé et l'environnement », *Revue Européenne de Psychologie Appliquée*, 1<sup>er</sup> trimestre 1995, vol.45, n°1, p.8]

<sup>112</sup> PLANQUE Gail de, « Bon sens, analyse de risque et réglementation », *Annales des Mines, « Responsabilité & Environnement »*, n°4, octobre 1996, p.51

<sup>113</sup> LECOMTE Pierre et SUETY Jean-Pierre, « Le risque acceptable : opinion publique et idéologie », *Annales des Mines, « Responsabilité & Environnement »*, n°19, juillet 2000, p.84

<sup>114</sup> CALLON Michel, LASCOUMES Pierre et BARTHE Yannick, *Agir dans un monde incertain. Essai sur la démocratie technique*, Paris : Seuil (La Collection des Idées), 2001, p.24-25



Assurément ces « savants amateurs », et nous le sommes tous dans un domaine ou un autre, habitent le monde de la conversation, avec leurs habitudes de documentalistes – un brin autodidactes, un brin encyclopédiques –, restent souvent prisonniers des préjugés, de visions toutes faites, dialectes empruntés au monde du discours – le fameux jargon si détesté et si nécessaire –, et il ne nous reste qu'à nous incliner. Ils nous révèlent cependant que les individus, dans leur vie quotidienne, ne sont pas uniquement ces machines passives à obéir aux appareils, à enregistrer des messages et à réagir aux stimulations extérieures, en quoi les change une psychologie sociale sommaire, réduite à accueillir des opinions et des images. Au contraire, ils possèdent la fraîcheur de l'imagination et le désir de donner un sens à la société et à l'univers qui sont les leurs.<sup>115</sup>

La différence de hiérarchisation des risques entre les profanes et les scientifiques peut aussi s'expliquer par la **théorie de l'amplification (ou de l'atténuation) sociale**. Roger Kasperson postule que les profanes expriment, à travers l'évaluation d'un risque, une certaine vision du monde :

Social amplification of risk denotes the phenomenon by which information processes, institutional structures, social-group behavior and individual responses shape the social experience of risk, thereby contributing to risk consequences [...]. The interaction between risk events and social processes makes clear that, as used in this framework, risk has meaning only to the extent that it treats how people think about the world and its relationships. Thus, there is no such thing as 'true' (absolute) and 'distorted' (socially determined) risk.<sup>116</sup>

C'est en effet cet aspect que souligne, Bernard Festy, président de l'Association pour la Prévention de la Pollution Atmosphérique (APPA), à propos de la pollution de l'air en milieu urbain :

La qualité de l'air en zone urbaine attire l'attention du corps social dans son ensemble sur notre façon de vivre et sur ses désordres, ainsi que sur notre capacité à nous respecter les uns les autres, à respecter l'environnement autrement que par des paroles vertueuses. De la ville « laboratoire » se dégage notre aptitude à traiter sérieusement et à terme de problèmes d'environnement au sens large, aux plans technologique, institutionnel, économique et sociopolitique.<sup>117</sup>

---

<sup>115</sup> MOSCOVICI Serge, *La psychanalyse, son image et son public.*, Paris : PUF, 1976 (1<sup>e</sup> édition 1961), p.54

<sup>116</sup> KASPERSON Roger, *et. al.*, « The Social Amplification of Risk: A Conceptual Framework », *In* Paul SLOVIC *The Perception of Risk*, London: Earthscan, 2000 (1<sup>e</sup> édition 1988), p.237

<sup>117</sup> Préface du livre de William Dab et Isabelle Roussel, (*L'air et la ville*, Paris : Hachettes Littératures, 2001, p.10).

Plusieurs questions émergent de ces réflexions autour de la perception du risque par les profanes :

- comment l'**expertise scientifique** apparaît-elle dans les médias ? pour quels motifs ?
- l'opposition **savoir savant / savoir profane** est-elle présente dans les médias et, si oui, de quelle manière ? est-elle alors perçue par le public ?
- le problème de la pollution de l'air permet à la population **d'exprimer d'autres craintes** : comment les identifier ?

## 4- LES QUESTIONS DE RECHERCHE

Dans ce chapitre, nous avons analysé notre objet d'étude selon trois directions différentes. Du point de vue **scientifique**, nous avons montré l'évolution du problème : d'une pollution majoritairement industrielle dans les années 1950 à une prédominance des transports routiers aujourd'hui. Du point de vue **législatif**, les lois, les réglementations et les sommets internationaux illustrent la prise de conscience collective de la nécessité de lutter contre la pollution atmosphérique au niveau local, régional et global. Du point de vue **social**, nous avons souligné la complexité des perceptions des risques liés à la pollution en milieu urbain avec notamment la contradiction entre l'inquiétude, la motivation et l'action.

Grâce à ces analyses, de nombreuses questions de recherche ont été soulevées en relation avec les pôles « émission » et « réception » de la communication : le traitement multimédiatique et les perceptions et comportements de la population.

### 4.1- Traitement (multi)médiatique

**Quel est le traitement multimédiatique du problème de la pollution de l'air ?** C'est la question principale que nous nous posons. Cependant, plusieurs questions plus précises, concernant notre objet d'étude, doivent être énoncées. Elles se répartissent en quatre thèmes : les polluants et leurs effets, les moyens de lutte, le droit à l'information et les acteurs.

Les premières questions concernent **les polluants et leurs effets** :

- Comment les journalistes composent-ils avec la multitude de polluants ? Les polluants majeurs sont-ils cités ? Leur fonction d'indicateur est-elle précisée ? La différence entre l'ozone troposphérique et stratosphérique est-elle explicite ?
- Les différences entre sources fixes et mobiles, avec la part grandissante de ces dernières

pour la pollution locale mais aussi l'effet de serre, sont-elles expliquées dans les médias ?

- Les effets de la pollution interviennent sur deux échelles : spatialement avec les effets locaux, régionaux et planétaires, et temporellement avec les effets immédiats ou à long terme. Ces aspects sont-ils abordés indépendamment les uns des autres ou imbriqués ?

Plusieurs questions de recherche sont relatives aux **moyens de lutte** contre la pollution :

- Les différents moyens de lutte contre la pollution sont-ils régulièrement abordés et analysés dans les médias ? Peut-on identifier des différences de traitement selon les supports médiatiques ?
- Les mesures purement techniques sont-elles présentées comme la solution idéale au problème ? La question de leur relative limite d'efficacité est-elle débattue ?

L'instauration du **droit à l'information** sur la qualité de l'air que l'on respire appelle certaines interrogations :

- Dans la pratique, comment se traduit le droit à l'information instauré par la loi sur l'Air ? L'indice Atmo est-il utilisé, avec ou sans la mascotte ?
- Quelle est l'évolution temporelle, sur une durée d'un an, du traitement multimédiatique de la pollution de l'air ? existe-t-il des périodes de tapage (ou de silence) médiatique ? peut-on en identifier les causes, les durées... ?
- En cas d'alerte à la pollution, les médias sont chargés d'informer la population. Que disent-ils dans ces cas-là ? qu'est-ce qu'une information d'alerte ? comment le problème est-il traité par les différents médias ?

Enfin, plusieurs questions sont relatives au rôle des **acteurs** dans les médias :

- Quels sont les différents acteurs du problème de la pollution de l'air intervenant dans les médias ? Comment sont-ils présentés et sont-ils identifiables facilement par le public ?
- Quand l'expertise scientifique intervient-elle dans les médias ? à quelles occasions et pour quelles raisons ? L'opposition savoir savant / savoir profane est-elle présente et, si oui, de quelle manière ?
- Les efforts institutionnels, tant au niveau de la France (avec la Loi sur l'air) qu'au niveau européen (avec les différentes directives) et à l'échelle internationale (avec les grandes conférences), avec les désaccords et les tensions qui les accompagnent, sont-ils analysés et discutés ?

## 4.2- Perceptions et comportements de la population

**Quelles sont les perceptions et les comportements de la population par rapport au problème de la pollution de l'air ?** Cette question générale a été décomposée en plusieurs questions plus précises relatives aux thèmes suivants : les préoccupations des Franciliens pour ce problème, la vie quotidienne avec la pollution, les regards sur les moyens de lutte et la question de l'action individuelle.

Les premières questions portent sur **les préoccupations du public** pour ce problème :

- Quelles sont les personnes qui se disent inquiètes ou au contraire qui n'y attachent aucune importance ? pour quelles raisons ?
- Sur quels éléments reposent les inquiétudes de la population : les gênes respiratoires, les yeux qui piquent, l'asthme de leur enfant... À travers cette inquiétude, d'autres craintes s'expriment-elles et comment peut-on les identifier ?
- La médiatisation du problème de la pollution de l'air participe-t-elle de l'inquiétude de la population ? Comment évaluer, en pratique, cette influence ?

La **vie quotidienne avec la pollution** est également source d'interrogation :

- Les effets de la pollution sont-ils ressentis tous les jours ou seulement en cas de pics ? Quels sont les signes, les symptômes d'un air pollué ?
- La perception de la pollution varie-t-elle selon les lieux (parc, banlieue, périphérique...), les moments de la journée (matin, midi...), les saisons et les conditions météorologiques (temps chaud ou plutôt froid, présence ou absence de vent...)?
- Comment les différentes sources de pollution sont-elles identifiées par le public ? Quels sont les critères d'identification ?

Le **regard** des Franciliens **sur les moyens de lutte** en général nous intéresse également :

- La lutte contre la pollution est-elle nécessaire et possible ? Si oui, quels moyens faudrait-il mettre en œuvre ?
- Quels regards sont portés sur les actions déjà en place comme les améliorations technologiques, l'élargissement des voies de bus à Paris, la pastille verte et la procédure d'alerte... ?
- À propos des différents points de vue adoptés par les acteurs du problème, écologistes et industriels notamment, comment le public se situe-t-il dans le débat ?

La **question de l'action individuelle** est au centre de nos préoccupations :

- Les Franciliens ont-ils le sentiment d'agir, de lutter contre la pollution et d'avoir prise sur le problème ?
- Est-il possible d'identifier les freins et les moteurs de l'action individuelle ? Quelle méthodologie faut-il mettre en place pour cela ? Comment mettre en évidence les poids respectifs entre les différents freins et moteurs ?
- Quand il y a un pic de pollution, les automobilistes laissent-ils leur voiture au garage ou réduisent-ils leur vitesse ? Les personnes sensibles respectent-elles les consignes qui leurs sont données pour se protéger ? Plus généralement, comment les Franciliens jugent-ils l'information donnée en temps de crise ?

À ces questions qui portent sur l'un ou l'autre des pôles de la communication (émission et réception), nous ajoutons la réflexion centrale sur les liens éventuels entre l'information et les perceptions de la population, sans oublier le passage à l'action, en cas de pic de pollution mais également au quotidien.

Nous avons précédemment souligné la complexité des pratiques médiatiques. Cette complexité est accrue par l'enchevêtrement des supports de communication, comme va le montrer le panorama des différentes « rencontres » possibles entre la population et l'information consacrée à la pollution atmosphérique.

# PAYSAGES

Les effets de la communication publique ne sont pas directement mesurables. D'une part il est impossible d'extraire celle-ci d'un contexte complexe où de nombreuses communications, à différents niveaux, s'enchevêtrent et se parasitent. D'autre part, ses effets ne sont pas immédiats : ils ne peuvent être saisis que sur le long terme sans qu'il soit possible d'isoler ce qui peut être attribué à la communication publique proprement dite.

Geneviève PAICHELER  
*Prévention du sida et agenda politique*, CNRS Éditions, 2002, p.262

## C. RENCONTRES ENTRE LE PUBLIC ET L'INFORMATION

Les canaux d'information de la population en matière de pollution atmosphérique sont multiples et variés. Nous en avons identifiés un certain nombre. La liste n'est pas exhaustive, elle nous permettra de mieux situer par la suite notre corpus d'analyse dans cet amas informationnel. Ils caractérisent les possibilités de *rencontres* entre le « grand public » et l'information relative au problème de la pollution de l'air par les gaz d'échappement.

Pierre Fresnault-Dervelle parle des « rencontres improbables » pour traduire le fait que « nous ne portons guère d'attention aux affiches ou aux annonces [publicitaires] qui voudraient cependant nous maintenir dans une perpétuelle alerte »<sup>118</sup>. Nous choisissons d'employer le terme de « rencontres possibles » pour caractériser l'offre d'information faite aux individus sur le sujet de la pollution atmosphérique, sans présumer de l'usage qu'il en sera fait...

Nous avons recensé six types de rencontres entre le public et l'information relative à la pollution de l'air :

- médias (presse, radio, télévision, cinéma) ;
- téléphone, minitel, Internet ;
- brochures, dépliants, affiches ;
- journaux lumineux des villes ;
- expositions, manifestations publiques ;
- étiquettes et emballages de produits de consommation courante.

Une schématisation de ce panorama de rencontres possibles est présentée sur la page suivante.

---

<sup>118</sup> FRESNAULT-DERVELLE Pierre, « La photo publicitaire ou la prégnance des images impersonnelles », *MédiaMorphoses*, n°5, juillet 2002, p.49



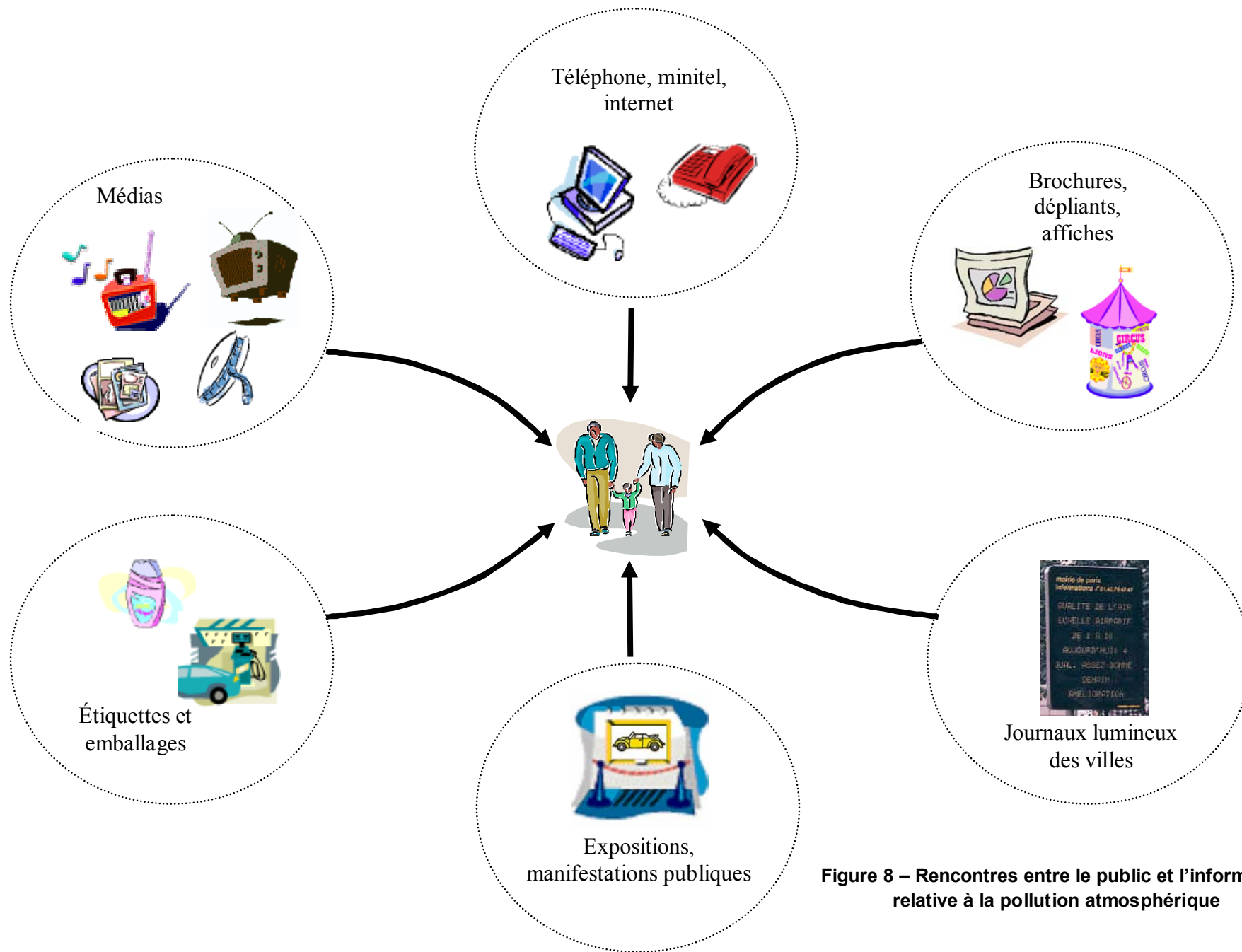


Figure 8 – Rencontres entre le public et l'information relative à la pollution atmosphérique

# 1- MÉDIAS

Les médias, ou « mass media », sont les premiers qui viennent à l'esprit si l'on entend ce terme comme celui « désignant habituellement les supports de diffusion massive de l'information »<sup>119</sup>, c'est-à-dire la presse, la télévision, la radio et le cinéma.

Dans le paysage écrit et audiovisuel français, les rencontres entre le public et l'information relative au problème de la pollution de l'air peuvent être nombreuses et parfois inattendues.

Les données recueillies par les associations chargées de la surveillance de la qualité de l'air en France sont susceptibles d'être relayées par la presse, les télévisions et les radios locales. Rappelons que ces associations sont implantées :

- au niveau local comme AREMA Lille Métropole et ATMOSF'AIR Chalon-sur-Saône ;
- au niveau départemental comme QUALIT'AIR 06, AMPASEL (qualité de l'air dans les départements des Alpes-Maritimes et de la Loire) ;
- au niveau régional comme ATMO Picardie ou AREQUA Poitou-Charentes.

En région parisienne par exemple, l'indice Atmo de la qualité de l'air déterminé chaque jour par AIRPARIF, est notamment communiqué :

- dans *Le Parisien – Édition de Paris*, à côté de la carte météorologique ;
- sur *France 3 – Île-de-France Paris*, qui le diffuse deux fois par jour, à 13h28 et 19h23 ;
- sur *BFM* dans « La chronique de l'air » à 20h28.

En outre, de nombreux supports (presse, radio ou télévision) spécialisés dans le domaine de l'environnement, voire de la pollution atmosphérique, et dans les domaines connexes, comme la vulgarisation des sciences et la médecine, sont susceptibles de traiter le sujet. Citons par exemple :

- les magazines Pollution atmosphérique, Science et Vie ou Le Quotidien du Médecin ;
- « Nature », « E=M6 » ou « Le Journal de la Santé » diffusés sur *Arte*, *M6* et *La Cinquième* ;
- « BFM Environnement », « Continent Sciences » et la chronique santé de Michel CYMES diffusés sur *BFM* et *France Info*.

---

<sup>119</sup> BELISLE Claire, BIANCHI Jean et JOURDAN Robert, 1999, *Pratiques médiatiques. 50 mots clés*. Paris : CNRS Éditions (collection « CNRS Communication »), p.199

Ces deux types de rencontres pourraient être qualifiées « d’attendues » ou « d’espérées » dans la mesure où une personne désirant obtenir des informations sur le sujet se tournerait en premier lieu vers ces canaux facilement identifiables.

Plus intéressantes à nos yeux sont les rencontres inattendues ou heureuses qui peuvent interpeller le public alors qu’il ne s’y attend pas. En effet, un public plus large, plus diversifié peut alors être atteint, voire touché. Par exemple, l’état d’esprit d’une personne qui visionne un sujet sur les pots catalytiques dans « Turbo » sur *M6* est sûrement différent de celui de la personne qui est déjà sensibilisée au problème et qui regarde, *pour en savoir plus*, « Planète en détresse » sur *La Cinquième*. Nous pensons que ce critère, comme de nombreux autres<sup>120</sup>, a son importance quand il s’agit d’examiner les modalités de la « transformation » du spectateur en spect-« acteur ».

Nous plaçons dans cette catégorie « rencontres inattendues » tous les articles qui abordent le problème et qui sont publiés dans les périodiques « d’information générale »<sup>121</sup>, sous des rubriques diverses : politique, économie, société, santé, technologie, faits divers, etc. Sont concernés également les sujets radiophoniques ou télévisuels tels que :

les brèves et les reportages des journaux parlés ou télévisés ;

certains numéros de magazines tels que « Le téléphone sonne » ou « Envoyé Spécial » diffusés respectivement sur *France Inter* et *France 2* ;

certaines chroniques comme celle de Rolland DHORDAIN diffusée par *France Info* et consacrée à l’Europe.

Plus surprenant encore le traitement d’un ou de plusieurs aspects du problème dans les animations comme « Les Minikeums » sur *France 3* ou « Les Guignols de l’Info » sur *Canal +*, dans une page d’information<sup>122</sup> rédigée par l’ADEME et publiée dans *Télérama*...

Il faut également inclure à ces catégories le cinéma qui fait appel à l’émotion du public. L’implication émotionnelle du spectateur, son identification éventuelle avec tel ou tel personnage de fiction est peut-être l’une des conditions pour le passage à l’action. Nous avons

---

<sup>120</sup> L’un des objectifs de cette thèse est justement d’identifier certains de ces critères qui sont impliqués dans le passage à l’action du public : cf. chapitre I–GRILLE D’ANALYSE DISPOSITIONNELLE.

<sup>121</sup> ALBERT Pierre, 1998, *La presse française*. Paris : La Documentation Française, 192 p.

<sup>122</sup> S’agit-il, aussi, d’une page publicitaire ?

repéré un téléfilm en deux parties, diffusé sur TF1 qui s'intitule « Toutes les femmes sont des déesses » et dont l'action se déroule à Athènes (la ville la plus polluée d'Europe selon le résumé producteur) : l'un des principaux personnages est pneumologue et soigne des enfants asthmatiques.

## 2- TÉLÉPHONE, MINITEL ET INTERNET

De nombreux services téléphoniques ou télématiques sont mis en place par les associations et les institutions pour répondre aux éventuelles questions de la population concernant les problèmes d'environnement en général et la pollution de l'air en particulier. Citons, par exemple<sup>123</sup> :

- le N° AZUR 0 810 060 050 proposé par l'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie (ADEME) pour les personnes qui désirent simplement « en savoir plus » ;
- en région parisienne, le 01 40 34 76 14 est le numéro du service téléphonique d'aide médicale spécialisé où les personnes sensibles, angoissées ou simplement préoccupées peuvent y recevoir des informations et des conseils ;
- le service « allô environnement » de la mairie de Cachan (01 49 69 61 81) ;
- les services proposés par les associations de surveillance de la qualité de l'air comme le service télématique d'AIRPARIF (36 15 code AIRPARIF), le répondeur vocal d'AIRMARAIX en Provence-Alpes-Côte-d'Azur (04 91 83 21 83) ou, simplement, le numéro de téléphone d'AREQUA en Poitou-Charentes (05 46 44 83 88) ;
- le 3615 code FTV3 qui est proposé aux personnes qui regardent le bulletin de la qualité de l'air sur *France 3 – Ile-de-France* à 13h28 et à 19h23 ;
- le service Orange « Pollens & Pollution » mis en place en mai 2002 qui permet de recevoir sur l'écran de son téléphone portable (message SMS) un bulletin prévisionnel pour la journée sur le risque allergique (pollens) et la qualité de l'air (pollution) dans tous les départements.

---

<sup>123</sup> Cette liste n'a pas comme ambition d'être exhaustive mais simplement de donner quelques éléments préliminaires à une éventuelle étude concernant le fonctionnement et l'usage des services téléphoniques et télématiques. Il serait en effet intéressant de comparer les services proposés et les types de questions posées, de définir les profils des personnes qui font cette démarche, de savoir comment ils ont eu connaissance du numéro de téléphone ou du code, etc.

Quant à l'Internet, il regorge d'informations relatives au problème de la pollution de l'air. Pour illustrer cette richesse, nous avons recensé, en janvier et février 2001, les sites français abordant le problème<sup>124</sup>.

Nous avons, pour cela, effectué une recherche par mots clés (« pollution » et « air ») avec le moteur de recherche *Yahoo !* et le méta-moteur *Copernic*. Nous avons aussi visité les sites déjà connus (ceux des associations du réseau Atmo, des ministères, de certaines associations...) ainsi que les liens associés. **109 sites**, dont la liste complète est présentée en annexe (Annexe I), ont ainsi été répertoriés et classés en fonction de deux critères<sup>125</sup>.

Le premier critère est relatif à **la « nature » de l'émetteur du site** : s'agit-il d'une association, d'une institution<sup>126</sup>, d'une entreprise ou d'une personne (site « perso ») ? Cette différenciation nous semble importante puisque nous pensons que les discours diffèrent selon le point de vue du problème adopté et selon les intérêts moraux ou financiers mis en jeu. Par exemple, l'association *Réagir*, qui lutte contre le trafic routier dans la Vallée de la Maurienne, et l'*Union routière de France* qui prône le « tout voiture » ne tiennent sûrement pas les mêmes discours sur le problème de la pollution de l'air.

En ce qui concerne les sites « perso », il était indispensable de les repérer puisqu'ils témoignent du regard de la population sur le problème. Le réseau Internet permet une prise de parole directe et brutale<sup>127</sup> des individus, ce qui est plutôt rare dans la presse, à la télévision et à la radio.

La répartition des différents types d'éditeurs des sites recensés est présentée dans le tableau ci-après :

---

<sup>124</sup> Nous avons volontairement défini des limites d'espace (sites français en ".fr" le plus souvent) et de temps (janvier et février 2001). Des études complémentaires pourraient comparer leur contenu avec ceux des autres sites, francophones ou non, et étudier leur évolution dans le temps (étude diachronique).

<sup>125</sup> Identifier et caractériser les visiteurs de ces sites serait également instructif et pourrait faire l'objet de recherches ultérieures.

<sup>126</sup> Nous avons regroupé sous ce terme « institutions » les sites des organismes étatiques comme les ministères et les diverses directions régionales (DRIRE, DIREN...) et autres agences (ADEME, ARENE...), des mairies de certaines villes (Lyon, La Rochelle...) et des organismes scientifiques (laboratoires, universités...).

<sup>127</sup> Il n'y a pas de montage vidéo avant le passage à l'antenne ni de retranscription des propos par le journaliste. Le rédacteur du site est maître de ses propos.

Type d'éditeur des sites	Nombre	%
Institutions	39	35.8
Associations (dont associations Atmo)	38 (24)	34.9 (22)
Sites « perso »	22	20.2
Industriels	10	9.2
<b>Total</b>	<b>109</b>	<b>100</b>

Tableau 3 – Répartition par type d'éditeur des sites Internet recensés.

Le second critère s'appuie sur la **nature des différents thèmes abordés**<sup>128</sup>. 73 sites (soit 67 %) exposent des généralités par rapport aux problèmes de la pollution de l'air : quelles en sont les causes, les conséquences sur l'homme, sur l'environnement et quels sont les moyens de lutte possibles. Nous avons compté 32 sites (soit 29.4 %) qui adoptent ce point de vue global et choisissent de ne développer aucun autre thème. Peut-on dire alors que les éditeurs souhaitent informer sans prendre parti ? Inversement, 52 sites (soit 47.7 %) abordent ou développent (après les généralités) au moins un autre thème plus précis :

- les effets de la pollution sur la santé de l'homme, sur l'environnement (effet de serre) ou les végétaux (11 sites) ;
- les véhicules « propres » : électrique, au GPL ou au GNV (8 sites) ;
- la réglementation en matière de pollution atmosphérique (4 sites).

A noter la particularité des associations du réseau Atmo qui abordent à la fois les généralités sur le problème mais également les résultats de mesures locales.

<sup>128</sup> Cette identification des différents thèmes abordés s'est faite de manière superficielle, à la lecture en diagonale des pages proposées. Nous n'avons pas effectué d'analyse de contenu minutieuse comme nous l'avons fait pour les éléments de notre corpus (cf. chapitre F–THÈMES DU DÉBAT PUBLIC). Notre objectif était simplement de montrer la richesse d'Internet, de donner une idée de ce que l'on peut y trouver à propos de la pollution atmosphérique, sans pour autant en faire une partie intégrante de notre corpus.

Ce sondage des sites Internet qui traitent du problème de la pollution de l'air mériterait d'être développé en profondeur (étude du contenu, des différents concepts présentés...) et en longueur (dans le temps). Caractériser les visiteurs de ces sites serait également riche d'enseignements. Par exemple, le visiteur était-il à la recherche d'une information précise ou bien est-il « tombé » sur le site par hasard, au fil des liens hypertextes ?

Notons qu'il faudrait ajouter aux sites recensés précédemment tous ceux des chaînes de télévision, de radio et de presse qui mettent leurs archives à la disposition des « surfers » : il est possible de consulter en ligne les articles ou émissions liés au problème, moyennant finances ou non : les archives du journal *Le Monde* sont payantes alors que celle de la radio *BFM* sont gratuites<sup>129</sup>.

### 3- BROCHURES, DÉPLIANTS ET AFFICHES

Les institutions, les industriels et les associations sont aussi susceptibles d'éditer des documents à destination du grand public relativement à notre problème.

Tout d'abord, l'ensemble des **collectivités territoriales et locales** sont concernées et se mobilisent pour informer la population :

- les Ministères de l'Environnement et de l'Aménagement du Territoire, des Transports, de la Santé Publique ;
- les préfetures, conseils régionaux, conseils généraux et mairies ;
- les diverses directions régionales et départementales : Directions Régionales de l'ENvironnement (DIREN), de l'Industrie, de la Recherche et de l'Environnement (DRIRE), Direction Départementale des Affaires Sanitaires et Sociales (DDASS), etc.

Il faut également citer les **agences et organismes scientifiques** qui dépendent directement des pouvoirs publics :

- les Organismes Régionaux de Santé ORS, le Laboratoire d'Hygiène de la Ville de Paris (LHVP), notamment, en ce qui concerne la santé ;
- l'Agence De l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie (ADEME), les Agences Régionales de l'Environnement et des Nouvelles Énergies (ARENE), l'Institut Français de

---

<sup>129</sup> <http://www.lemonde.fr> et <http://bfm.iside.net>

l'ENvironnement (IFEN), dans le domaine de l'environnement, par exemple ;

- et en ce qui concerne les l'industrie et les transports : l'Institut National de REcherche sur les Transports et leur Sécurité (INRETS), l'Institut National de l'Environnement Industriel et des RISques (INERIS), etc.

Bien sûr, certains **industriels** du domaine des transports sont impliqués :

- les constructeurs automobiles comme Peugeot, Volvo ou Toyota (pour n'en citer que trois) ;
- les pétroliers et autres producteurs d'énergies alternatives comme Total-Fina-Elf, Gaz De France, la Confédération Générale des Planteurs de Betteraves...

Ensuite, certaines **associations**, qu'elles soient « pro-environnement » comme Greenpeace, la Fondation Nicolas Hulot ou l'Association de Prévention contre la Pollution Atmosphérique (APPA) ou « pro-voiture » comme l'Union routière de France, la Fédération des Automobiles Clubs de France, se positionnent par rapport au problème et militent en conséquence.

Enfin, au croisement des catégories précédentes se trouvent les associations du réseau national de surveillance et d'information sur l'air (**réseau Atmo**) : AIRPARIF pour la région parisienne, ORAMIP pour la région toulousaine, ARPAM pour la Franche Comté, etc. Ce sont des associations à but non lucratif (loi 1901) constituées de 4 Collèges :

- des représentants de l'État,
- des collectivités locales,
- des industriels,
- des représentants d'associations de consommateurs et de défense de l'environnement et des professionnels de la santé.

Les documents édités par les uns et les autres peuvent se présenter sous diverses formes : dépliants, brochures, affiches, rapports d'activités, bilans... Plus originales (plus rares aussi) les informations présentes sur des marques-pages, des autocollants ou des CD-Rom. Le problème qui se pose relativement à ces documents est celui de leur diffusion et de leur lectorat potentiel : sont-ils distribués (dans les boîtes aux lettres, dans la rue...) ou laissés à disposition dans les lieux publics (mairies, bibliothèques ou ...stations services) ?



Notons également que certains véhicules de transport public, de ramassage des déchets ménagers, de collectivités servent de vitrine technologique :

- sur certains bus de la RATP, on peut lire « ce bus roule au gaz », « ce bus roule à l'aquazole » ou « ce bus est équipé d'un filtre catalytique » ;
- certains bus Louis Gaubert, qui circulent notamment autour de Vélizy, portent la mention : « EURO 3. Le moteur propre, pour votre environnement », le chiffre 3 étant représenté comme un pot d'échappement duquel sortent de jolies fleurs blanches ;
- sur les camions bennes du Syndicat intercommunal des ordures ménagères (Siom) de la vallée de Chevreuse, on peut également lire « Je roule au Gaz naturel » ;
- sur les scooters électriques de la Police Municipale de la ville de Cachan sur lesquels est portée la mention « Scootelec » ;
- sur les véhicules électriques de la flotte de la mairie de Paris : « Véhicule électrique - Ma ville respire ».

## **4- JOURNAUX LUMINEUX DES VILLES**

De nombreuses villes de France disposent d'un certain nombre de panneaux lumineux placés à des endroits stratégiques (places et rues fréquentées, entrées des villes, sorties des écoles, etc.) Leur rôle consiste à diffuser, tout au long de la journée, des informations liées à la vie associative, aux événements culturels et, accessoirement, à la qualité de l'air environnant. C'est le cas, par exemple, des villes d'Aix, Aubagne, Avignon, Marseille et Toulon en région Provence-Alpes-Côte-d'Azur.

En ce qui concerne la ville de Paris, 170 panneaux lumineux (7 lignes de 16 caractères au maximum) sont disséminés dans ses rues. Ils sont gérés par la Direction Générale de l'Information et de la Communication (DGIC) de la ville. Parmi les informations affichées, qui se succèdent toutes les 20 secondes environ, certaines sont relatives au problème de la pollution de l'air. Deux types de messages sont affichés chaque jour – sauf les samedis, dimanches et jours fériés – en fin de matinée et en soirée.

A 9h30, le Service de la Pollution de l’Air et de l’Ambiance Sonore (SPAAS) de la ville de Paris communique à la DGIC l’évaluation de l’indice Atmo du jour faite par AIRPARIF. Le message est diffusé régulièrement entre 10h et 13h. Il a la forme suivante :

QUALITE DE L’AIR SOURCE : AIRPARIF ECHELLE DE 1 A 10 PREVISION POUR AUJOURD’HUI : <b>3</b> QUALITE <b>BONNE</b> EVOLUTION : <b>STABLE</b>
---

A 16h30, le SPAAS confirme l’indice du jour et indique l’évolution probable pour le lendemain (toujours d’après les données d’AIRPARIF). Le message est diffusé régulièrement entre 17h et 24h. Il se présente de la manière suivante :

QUALITE DE L’AIR ECHELLE AIRPARIF DE 1 A 10 AUJOURD’HUI : <b>4</b> QUAL. <b>BONNE</b> DEMAIN <b>AMELIORATION</b>
--

Les informations que nous avons notées en gras sont liées à la valeur de l’indice ATMO prévue ou effective (indice 1 ⇔ qualité très bonne ... indice 6 ⇔ qualité moyenne ... indice 10 ⇔ qualité très mauvaise) et aux prévisions météorologiques qui conditionnent l’évolution de cet indice : la qualité de l’air peut-être stable, s’améliorer ou se détériorer.

Si les informations ne sont pas transmises par le SPAAS – les samedis, dimanches et jours fériés – elles sont tout de même disponibles sur le serveur minitel d’AIRPARIF (36 14 AIRPARIF) et consultées par le personnel de la DGIC. En revanche, seul le message du soir est diffusé.

En cas d’augmentation du niveau de pollution, la Direction Générale de l’Information et de la Communication peut prendre des initiatives<sup>130</sup> et diffuser d’autres types de messages<sup>131</sup>. En voici quelques exemples :

POLLUTION ELEVEE  
LUNDI 15 MAI  
VITESSE LIMITEE  
ENTRE 7H ET 20H  
A 60 km/h  
SUR LE BOULEVARD  
PERIPHERIQUE

POLLUTION ELEVEE  
ATTENTION  
PERSONNES  
SENSIBLES  
N° TEL. POUR  
RENSEIGNEMENTS  
01 40 34 76 14<sup>132</sup>

RISQUE  
DE POLLUTION  
—  
PRENEZ  
LES TRANSPORTS  
EN COMMUN

RISQUE  
DE POLLUTION  
—  
STATIONNEMENT  
RESIDENTIEL  
GRATUIT

<sup>130</sup> En accord avec la Préfecture de Police de Paris dans le cas du stationnement résidentiel gratuit et avec le Cabinet du Maire dans tous les cas.

<sup>131</sup> Cette mobilisation des politiques qui semble augmenter avec le niveau de pollution est problématique : en cas de pic de pollution, faut-il diffuser d’autres messages que ceux habituels ? pourquoi les politiques pensent-ils que cela est nécessaire ? le public constate-t-il et réagit-il à ces changements ?

<sup>132</sup> Numéro du service téléphonique d’aide médicale spécialisée ; les personnes sensibles, angoissées ou simplement préoccupées peuvent y recevoir des informations et des conseils.

En outre, en cas de « crise », les journaux lumineux sont utilisés pour diffuser des informations spécifiques, transmises par le SPAAS, comme celles affichées le 1er octobre 1997, (unique) jour de la mise en œuvre de la « circulation alternée » :

POLLUTION ELEVEE  
LE 1er OCTOBRE  
DE 5H30 A MINUIT  
SEULES LES  
VOITURES QUI ONT  
UN NUMERO IMPAIR  
PEUVENT CIRCULER

À ces panneaux installés dans les rues de nos villes il faut ajouter les panneaux à messages variables disposés le long des autoroutes, du périphérique parisien... Le message apparaît en cas d'alerte à la pollution. Il est succinct : « POLLUTION : 90 km/h MAXIMUM » le long de l'A86 par exemple (sur laquelle la vitesse est habituellement limitée à 110 km/h) ou bien « POLLUTION : 60 km/h MAXIMUM » sur le périphérique (au lieu de 80 km/h).

## 5- EXPOSITIONS ET MANIFESTATIONS PUBLIQUES

Les associations membres du Réseau national de surveillance et d'information sur l'air se mobilisent régulièrement pour informer la population, que ce soit dans leurs locaux, dans les lieux publics ou les écoles et universités.

Par exemple, durant le mois de septembre 2000, ATMO AUVERGNE (surveillance de la qualité de l'air en Auvergne) a participé à diverses manifestations (source : *Qualité de l'air en Auvergne – septembre octobre 2000*) :

- une exposition, des vidéoprojections et de la documentation furent proposées au sommet du Puy de Dôme dans le cadre des journées du patrimoine ;
- différents appareils de mesure ainsi que le site Internet de l'association furent présentés pendant la Foire de Cournon ;
- le laboratoire mobile fut installé à Montluçon à l'occasion de la journée européenne du 22 septembre « en ville sans ma voiture ».

Autre exemple, dans son bilan 1999 des actions de communication, AIRLOR (surveillance de la qualité de l'air en Lorraine) indique que l'association est intervenue une vingtaine de fois pour des conférences ou des exposés sur la qualité de l'air dans des écoles d'ingénieurs, des organismes de formation ou dans les locaux d'AIRLOR (source : *AIRLOR Infos n°66 – janvier 2000*).

Certaines associations ou institutions proposent également des services téléphoniques ou télématiques d'information à la population.

Il est également possible de « rencontrer » l'information relative au problème de la pollution de l'air lors de certains salons plus ou moins spécialisés, comme les salons de l'automobile ou de l'environnement<sup>133</sup>, mais également dans des lieux plus inattendus comme les centres commerciaux<sup>134</sup> ou les centres culturels.

Par exemple, fin novembre 2000, dans le hall du Centre Georges Pompidou à Paris, était présenté un concept-car de Citroën nommé Osmose. Sur un large panneau rectangulaire placé à même le sol, en avant de « l'automobile », le visiteur pouvait lire :

*Concept : réconcilier l'automobile, la ville et les piétons.*

*[...]*

*Fonctions : purification de l'air extérieur<sup>135</sup>  
affichage d'informations pour tous  
airbag piétons*

---

<sup>133</sup> Les salons spécialisés sont intéressants car tous les acteurs impliqués sont réunis sous le même toit : les institutions, les associations et les industriels. A titre d'anecdote, au Salon de l'Environnement de Paris, qui s'est déroulé début novembre 2000, autour du stand de la RATP-SNCF tournait une personne portant autour du cou des photos des motrices Diesel accusées de polluer l'air de l'est parisien et qui criait : « Regardez la réalité - la SNCF pollue l'air parisien ! ».

<sup>134</sup> Durant l'été 2000, par exemple, le centre commercial Vélizy 2 (toujours en région parisienne) proposait à ses visiteurs une exposition relative à l'environnement : la terre, l'eau et l'air.

<sup>135</sup> Cette fonction, déjà proposée sur des véhicules « classiques » comme la Volvo V70, consiste à transformer en dioxygène (O<sub>2</sub>) les molécules d'ozone (O<sub>3</sub>) présentes dans l'air environnant et qui entrent en contact avec un catalyseur placé à l'avant du véhicule. La qualité de l'air serait donc meilleure après le passage du véhicule, difficile cependant d'évaluer l'efficacité pratique de ces catalyseurs. Il faudrait contacter le fabricant pour en savoir plus.

Plus de détails sur ce concept étaient disponibles dans un encart, pour le lecteur non pressé ou intéressé :

*Osmose est certainement le premier véhicule à s'intéresser aussi aux piétons ! Sur le principe du covoiturage, il permet aux automobilistes et aux piétons allant dans la même direction de se rencontrer le temps d'un trajet.*

*Citroën propose ainsi un nouveau concept de véhicule fondé sur le principe d'une utilisation plus responsable de l'automobile en milieu urbain [...].*

*Osmose contribue à l'amélioration de la qualité de l'air environnant. Il est propulsé par un moteur hybride qui fonctionne au tout électrique dans les centres urbains. En outre, il purifie l'air ambiant grâce à un filtre fonctionnant à l'énergie solaire [...].*

## 6- ÉTIQUETTES ET EMBALLAGES DE PRODUITS DU COMMERCE

Certains produits du commerce ont un lien direct avec le problème de la pollution de l'air par les gaz d'échappement. Ainsi des informations scientifiques relatives au problème sont présentes dans leur nom même ou sont portées sur leur emballage<sup>136</sup>. Citons quelques exemples :

- les propriétaires de véhicules à essence font régulièrement le plein avec l'un des **carburants** suivants : super plombé, super « sans plomb 95 » ou « sans plomb 98 » ;
- le nouveau **lubrifiant** *ELF* Évolution SXR 5W30 assure à ses utilisateurs « plus de performances, plus d'économie, moins de pollution » ;
- l'étiquette de l'**additif carburant** *Wynn's* spécial essence antipollution, comporte la mention suivante : « NON à la pollution et à la surconsommation ; OUI à une voiture plus propre et plus économique »<sup>137</sup> ;
- le **masque antipollution** (type masque de chirurgien) que portent certains citadins lorsqu'ils se déplacent en vélo.

---

<sup>136</sup> Seul le terme « pollution » est porté sur les étiquettes et les emballages. Et pourtant, nous lisons « pollution de l'air » ; en effet, de quel autre type de pollution pourrait-il s'agir ? Cette interprétation est-elle celle du public ?

<sup>137</sup> Si l'entretien régulier du véhicule est un geste qui contribue à limiter les émissions (geste d'ailleurs répété dans les brochures et émissions), qu'elle est l'efficacité de ces additifs, au-delà du slogan commercial ?

Certains emballages ou étiquettes de produits qui servent à l'entretien de l'habitat<sup>138</sup> mentionnent également le problème de la pollution de l'air :

- le **liquide lave-vitre** antipollution : il « limite le dépôt dû à la pollution », selon le fabricant<sup>139</sup> ;
- l'**aspirateur** « révolution'air »<sup>140</sup> Excellio Z 5229 d'*Electrolux* qui ne laisse ressortir que de l'air propre : « un air plus pur à la sortie qu'à l'entrée ». « Équipé du filtre Gore cleanstream (lavable et réutilisable<sup>141</sup>), il retient 99.97% des particules jusqu'à 0.3 microns et 99.5% jusqu'à 0.06 microns » ;

Enfin, il faut signaler la présence de quelques informations (plutôt succinctes) sur les étiquettes ou emballages de cosmétiques<sup>142</sup>. Citons, par exemple :

- le **démaquillant pour les yeux** qui contient, comme toute la gamme de « soins bio » de la même marque, un « complexe actif antipollution » ; on peut lire sur l'étiquette : « Rayonnements U.V., poussières, oxydes de carbone et d'azote accélèrent le vieillissement cutané et font perdre à votre peau éclat et souplesse. *Corine de Ferme* vous propose une gamme destinée à nettoyer ou protéger votre peau des agressions extérieures grâce au complexe antipollution utilisé » ;
- le **soin de jour** équilibrant de *L'institut Arnaud* qui « purifie et protège » : « la peau subit des agressions quotidiennes dues à son environnement (pollution, stress) créant les conditions de vieillissement accéléré. Soins de jour équilibrant [...] protège la peau contre les radicaux-libres et nettoie les cellules polluées » ;

---

<sup>138</sup> La pollution intérieure est ici plus particulièrement visée. Dans ce type de pollution, les dispositifs de combustion (chauffage, chauffe-eau, cuisinière...), les matériaux de construction, les occupants humains et animaux (fumée de tabac, germes, acariens, parasites...) et le sous-sol (radon) sont incriminés (Ministère de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement, 1997). Les polluants extérieurs pénètrent aussi dans les locaux par les prises d'air de ventilation et par les défauts d'étanchéité de la construction (infiltration) mais les données sur ce point sont beaucoup moins nombreuses (DRIRE Ile-de-France, 1999).

<sup>139</sup> On aurait aimé en savoir plus sur ce dépôt...

<sup>140</sup> Remarquons ce style de jeu de mot que nous retrouverons plus loin dans les titres des bulletins de la qualité de l'air édités par les associations du réseau Atmo : courants d'air, bulle d'air, atmosphère, etc. La question des relations entre jeux de mots et information sera posée dans le chapitre G-RÔLE DES ACTEURS, §2.6.3.

<sup>141</sup> Cette remarque entre parenthèse n'est pas anodine puisqu'elle indique en substance qu'un filtre s'encrasse et qu'il devient inefficace s'il n'est pas régulièrement nettoyé. C'est aussi le cas pour les filtres à particules qui équipent certains véhicules Diesel (comme la *Peugeot 607*).

<sup>142</sup> Y a-t-il de plus en plus d'inscriptions de ce type ? Quelles sont les raisons qui poussent les marques à afficher de telles informations ? S'agit-il d'informations *gratuites* ou bien de résultats de recherches ? L'usage de signes extérieurs scientifiques augmente-il les ventes ? Autant de questions que l'on pourrait poser aux directeurs du marketing des entreprises concernées.

- le **masque** anti-grise mine *Cosmence*, « idéal pour contrer les effets de la pollution, la fumée et autres "brouilles teint" quotidiens ! » ;
- le **shampooing** protecteur anti-pollution au chitoscorban des *Laboratoires Cattier* : « le chitoscorban est un complexe original qui se fixe sur la structure kératinique du cheveu et fait écran à la pollution : gaz d'échappement, fumées industrielles, vapeurs chimiques... »<sup>143</sup> ;
- l'**après-shampooing** *Elsève* de *L'Oréal* grâce à qui les cheveux sont « nourris et protégés » : « lumière, vent, soleil, pollution, votre cheveux coloré n'a peur de rien »<sup>144</sup>.

## 7- CONCLUSION : DE MULTIPLES ET DIVERSES RENCONTRES POSSIBLES

Ce chapitre permet de mettre en évidence la multiplicité et la diversité des rencontres possibles entre le « grand public » et l'information sur la qualité de l'air en terme de :

- Support : médias, téléphonie, brochures, affiches, panneaux à message variable, expositions, étiquettes de produits du commerce... ;
- Type de rencontre : involontaire (affiche dans la rue) ou volontaire (recherche sur Internet) ;
- Niveau d'approfondissement possible : quelques lignes ou plusieurs pages, imposé par le format du document (SMS sur le téléphone mobile) ou libre (service minitel) ;
- Point de vue adopté (celui des « concepteurs » de chaque rencontre) : écologistes, constructeurs, spécialistes de santé, scientifiques indépendants... ;
- Modalités de chaque rencontre : à sens unique (on nous donne à lire, à voir, à entendre), discussion avec un médecin ou un manifestant écologiste, ambiance d'une exposition... ;
- Objectifs sous-jacents : informer, sensibiliser, faire réagir (laisser la voiture au garage ou... acheter tel produit)...

Cet enchevêtrement des supports d'information rend délicate l'analyse des liens entre information et passage à l'action. La première étape consiste à restreindre le champ des rencontres possibles : c'est la définition du corpus.

---

<sup>143</sup> Cet exemple est intéressant puisque le problème de la pollution de l'air est clairement mis en cause (gaz d'échappement, fumées industrielles, vapeurs chimiques) mais le terme "pollution de l'air" n'est pas employé. Pour quelles raisons ?

<sup>144</sup> Nous verrons que pour l'une des personnes interrogées (E8 - Jessica R) l'un des signes que l'air est pollué c'est la rapidité à laquelle ses cheveux se salissent...



La création de l'événement par les médias peut s'effectuer de différentes façons, selon la nature du sujet, le moins médiatisable donnant lieu le plus souvent à une reconstruction didactique souvent laborieuse, le drame ou mélodrame étant le genre préférentiel, celui qui génère, de lui-même, des images médiatisables flattant le goût et l'attrance du public pour une esthétique du tragique.

Enfin, dans le cas extrême où les médias ne peuvent rien dire car l'information manque, ils basculent vers la reconstruction d'une réalité stéréotypée dont on peut et sait parler, parfaitement identifiée et exploitable politiquement.

Marie-Noëlle SICARD  
*Entre médias et crises technologiques,*  
Presses Universitaires du Septentrion, 1998, p.39

## D. CORPUS MULTIMÉDIATIQUE

Nous l'avons vu au chapitre précédent, les rencontres possibles entre la population et l'information relative au problème de la pollution de l'air par les gaz d'échappement sont multiples et variées. Pour constituer notre corpus, nous avons effectué une restriction du champ des rencontres possibles selon plusieurs critères : le type de rencontre, le contenu des documents et le public cible.

Finalement, le corpus multimédiatique que nous allons détailler comprend 441 documents « télé », 213 documents « radio », 708 documents « presse » et 264 documents « associations – institutions – industriels ». Les méthodes employées pour réunir ces documents seront également précisées.

### 1- CRITÈRES DE SÉLECTION

La sélection du corpus multimédiatique s'est effectuée selon trois critères : le type de rencontre, le contenu des documents et la nature du public cible.

#### 1.1- Type de rencontre

Nous avons tout d'abord sélectionné les rencontres qui touchent le plus grand nombre de personnes : **les médias de masse** (cinéma<sup>145</sup>, télévision, radio et presse). Nous marquons ainsi notre volonté de nous intéresser au problème de la pollution de l'air tel qu'il est discuté dans la société dans son ensemble. Ajoutons que ces documents sont facilement accessibles via les services de l'Institut National de l'Audiovisuel et autres services de presse.

Les divers **documents produits par les associations, les institutions et les industriels** ont également été choisis pour leur diversité de forme (affiche, dépliant, bulletin...), de contenu (les « émetteurs » et leurs points de vue sur le problème sont différents) et de public visé (automobilistes, membres d'associations ou public le plus large possible...).

---

<sup>145</sup> Cette partie du corpus étant réduite à un film télévisé en deux parties que nous avons inclus dans les sujets « télévision ».

## 1.2- Contenu

L'un des critères de sélection a été la nature du thème traité dans chaque document. À l'origine, seuls les documents qui abordaient le problème de la pollution atmosphérique en milieu urbain devaient être retenus : nature des polluants, causes de la pollution, effets sur l'homme, moyens de lutte... Cependant, nous avons constaté que les différentes facettes du problème de la pollution de l'air (échelle locale, régionale et planétaire) s'entremêlent dans les articles, les émissions... Ainsi, les documents retenus traitent tous, de près ou de loin, du problème de la pollution atmosphérique.

Les aspects techniques de recherche de ces documents sont spécifiques au type de document et seront abordés par la suite dans ce chapitre.

La période de recueil des émissions de télé, de radio et des articles de presse retenue a été l'année 2000. Cette année correspond à l'année de début de thèse : cela a permis de recueillir les documents les plus récents et d'assurer ainsi une certaine « fraîcheur » des résultats d'analyse.

Pour les brochures, affiches et dépliants édités par les associations, les institutions et les industriels, tous les documents disponibles cette année-là ont été conservés. Certains ont été imprimés il y a plusieurs années mais étaient toujours disponibles (en mairie ou dans les stations essence). Les documents mis à jour ou publiés ultérieurement n'ont en revanche pas été intégrés au corpus.

## 1.3- Public cible

Nous avons également fait le choix d'écarter les documents de vulgarisation scientifique, là encore pour élargir au maximum le public susceptible de « rencontrer » les documents qui constituent notre corpus. En effet, selon les résultats de la partie « Médias et opinions » de l'enquête Agoramétrie, s'intéresser à la vulgarisation scientifique uniquement conduit à une forte restriction du public potentiel.

Cette enquête permet de décrire les positions respectives des différents supports médiatiques et d'observer à quels publics (et en particulier à quelles opinions) ils correspondent. Rappelons que les enquêtes Agoramétrie s'appuient notamment sur une analyse statistique (analyse en composantes principales) effectuée sur le tableau des réponses

des interviewés aux propositions bâties autour des conflits de société (par exemple « La libéralisation de l'avortement est une bonne chose », « Il faut continuer à construire des centrales nucléaires », etc.). Les dimensions ainsi extraites sont appelées structures de l'opinion publique.

Les résultats sont reportés sur une carte factorielle dont l'interprétation donnée aux deux dimensions de référence (Axes 1 et 2) et aux quatre quadrants qu'elles délimitent est indiquée en note.

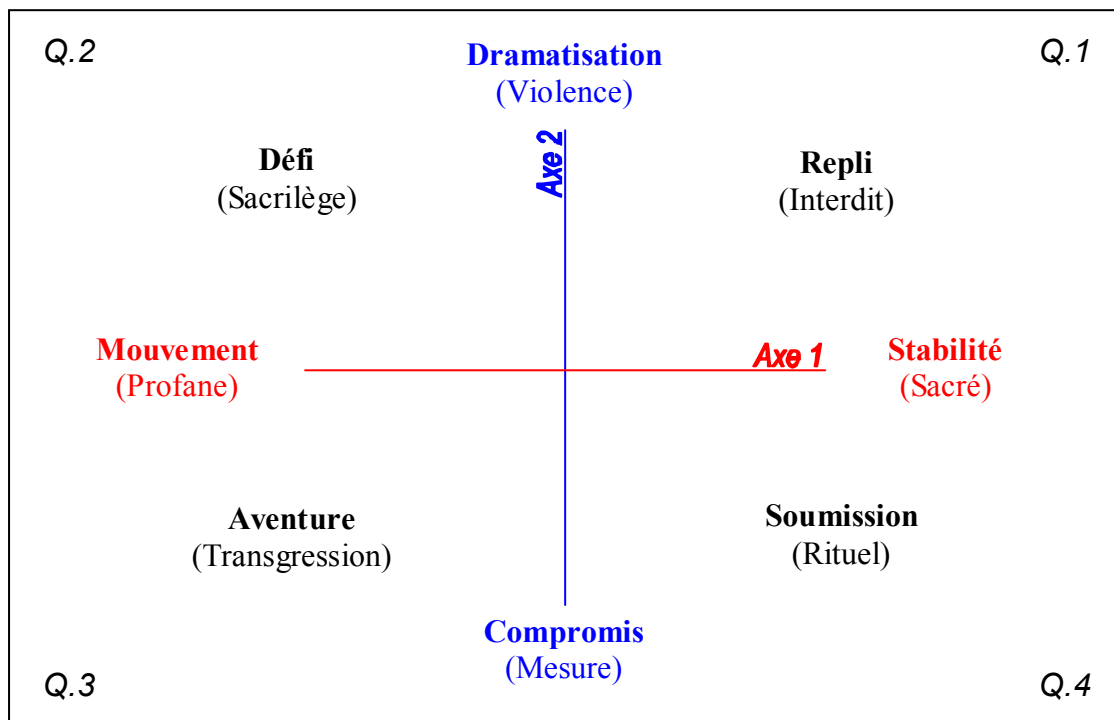


Figure 9 – Carte factorielle Agoramétrie<sup>146</sup>

<sup>146</sup> « Dans le premier quadrant (Nord-Est), où se retrouvent les moins diplômés et les plus âgés, on est comme dans une forteresse : on y défend les traditions, les règles et les normes dont s'est dotée la société pour résoudre ses problèmes ; et en même temps, parfois de façon paradoxale, on y dénonce certaines réalités, la libéralisation des mœurs par exemple, vécues comme des dysfonctionnements sociaux. Ce premier quadrant du **repli** s'oppose au troisième qui est celui des grandes offensives et de l'**aventure**. C'est là que les plus jeunes, les mieux fournis en diplômes et ceux que l'on appelle parfois les intellectuels de gauche développent leurs attaques contre les traditions et les interdits ; c'est là que semblent se fabriquer véritablement les idées nouvelles. La polémique qui oppose les deux autres quadrants ne relève pas de cette querelle entre anciens et modernes. Les propositions qui sont faites par ceux qui peuplent le deuxième quadrant, et qui en majorité se reconnaissent avant 1981 dans l'opposition de gauche, constituent un véritable **défi** ; au-delà des contradictions, on en demande plus en matière de liberté, d'égalité et de solidarité tout à la fois. Le défi vient du fait que la revendication paraît légitime : on en revient à la Déclaration des Droits de l'Homme qui est au fondement de l'État républicain. Mais une certaine distance sépare toujours la théorie de la pratique, l'idéal de la réalité, l'intention de l'action. Les sociétés sont soumises en permanence à l'épreuve des faits et ceux du quatrième quadrant, qui se situent en majorité au centre ou à droite n'ont de cesse de le rappeler. À l'idéal déstabilisateur, ils opposent le pragmatisme et le réalisme : en proposant des mesures qui ne peuvent compromettre les équilibres économiques et institutionnels, ils adoptent une attitude de plus grande **soumission** à la réalité. Les libéraux pour qui le marché est roi se retrouvent bien entendu du côté de la soumission ; ils s'opposent aux égalitaristes qui, situés dans le quadrant du défi, voient en l'État le grand régulateur.

En reportant sur cette carte les données relatives aux audiences des médias, aux variables socio-démographiques et aux opinions des personnes interrogées il est possible de décrire les auditoires en fonction de ces variables d'opinions. Le tableau suivant en présente les principaux enseignements :

Positionnement sur la carte factorielle	Catégories de population	Typologie	Positionnement des supports médiatiques
Centre de la carte	Public sans opinions bien arrêtées, indifférents à la politique	"Modérés"	<i>TF1, F2, F3, M6 Europe 1, Le Parisien... VSD, Ça M'Intéresse, Elle...</i>
Direction Est <b>Sacré</b> (Stabilité)	RPR Catholiques	"Ultras"	Presse catholique
Quadrant N-E <b>Interdit</b> (Repli)	Province Âgés Femmes	"Conformistes"	Magazines féminins <i>France Soir, Paris Match RTL - RMC</i>
Direction Nord <b>Violence</b> (Dramatisation)	Instruction et revenus bas FN	"Enragés"	Presse du cœur et presse people Gros consommateurs de TV
Quadrant N-O <b>Sacrilège</b> (Défi)	Ouvriers, PCF, Écologistes	"Revendicateurs"	<i>Skyrock, NRJ Fun Radio</i>
Direction Ouest <b>Profane</b> (Mouvement)	Individus très critiques, opposés au mariage, au travail, à l'armée...	"Provos"	Cinéma Bandes dessinées
Quadrant S-O <b>Transgression</b> (Aventure)	Paris Jeunes Célibataires	-	<i>Libération Le Canard Arte</i>
Direction Sud <b>Mesure</b> (Compromis)	Instruction et revenus élevés	"Libéraux de gauche"	<i>Le Monde, News Économie &amp; Sciences Radio France – La 5<sup>e</sup></i>
Quadrant S-E <b>Rituel</b> (Soumission)	Niveau élevé de revenu UDF	"Libéraux de droite"	<i>Le Figaro, Le Point Magazines économiques</i>

**Tableau 4 – Mise en correspondance des groupes de support médiatiques avec les typologies d'opinion selon Agoramétrie (1998).**

Ces quatre catégories d'attitudes qui correspondent aux quatre quadrants apparaissent comme des combinaisons des attitudes élémentaires qui semblent caractériser les deux dimensions factorielles : la première dimension "de la différenciation" serait celle qui oppose la **stabilité** au **mouvement** ; la seconde opposerait la **dramatisation** au **compromis**. Ces premières impressions fournissent donc un jeu de huit étiquettes qui permet de baliser la carte factorielle ». Un autre balisage est possible, il est indiqué entre parenthèse.

[AGORAMÉTRIE, *Les structures de l'opinion fin 1997. Analyse du champ des controverses médiatiques et de sa dynamique*, 1998, p.72-73]

Selon cette typologie, s'intéresser à la vulgarisation scientifique uniquement conduit à une restriction du public potentiel aux « libéraux de gauche » essentiellement. Ce sont « des personnes caractérisées par un niveau élevé de revenus et d'instruction, souvent des enseignants, des étudiants ou des cadres supérieurs »<sup>147</sup> ; ils représentent moins de 15 % de la population française.

Ainsi, examiner les canaux de vulgarisation non institutionnels permet, *a priori*, de ne pas écarter un certain nombre de groupes sociaux qui semblent méfiants, voire réfractaires, vis-à-vis de la science. Cet éventail de groupes sociaux, le plus déployé possible, est ce qu'il convient d'appeler le « grand public ».

Nous avons donc écarté volontairement la vulgarisation scientifique. Concrètement, cela signifie que les magazines (*Science & Vie* ou *Ça M'intéresse...*), les émissions télévisuelles ou radiophoniques (« Pi = 3.14... » sur *La Cinquième*, « Continental Sciences » sur *France Culture...*) spécialisées, les centres de science (La Cité des Sciences et de l'Industrie, Le Palais de la Découverte...) ont été écartés. L'intérêt de ces canaux d'information n'est pas remis en cause<sup>148</sup>, mais le public potentiellement touché ou atteint par ces canaux n'est pas celui qui nous intéresse dans ce travail.

Nous avons, pour les mêmes raisons, écarté de notre champ de recherche les lieux de « connaissance » institutionnels comme les écoles, les universités et les bibliothèques.

## 2- DOCUMENTS « TÉLÉVISION »

La première partie du corpus que nous allons expliciter est relative aux documents audiovisuels ; elle est constituée de **441 documents** qui ont été diffusés par **7 chaînes de télévision** françaises hertziennes durant l'année 2000.

### 2.1- Méthodologie de recherche des documents télévisuels

Les documents télévisuels ont été sélectionnés en utilisant les services de l'Institut National de l'Audiovisuel et du Service Documentation de la Direction de la Protection de

<sup>147</sup> AGORAMÉTRIE, *op. cit.*, 1998, p.132-133

<sup>148</sup> Il serait d'ailleurs enrichissant de mener une recherche similaire à la notre qui, elle, se focaliserait sur la vulgarisation scientifique. Une comparaison des résultats permettrait d'identifier d'éventuelles différences dans le traitement du problème de la pollution de l'air et dans la réception des publics.

l'Environnement (DPE) de la ville de Paris.

Le « fond légal TV » de l'INA comprend un grand nombre d'émissions, diffusées depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1995, référencées et analysées, qui proviennent des programmes suivants :

- tous les programmes *France 2*, *Canal +* (programmes en clair) et *La Cinquième* ;
- tous les programmes de *TF1* et de *M6*, sauf les journaux de la mi-journée<sup>149</sup> ;
- tous les programmes nationaux de *France 3* ;
- tous les programmes français ou franco-allemands d'*Arte*<sup>150</sup>.

Quant aux sélections « papiers »<sup>151</sup> du Service de Documentation de la Direction de la Protection de l'Environnement, elles sont exclusivement relatives aux problèmes environnementaux touchant directement la capitale. On y retrouve notamment certaines émissions locales comme le « 19/20 – Edition de Paris » de *France3 – Paris, IDF, Centre*<sup>152</sup>.

Concernant la recherche proprement dite, le moteur de recherche proposé par l'INA permet une recherche par mot de l'index général<sup>153</sup> (mots présents dans le titre, le contenu, le résumé...) mais permet également de tenir compte des orthographes proches du mot considéré (exemple pour environnement : environement, environnement...). Nous avons effectué des sélections croisées à partir des mots-clés suivants<sup>154</sup> : air, atmospher\*, pollu\* (et les représentations orthographiques proches), environnement\* (et les représentations orthographiques proches), transport\*, carbu\*, voiture\* et ozone. Nous avons aussi recherché les documents contenant les termes « effet de serre » et « La Haye » afin d'obtenir les documents relatifs à la conférence internationale sur le climat qui s'est tenue à La Haye en

<sup>149</sup> La loi oblige les chaînes à verser au dépôt légal au moins une édition quotidienne du journal télévisé.

<sup>150</sup> Les programmes 100 % allemands ne sont pas enregistrés et analysés par l'INA. Ce travail est parfois effectué par le personnel du Comité Supérieur de l'Audiovisuel puis, transmis à l'INA.

<sup>151</sup> Seules les transcriptions des émissions (qu'elles soient radiophoniques ou télévisées) sont disponibles dans ce service, mais c'est mieux que rien.

<sup>152</sup> Ces émissions intéressantes pourront alors être visionnées à l'INA puisque si elles ne sont pas référencées, elles sont tout de même enregistrées (enregistrement en continu). L'INA étant basé à Paris, ce sont les émissions de la région Île-de-France qui sont enregistrées, ce qui nous arrange bien.

<sup>153</sup> Cette recherche par mots-clés de l'index général est performante mais elle n'est pas infaillible : encore faut-il que toutes les émissions soient décrites et référencées. Ce n'est pas toujours le cas puisque, concernant le fond radio, la chronique « Planète environnement » diffusée le 16 septembre 2000 sur *France Info* traite de la pollution atmosphérique, et plus particulièrement de la journée sans voiture, mais n'a pas été retenue par le moteur de recherche.

<sup>154</sup> Les astérisques indiquent la troncature : le mot-clé « atmospher\* » contient, entre autres, les mots « atmosphérique » et « atmosphère ».

novembre 2000. La sélection a également été restreinte à partir du 1<sup>er</sup> janvier jusqu'au 31 décembre 2000 (critère : date de diffusion).

Au total, 589 documents ont été retenus par le moteur de recherche. Après examen des fiches descriptives, nous en avons sélectionné 160.

Une grande majorité de documents ont été écartés parce qu'ils n'abordent pas le sujet de la pollution de l'air par les gaz d'échappement même si les mots-clés sont présents. C'était le cas par exemple, d'un journal télévisé du mois de juillet traitant à la fois du renversement, dans l'Hérault, d'un camion citerne contenant des produits toxique et faisant craindre un risque de **pollution**, et du crash du Concorde d'**Air** France. Les mots-clés sont présents mais le document ne convient pas.

D'autres documents sont présents deux fois dans la liste fournie par le moteur de recherche ; c'est le cas des émissions composites (journaux télévisés par exemple). Si un reportage ou une interview répond aux critères, elle sera « sélectionnée » en tant que programme et l'émission la contenant sera également sélectionnée. À titre d'exemple, le 27 janvier 2000 sur *M6* on trouve :

- 19h 51m 56s : Le six minutes [émission du 27 janvier 2000] ;
- 20h 00m 16s : Flash - alerte anti-pollution à Paris.

Nous avons aussi écarté du corpus les documentaires (films à but didactique avec une voix *off*) diffusés par *La Cinquième* ou *Arte* surtout en regard de leur audience souvent restreinte<sup>155</sup> et de leur aspect didactique. Signalons par exemple que la part de marché du documentaire « Planète en Détresse » diffusé sur *La Cinquième* en milieu d'après midi est généralement inférieure à 5.00 (source : Médiamétrie) ; cela signifie que 95 % des gens qui sont devant la télévision à ce moment-là regardent une autre émission.

Il convient d'ajouter à ces 160 documents les 32 « textes » sélectionnés par le Service Documentation de la DPE ainsi que les 249 bulletins d'Airparif sur la qualité de l'air diffusés quotidiennement<sup>156</sup> sur *France 3 – Paris, IDF, Centre* à 19h23.  $160 + 32 + 249 = 441$  : le compte est bon !

---

<sup>155</sup> Néanmoins, certains documentaires comme « Le monde du silence » (Louis Malle et Jacques-Yves Cousteau) ou « L'odyssée de l'espèce » (Jean Malaterre) attirent les foules.

<sup>156</sup> Ces bulletins sont diffusés tous les jours ouvrés. Il faut croire que les samedis, dimanches et jours fériés, le niveau de pollution de l'air parisien n'intéresse pas les franciliens ou qu'il est suffisamment bas pour être passé sous silence.



## 2.2- Répartition des documents « télé » selon leur canal de diffusion et leur type

Les 441 documents sélectionnés ont été regroupés à la fois en fonction du canal de diffusion (chaîne en l'occurrence) et de leur type. La typologie est celle proposée par l'INA<sup>157</sup> :

- **journal télévisé** : émission composite d'information (« Le journal de 20 heures » de *France 2*, « Le six minutes » de *M6*, etc.). Le document peut être une brève avec ou sans images, une interview, un reportage avec ou sans lancement plateau, etc. ;
- **magazine** : émission composite périodique (« Envoyé spécial » sur *France2*, « Nulle part ailleurs » sur *Canal +*, etc.). Le document peut être un commentaire sur un dessin animé ou sur des images, une enquête, un reportage avec ou sans lancement, etc. ;
- **animation** : programme de divertissement : dessin animé, marionnettes... (« Les Guignols de l'info » sur *Canal +*, « Les minikeums » sur *France 3*, etc.) ;
- **mini-programme** : programme court (« A vrai dire » sur *TF1* ou « La qualité de l'air » sur *France 3 – Île-de-France*) ;
- **film** : œuvre cinématographique diffusée à la télévision (« Toutes les femmes sont des déesses » sur *TF1*).

Différencier certains types de documents permet de prendre en considération d'autres critères tels que la durée du document, son public (ou du moins son auditoire), son environnement (l'émission est-elle composite ? y avait-il un résumé sur le catalogue des programmes TV)...

Nous avons construit deux diagrammes (*cf.* figure suivante). Pour qu'ils restent lisibles et non disproportionnés, nous avons volontairement enlevé les 249 bulletins sur la qualité de l'air diffusés sur *France3 – Île-de-France*. Les pourcentages indiqués sont donc relatifs à un nombre de documents égal à 192.

---

<sup>157</sup> Les définitions proposées ont été rédigées par nos soins, après discussion avec le personnel de l'INA.

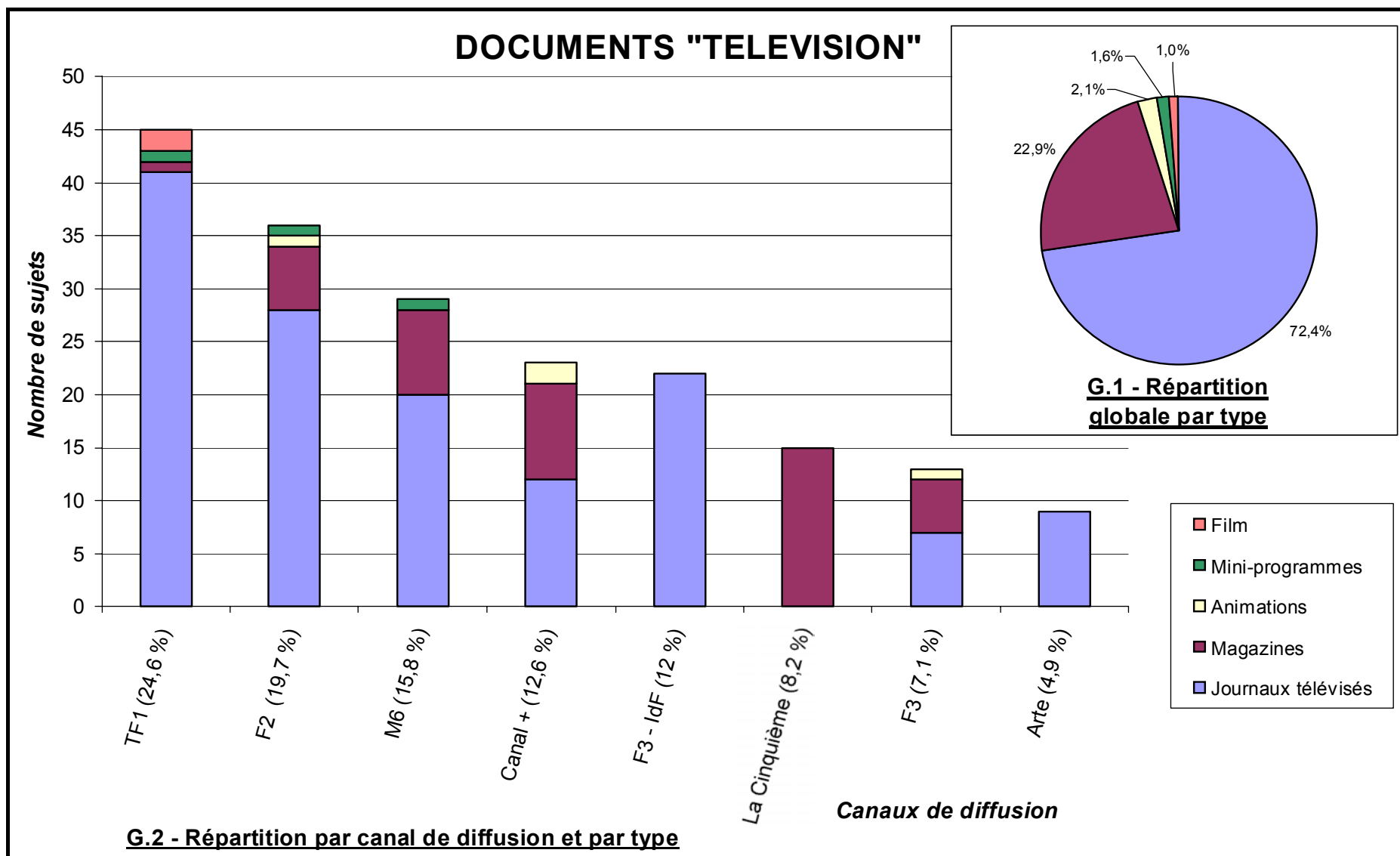


Figure 10 – Répartition des documents « télévision » selon leur canal de diffusion et leur type

Le premier graphique (G.1) représente sous forme de secteurs, la répartition des différents types de documents (journal télévisé, magazine, etc.) par rapport au nombre total de documents diffusés à la télévision pendant l'année 2000.

La quasi-totalité des documents (plus de 95 % d'entre eux) a été diffusée lors d'émissions composites : journaux télévisés (73,2 %) et magazines (21,9 %). Cette caractéristique est importante puisque plusieurs sujets sont traités dans la même émission et qu'ils ne portent pas tous sur le même thème. Le nombre de sujets traités dans les journaux télévisés est très important : chaque sujet est de courte durée (rarement plus d'une minute et trente secondes) ; que dit-on en si peu de temps ? De plus, le programme n'est pas connu du public à l'avance (contrairement aux magazines), les rencontres sont donc inattendues : les personnes n'avaient pas choisi d'être devant leur poste de télévision au moment où est diffusé le sujet sur la pollution de l'air ; il n'y a pas eu préméditation.

Quelques animations (quatre au total) sont présentes. Leur volonté de faire (sou)rire leur auditoire avec un sujet qui semble sérieux est remarquable<sup>158</sup>. Notons la présence d'un film télévisé en deux parties, « Toutes les femmes sont des déesses », diffusé sur TF1. Enfin, les trois mini-programmes sélectionnés (dont une présentation politique) sont à ajouter aux 251 spots de la qualité de l'air diffusés sur *France 3*.

Le deuxième graphique (G.2) représente sous forme d'histogrammes empilés, la répartition des différents documents à la fois par canal de diffusion (par chaîne) et par type.

Les sept chaînes nationales sont représentées : toutes ont abordé à 9 reprises au moins dans l'année le problème de la pollution de l'air, la palme revenant à *TF1* avec presque le quart des documents (sans compter les spots d'Airparif, bien sûr).

Notons que les journaux-télévisés sont les plus représentés, comme nous l'avons dit précédemment, mais que ce sont eux aussi qui rassemblent le plus grand nombre de téléspectateurs chaque soir : environ 35 % de parts de marché<sup>159</sup> pour le « 19/20 » sur *France 3* et pour le « 20 heures » de *TF1* et environ 20 % pour « le journal de 20h00 » de *France 2* et « le six minutes » de *M6*. Cela représente plusieurs millions de téléspectateurs chaque soir !

<sup>158</sup> Nous montrerons ultérieurement (cf. G-RÔLE DES ACTEURS §2.6.3) que l'utilisation de l'humour dans l'information sur les risques pourrait être l'occasion pour le téléspectateur de se libérer de ses inquiétudes relatives aux conséquences désastreuses de l'effet de serre par exemple.

<sup>159</sup> Les parts de marché représentent le nombre de personnes qui regardent une émission donnée relativement au nombre de personnes qui sont devant leur téléviseur au même moment. *Médiamétrie* travaille sur des échantillons de 5000 personnes environ.

### 3- DOCUMENTS « RADIO »

Cette seconde partie du corpus que nous allons détailler est relative aux documents radiophoniques ; elle est constituée de **213 documents** qui ont été diffusés par **11 stations de radio** françaises durant l'année 2000.

#### 3.1- Méthodologie de recherche des documents radiophoniques

Une partie des documents radiophoniques ont été obtenus de la même manière que les documents télévisuels : en utilisant les services de l'Institut National de l'Audiovisuel et du Service Documentation de la Direction de la Protection de l'Environnement de la ville de Paris.

Le « fond légal radio » de l'INA comprend tous les programmes diffusés depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1995 sur les cinq chaînes nationales de *Radio France* : *France Info*, *France Inter*, *France Culture*, *France Musique* et *Radio Bleue*.

De la même manière que pour les émissions télévisuelles, le Service de Documentation de la DPE<sup>160</sup> a sélectionné un certain nombre de documents radiophoniques (toujours centrés sur l'environnement à Paris) diffusés sur d'autres chaînes nationales (*Europe 1*, *RMC*, etc.) ou régionales (*Europe 1 – Paris*, *Chérie FM*, etc.). Contrairement à certains documents télévisés, il n'est pas possible d'obtenir les enregistrements sonores de l'INA à partir de ces sélections "papiers" puisque les chaînes autres que celles de *Radio France* ne sont pas enregistrées.

De plus nous avons recherché des documents à l'aide des archives sonores de *BFM* et *Europe 1* disponibles sur Internet<sup>161</sup>. Les mots-clés utilisés furent "pollution air" et "effet serre".

Concernant la recherche INA proprement dite, nous avons appliqué au fond radio exactement la même démarche que pour le fond télé (mots-clés et croisements absolument identiques).

---

<sup>160</sup> Direction de la Protection de l'Environnement de la ville de Paris.

<sup>161</sup> Respectivement <http://www.radiobfm.com> et <http://www2.europeinfos.com>

Au total, 246 documents ont été retenus par le moteur de recherche. Après examen des fiches descriptives, nous en avons sélectionné 91.

De nombreux documents ont été écartés parce qu'ils n'abordent pas le sujet de la pollution de l'air par les gaz d'échappement même si les mots-clés sont présents. C'était le cas par exemple, d'un journal parlé du mois de janvier traitant de l'incendie des usines Michelin à Clermont-Ferrand et où le risque de **pollution** de l'**air** par les fumées toxiques était évoqué.

De la même manière que précédemment (documents « télé »), certains documents sont présents deux fois dans la liste fournie par le moteur de recherche : eux-mêmes et l'émission composite les contenant.

Certains récits ont aussi été mis de côté car ils ne s'intégraient pas au corpus défini. C'est le cas du magazine « Surpris par la nuit » du 11 mai 2000 de *France Culture* intitulé « L'herbe entre les pavés » : « une promenade botanique peut commencer sur le trottoir d'une ville. Cela pourrait être un trottoir de Marseille, le long du vieux port ; d'un côté la circulation intense, de l'autre des bateaux amarrés ; dans le bruit des moteurs, on s'accroupit pour regarder de près cet entre-deux mondes qui s'épanouit – oui s'épanouit – dans les odeurs des échappements des voitures ; point de vue sur les chaussures des passants... » (résumé producteur).

À ces 91 documents INA nous ajoutons les 41 « textes » sélectionnés par le Service Documentation de la DPE et les 81 documents issus des archives de *BFM* et *Europe 1*. Cela fait bien un ensemble de 213 documents « radio »<sup>162</sup>.

### **3.2- Répartition des documents « radio » selon leur canal de diffusion et leur type**

Nous allons, ici aussi, regrouper les 213 documents sélectionnés à la fois en fonction du canal de diffusion et de leur type. La typologie est celle proposée par l'INA :

---

<sup>162</sup> Le fait de conserver dans le corpus des transcriptions de documents radiophoniques se justifie de la manière suivante : l'analyse de contenu qui sera menée ultérieurement s'appuie uniquement sur le texte d'une communication. En revanche, l'analyse de discours, par exemple, ne sera pas possible puisqu'elle tient compte de l'intonation, du rythme, etc. Il sera alors nécessaire de restreindre le corpus. Cette remarque est également vraie pour les documents télévisés.

- **journal parlé** : émission composite d'information (« Inter soir 19h » sur *France Inter*, « Journal 19h » sur *France Info*, etc.). Le document peut être une brève, une correspondance, une interview, etc. ;
- **chronique** : document court qui rapporte les informations les plus récentes sur un sujet spécialisé (« Le dossier du jour » sur *BFM*, « Planète environnement » sur *France Info*, etc.) ;
- **magazine** : émission périodique (« Le téléphone sonne » sur *France Inter* ou « Le magazine de Radio Bleue » sur *Radio Bleue*) ;
- **reportage** : document sonore monté par un journaliste à partir d'informations recueillies sur place (« France Info reportage » sur *France Info* ou « BFM reportage » sur *BFM*) ;
- **entretien** : tête à tête entre un journaliste et une personnalité (« Question directe » sur *France Inter* ou « France Info interview » sur *France Info*).

De la même manière que précédemment, nous avons construit deux diagrammes, regroupés sur la feuille suivante.

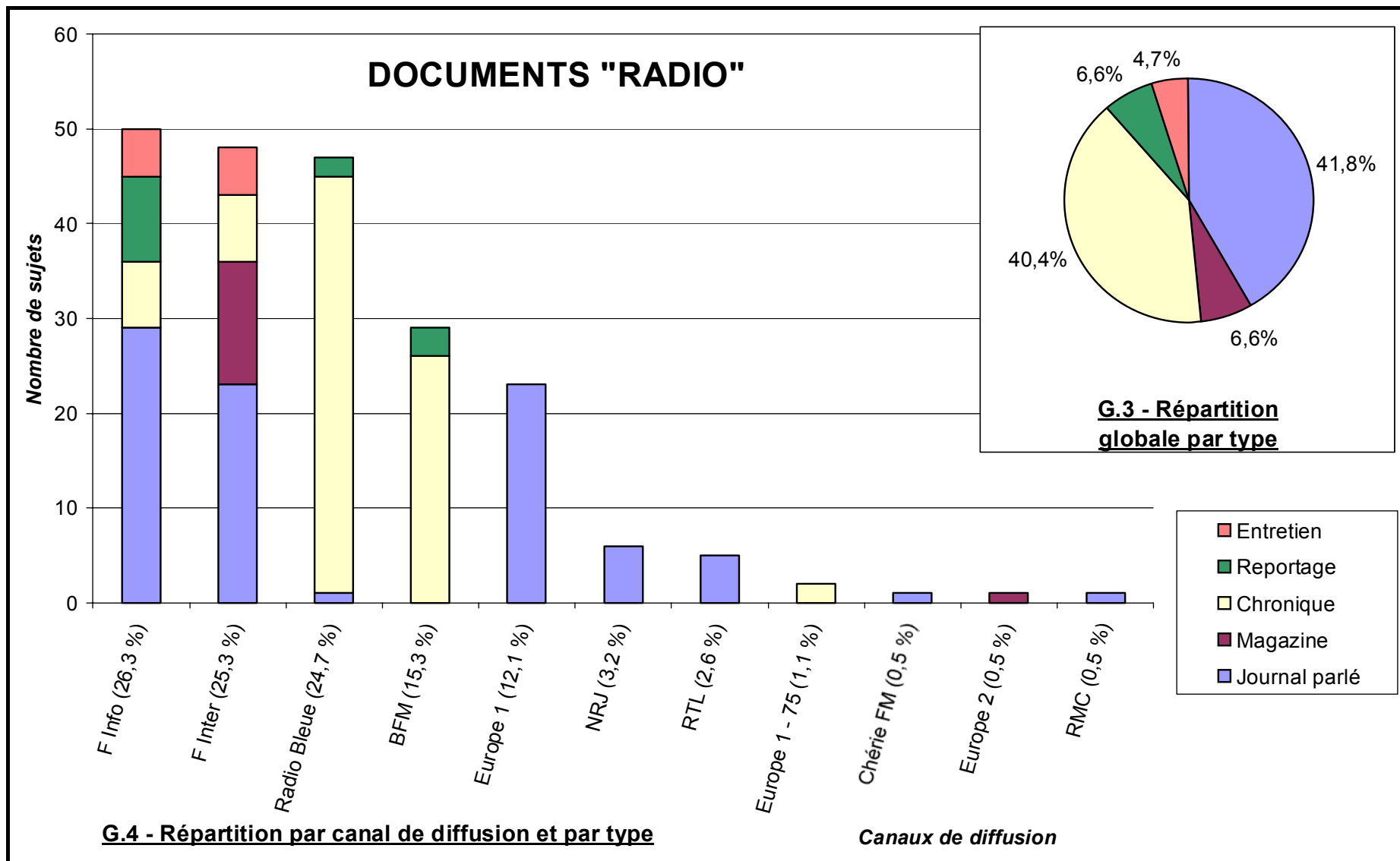


Figure 11 – Répartition des documents « radio » selon leur canal de diffusion et leur type

Le premier graphique (G.3) représente, sous forme de secteurs, la répartition des différents types de documents (journal parlé, chronique, etc.) par rapport au nombre total de documents diffusés à la radio pendant l'année 2000.

L'information relative au problème de la pollution de l'air est surtout abordée dans les chroniques (46,1 %) et les journaux parlés (38,3 %).

Le deuxième graphique (G.4) représente sous forme d'histogrammes empilés, la répartition des différents documents à la fois par canal de diffusion (par chaîne) et par type.

Les chaînes de *Radio France* sont majoritaires avec plus de 60 % des documents à elles trois. Le contenu de la base de donnée de l'INA explique cet état de fait : n'y sont référencées que les émissions diffusées par le service public. *BFM* et *Europe 1* sont également bien représentées suite aux recherches de documents menées à partir de leurs archives en ligne sur Internet. Le faible nombre de documents sélectionnés sur les autres stations de radio ne signifie donc pas que le problème de la pollution de l'air y a été abordé moins souvent.

Le nombre de chroniques diffusées par *Radio Bleue* et *BFM* est important : « Planète verte » et « BFM Environnement » sont diffusées presque chaque jour<sup>163</sup> (depuis le mois de septembre 2000 pour la première). Les occasions d'aborder la question de la pollution de l'air ne manquent pas. Notons enfin que la quasi totalité des reportages ont été diffusés sur *France Info*, les autres chaînes ne proposant pas ce genre d'émissions en dehors des journaux parlés.

## 4- DOCUMENTS « PRESSE »

La troisième partie du corpus est relative aux documents diffusés par la presse. Elle est constituée de **708 documents** publiés par **27 journaux ou magazines** français durant l'année 2000.

---

<sup>163</sup> Nous verrons (chapitre H-POLLUTION ET MÉDIATISATION) que ces émissions quasi quotidiennes (avec le spot Airparif diffusé sur France 3 Paris) constituent ce que l'on peut appeler le bruit de fond médiatique relatif à la pollution.



## 4.1- Méthodologie de recherche des articles

Les articles de presse ont été obtenus en utilisant le Service de Documentation de la Direction de la Protection de l'Environnement (DPE) de la ville de Paris<sup>164</sup>. Ce service récolte tous les articles et dépêches d'agences qui traitent de problèmes environnementaux (air, eau, bruit, déchets...) et qui sont publiés dans la presse nationale, régionale (Île-de-France) et locale (Paris).

Nous avons sélectionné les articles qui abordent de près ou de loin le problème de la pollution de l'air par les gaz d'échappement : articles traitant du problème lui-même (pic de pollution, nouvelle réglementation...) mais aussi les sujets connexes comme les transports en commun, le développement de moyens de transports alternatifs (vélo, trottinette...), la politique (les municipales de mars 2001), l'urbanisme, etc.

Depuis 1994, le Service de Documentation de la DPE de la Mairie de Paris, constitue des revues de presse annuelles (*press book*) qui regroupent la majorité des articles parus dans la presse nationale et locale relatifs à l'environnement à Paris et plus particulièrement à la pollution atmosphérique dans la capitale.

La première année, ces articles relatifs à la pollution de l'air constituent simplement une rubrique, intitulée « air », du *press book* « L'environnement à Paris, 1994 ». À partir de 1995, les articles sont rassemblés dans un *press book* intitulé « la pollution atmosphérique à Paris » car leur nombre devient plus important. Le diagramme ci-après montre l'évolution du nombre de pages en fonction des années.

---

<sup>164</sup> Au départ, nous souhaitions valider cette sélection d'articles à partir des archives du Ministère de l'Environnement. Cela n'a pas été possible du fait de l'absence d'archives proprement dites au Ministère : les revues de presse sont conservées 15 jours sous forme numérique puis sont écrasées par les revues plus récentes. Quant aux documents "papier", ils ne sont pas conservés faute de place ; des synthèses ont bien été rédigées mais nous n'avons pas eu l'autorisation de les consulter !

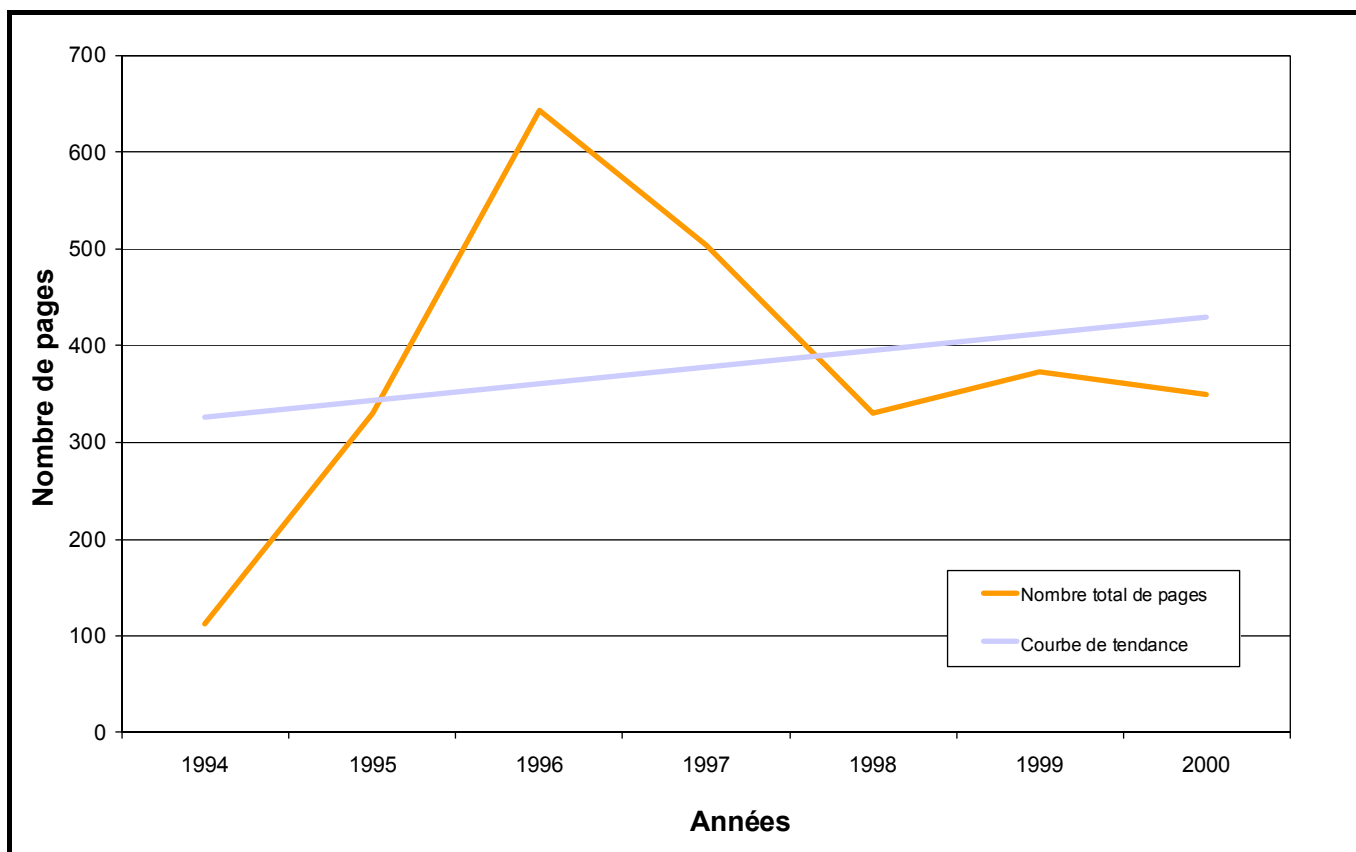


Figure 12 – Nombre de pages des *press book* consacrés à la pollution atmosphérique suivant les années (source : service documentation de la DPE de la Mairie de Paris).

Le nombre de pages n'est pas identique au nombre d'articles publiés chaque année sur le sujet<sup>165</sup>. En effet :

- tous les articles parus, les brèves notamment, ne sont pas placés dans le *press book* car ils sont parfois similaires (cas de l'annonce d'un stationnement résidentiel gratuit par exemple) ;
- certains articles, particulièrement longs, ou aux titres volumineux, occupent plusieurs pages et, inversement, certaines pages peuvent contenir plusieurs articles accolés dans le journal.

De plus, ces compilations ne rassemblent que les articles traitant de la qualité de l'air à Paris (la DPE est l'un des services de la municipalité) ; de nombreux articles portant sur d'autres sujets (le nouveau tramway de Montpellier, la pollution dans la vallée du Rhône ou à Athènes...) sont donc écartés. Notons que ces compilations contiennent également des textes extraits d'émissions radiophoniques ou télévisées.

<sup>165</sup> Ce qui explique pourquoi le nombre de pages du *press book 2000* (350) est différent du nombre de sujets « presse » (708) qui constituent notre corpus d'analyse.

Le nombre de pages n'est donc qu'un indicateur de la couverture médiatique du problème. La courbe de tendance tracée montre la **progression globale de cette couverture**. Les journalistes semblent donc s'intéresser de plus en plus au problème. Certains événements importants peuvent expliquer cette montée en puissance<sup>166</sup> :

- la procédure d'alerte et d'information du public en région parisienne est définie par l'arrêté interpréfectoral le 25 avril 1994 (elle sera modifiée en 1999) ;
- les premiers résultats de l'enquête Erpurs (effets nocifs de la pollution sur la santé) ont été rendus publics en septembre 1994 ;
- la loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie a été votée le 30 décembre 1996 ;
- le déclenchement de la procédure d'alerte et la mise en œuvre de la « circulation alternée » à Paris, le 1<sup>er</sup> octobre 1997 ;
- les conférences mondiales sur le réchauffement climatique de Kyoto et de La Haye en 1997 et 2000.

Pour compléter ces sélections, nous avons effectué un sondage dans la presse féminine et plus précisément dans quelques numéros de *Marie-France*, *Marianne*, *Madame Figaro* et *Elle*. 19 articles supplémentaires sont ainsi venus s'ajouter aux autres.

## 4.2- Répartition des documents « presse » selon leur vecteur et leur type

Là encore nous avons regroupé les 708 documents sélectionnés en fonction du canal de diffusion et de leur type. Nous avons défini la typologie suivante :

- **article signé** : article dont le nom du ou des rédacteurs est indiqué en début ou en fin d'article, le travail rédactionnel est conséquent (du moins, il est assumé) ;
- **article signé accompagné d'une représentation graphique** (au moins) : la représentation graphique (légendée ou non) peut être une photo, un diagramme, un schéma, un encart, etc. ;
- **article non signé** : article (très court, la plupart du temps) pour lequel aucun nom de rédacteur n'est indiqué ; il s'agit souvent de la reprise d'une dépêche (travail rédactionnel ou journalistique réduit au minimum) ;

---

<sup>166</sup> Les liens entre événements et traitement médiatique seront examinés plus en détail dans le chapitre H-POLLUTION ET MÉDIATISATION.

- **article non signé accompagné d'une représentation graphique** (au moins) : la présence d'une représentation graphique traduit peut-être la volonté du journaliste de rajouter un plus. Il peut s'agir aussi de la décision du rédacteur en chef qui souhaitait combler un espace vide dans la page ;
- **éditorial** : article de fond reflétant les grandes orientations d'une publication et émanant souvent de la direction.

De la même manière que précédemment, nous avons construit deux diagrammes, regroupés sur la figure suivante.

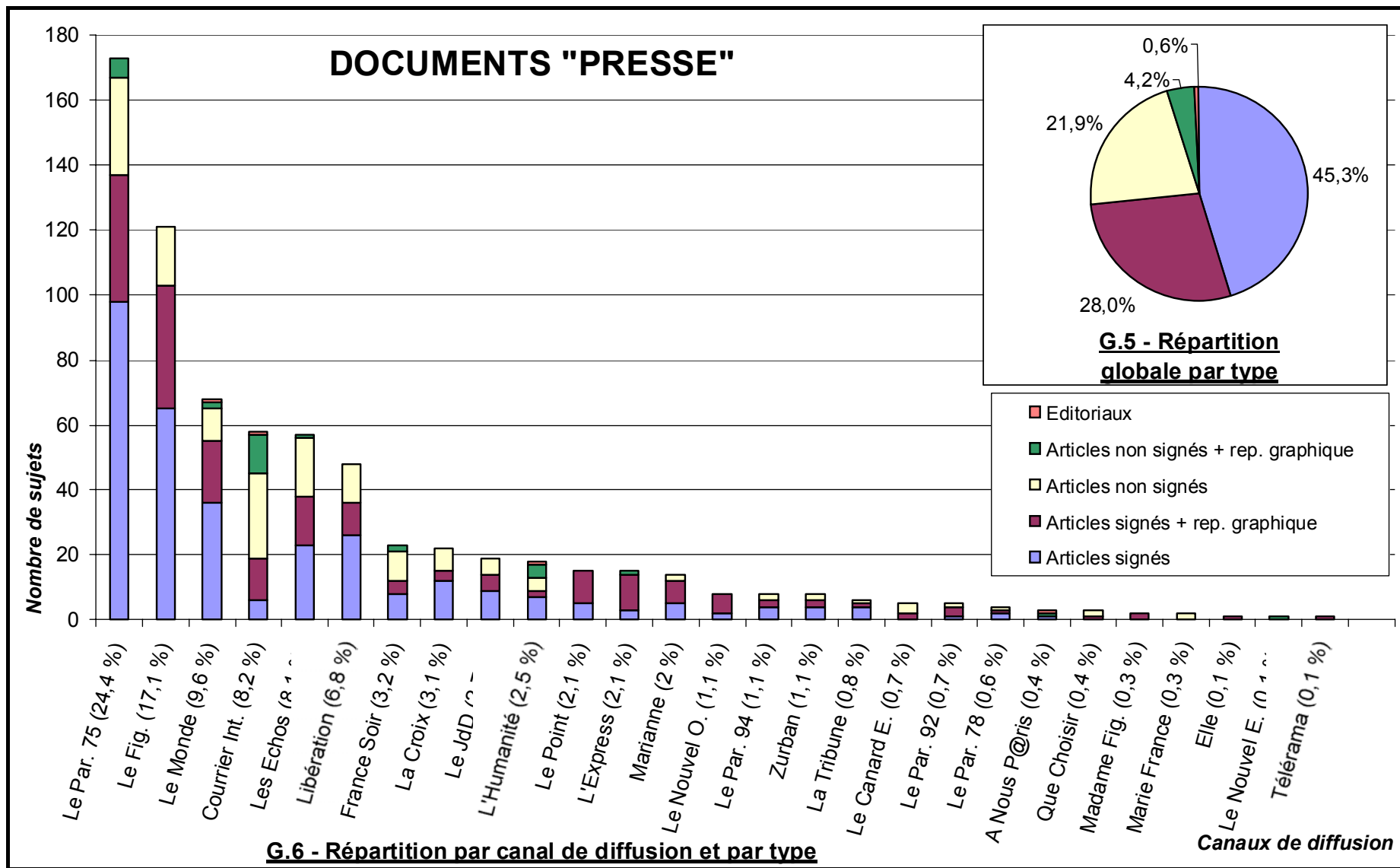


Figure 13 – Répartition des documents « presse » selon leur canal de diffusion et leur type

Le premier graphique (G.5) représente sous forme de secteurs, la répartition des différents types de documents (article signé ou non...) par rapport au nombre total de documents diffusés dans la presse pendant l'année 2000.

Le rapport articles signés / articles non signés, qu'ils soient ou non accompagnés de représentations graphiques, est environ de trois quarts / un quart ; peut-on en déduire qu'un quart de l'information relative à notre problème est brute, non travaillée, reprenant simplement les informations contenues dans les dépêches d'agences ? Les analyses ultérieures nous le diront. Si l'on s'intéresse uniquement aux articles signés, ils sont au nombre de 517 (73 % des 708 documents). Plus du tiers d'entre eux (198 documents) est accompagné d'au moins une représentation graphique : s'agit-il d'illustrer les propos tenus, de mieux expliquer certaines évolutions ou certains mécanismes, ou bien simplement d'accrocher le lecteur ?

Le deuxième graphique (G.6) représente sous forme d'histogrammes empilés, la répartition des différents documents à la fois par canal de diffusion (par journal ou magazine) et par type.

## **5- DOCUMENTS « ASSOCIATIONS – INSTITUTIONS – INDUSTRIELS »**

Cette partie du corpus est constituée de **264 documents**. Elle concerne les documents écrits qui ne sont pas diffusés par la presse nationale ou régionale : ils le sont par **les associations, les institutions et les industriels**.

### **5.1- Méthodologie de recherche des brochures, dépliants et affiches**

Pour obtenir ces documents nous avons tout d'abord utilisé les possibilités offertes par le réseau Internet : nous avons contacté un grand nombre d'associations et d'institutions (mairies, conseils régionaux, directions régionales de l'environnement...) par courrier électronique en précisant que nous étions à la recherche de documents « papier » accessibles au public et relatifs au problème de la pollution de l'air. Les associations choisies étaient simplement celles que nous connaissions suite à nos lectures sur le sujet. En ce qui concerne les mairies, nous avons sélectionné (dans la mesure où les mairies des villes disposaient d'un site Internet, bien sûr) :

- les villes de plus de 100 000 habitants et les chefs-lieux de tous les départements français (Corse et D.O.M. exclus) ;
- le plus grand nombre de villes possible de la région parisienne.

Quant aux institutions régionales (conseils régionaux, directions régionales de l'environnement, directions régionales de l'industrie, de la recherche et de l'environnement...), nous les avons toutes contactées. Au total près de 250 courriers électroniques ont été envoyés du 12 au 15 septembre 2000 (pour une centaine de retours) à une personne ciblée dans la mesure du possible (le maire ou le responsable du service communication), au webmestre dans le cas contraire.

Le Ministère de l'Environnement<sup>167</sup>, l'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie et les associations du réseau Atmo ont été contactés par courrier électronique puis relancés par téléphone. Enfin, d'autres documents, notamment ceux édités par les industriels, ont été obtenus lors des visites du mondial de l'automobile et du salon de l'environnement et du cadre de vie respectivement en octobre et novembre 2000 à Paris ou dans les stations services.

D'une manière générale, en réponse à une demande d'information les pouvoirs publics et les associations ont tendance à nous orienter vers leur site Internet (quand ils en ont un, sinon vers ceux qu'ils connaissent), sans même regarder précisément la nature de la demande.

Certaines associations du réseau Atmo sont assez réticentes pour donner les documents qu'elles éditent (c'est le cas d'Airparif), notamment s'il s'agit d'une demande en vue d'une étude ou d'une recherche, ce qui est un comble puisque leur fonction est bien d'informer la population ! Heureusement d'autres associations, comme Airfobep et Ampadi LR (surveillance de la qualité de l'air en PACA et Languedoc Roussillon), étaient très intéressées par notre recherche : demandes de précisions, souhait d'être tenues au courant des avancements et des résultats potentiels...

---

<sup>167</sup> Ce Ministère a été rebaptisé Ministère de l'Écologie et du Développement Durable après la réélection du Président de la République Jacques Chirac en mai 2002. Mme Roselyne BACHELOT a remplacé Mr Yves COCHET (qui succédait lui-même à Mme Dominique VOYNET) au fauteuil de ministre.

À noter également : la quasi totalité des documents nous ont été envoyés gracieusement, à l'exception des plaquettes et des affiches éditées par l'Association de Prévention contre la Pollution de l'Air (APPA)<sup>168</sup>.

Enfin, précisons que les bilans des années passées, les rapports d'activités et les plans régionaux pour la qualité de l'air (PRQA) ont été écartés car ils sont réservés à un public de spécialistes. Cependant, les synthèses ou résumés éventuels ont été intégrés.

## 5.2- Répartition des documents « associations - institutions - industriels » selon leur canal de diffusion et leur type

Nous avons tout d'abord formé trois groupes : les documents « associations » (au nombre de 143), les documents « institutions » (69) et les documents « industriels » (52). Nous avons ensuite défini une typologie commune aux trois groupes :

- **bulletins** : revue périodique spécialisée (bulletins de la qualité de l'air des associations du réseau Atmo) ;
- **dépliants** : prospectus imprimé formé de plusieurs volets que l'on déplie ;
- **brochures** : ouvrage imprimé, peu épais, à couverture de papier ou de carton mince brochée ou piquée ;
- **affiches** : feuille imprimée, placardée et destinée à informer le public ;
- **journaux - magazines** : revue périodique (comme le magazine de la Ville de Cachan, par exemple).

Pour chacun des groupes nous avons construit deux diagrammes regroupés sur les feuilles graphiques suivantes intitulées « documents associations », « documents institutions » et « documents industriels ».

---

<sup>168</sup> Le fait de payer pour obtenir des documents freine sans doute leur diffusion. Les brochures de l'APPA mises en vente au salon de l'environnement de Paris n'ont peut-être pas eu autant de succès que celles de Greenpeace (qui étaient gratuites).



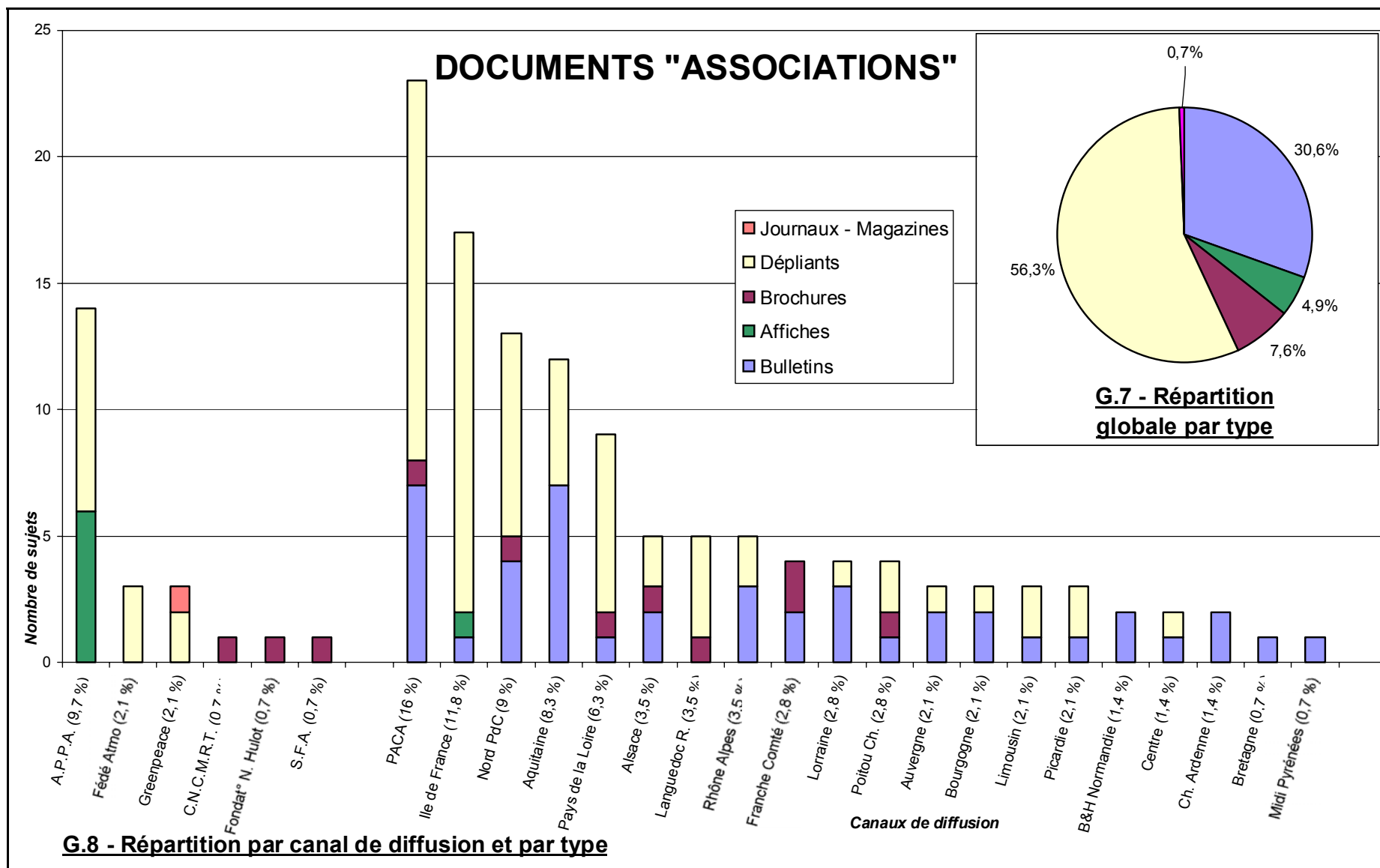


Figure 14 – Répartition des documents « associations » selon leur canal de diffusion et leur type

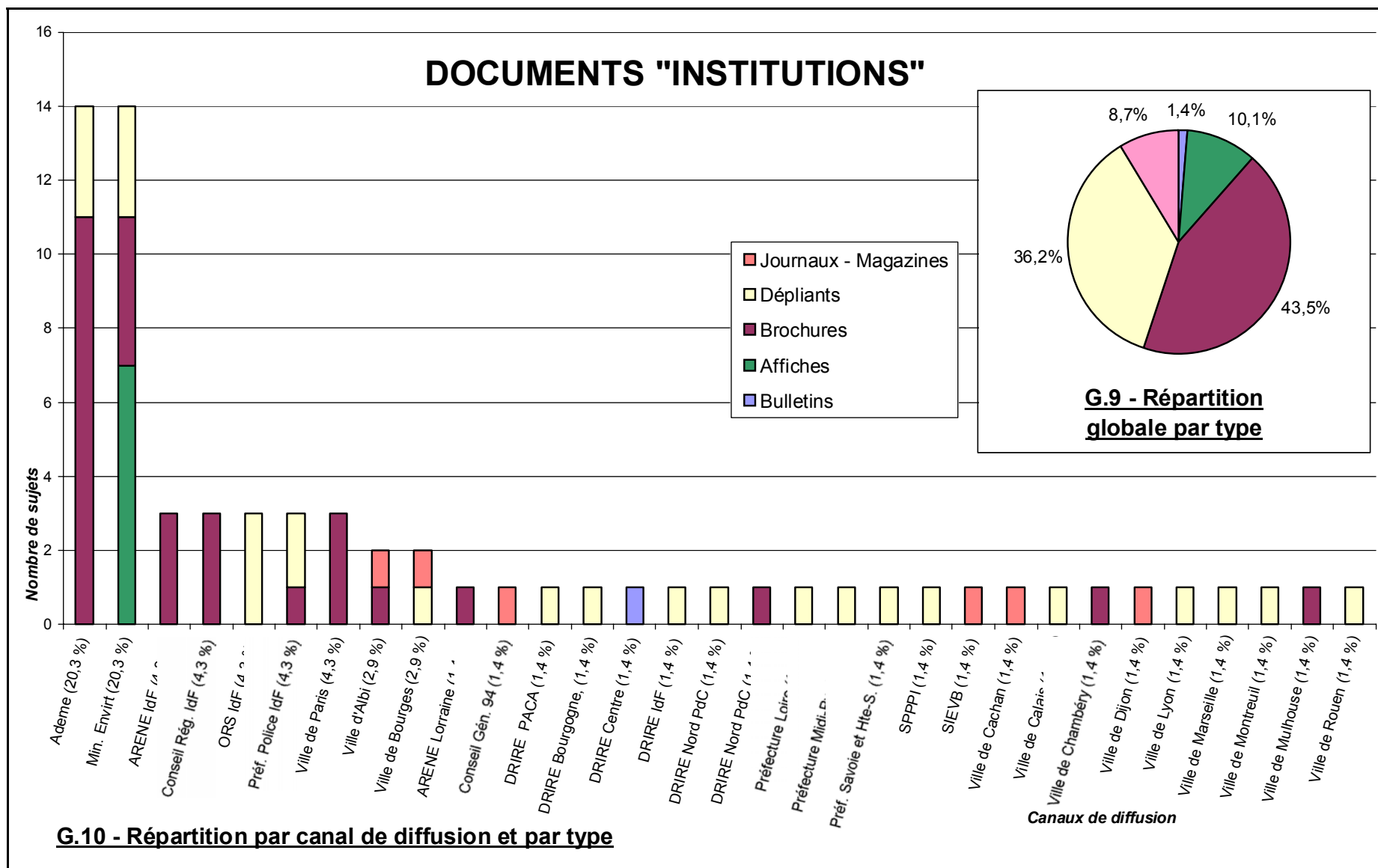


Figure 15 – Répartition des documents « institutions » selon leur canal de diffusion et leur type

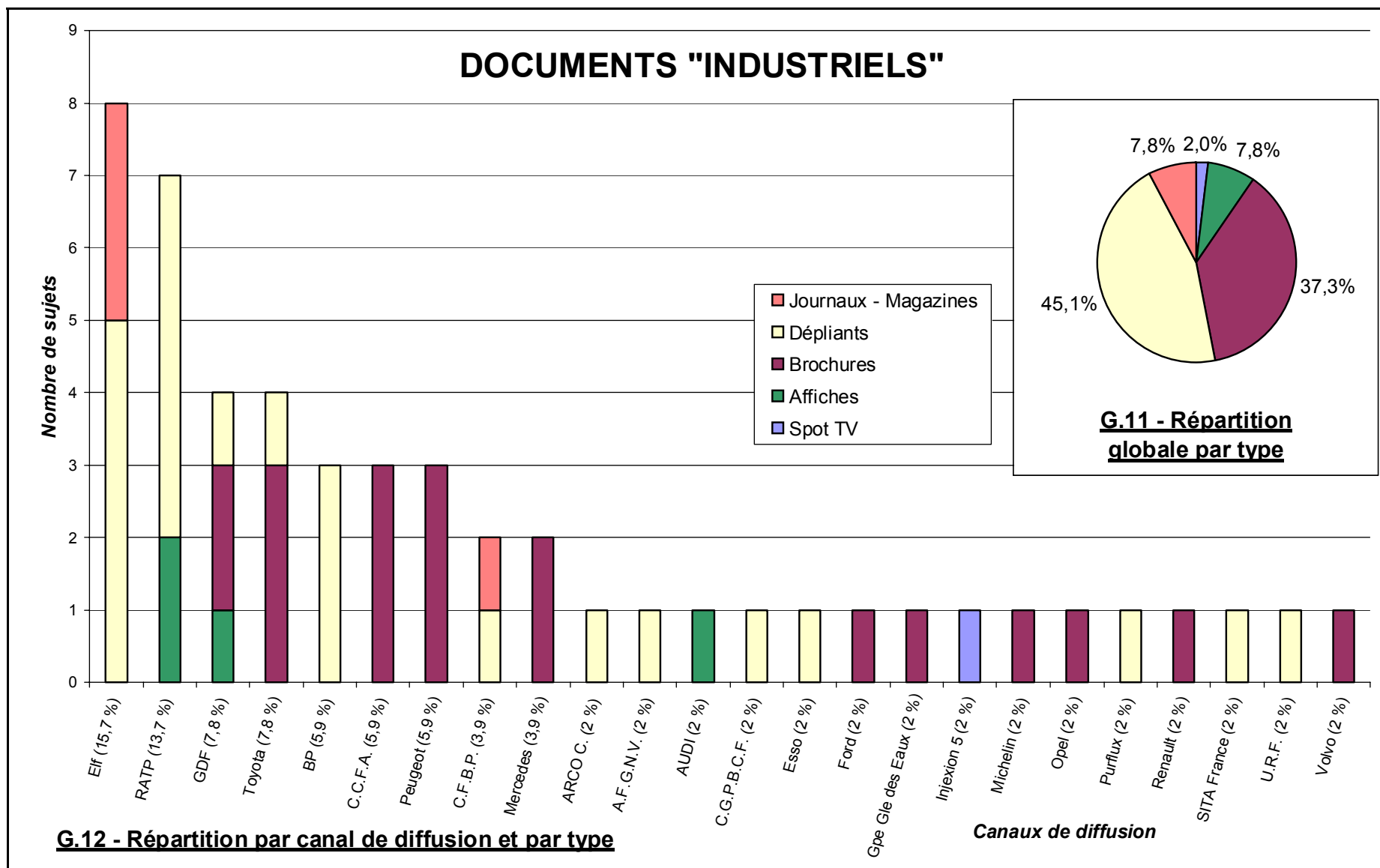


Figure 16 – Répartition des documents « industriels » selon leur canal de diffusion et leur type

Les graphiques G.7, G.9 et G.11 représentent sous forme de secteurs, la répartition des différents types de documents (bulletin, dépliant, brochure...) par rapport au nombre total de documents diffusés respectivement par les associations, les institutions et les industriels pendant l'année 2000<sup>169</sup>.

Les graphiques G.8, G.10 et G.12 représentent sous forme d'histogrammes empilés, la répartition des différents documents à la fois par canal de diffusion (ADEME, Ministère de l'environnement ou RATP) et par type de document.

Les documents produits par les associations (G.7 et G.8) sont essentiellement des bulletins (75,8 %). En effet, la loi sur l'air de 1996 « oblige » les membres du réseau Atmo à éditer et diffuser des documents relatifs à leurs activités, à leurs moyens et surtout (ils ont été créés pour cela) à la qualité de l'air qu'ils sont chargés d'analyser et de surveiller. Les bulletins sont de périodicité variable selon les associations émettrices (mensuelles, trimestrielles, annuelles ou aléatoires) ce qui explique les différences entre certaines régions, qui sont plus ou moins impliquées dans la surveillance de la qualité de l'air.

Les pouvoirs publics (G.9 et G.10) produisent surtout des dépliants et des brochures, le Ministère de l'Environnement étant le plus productif comme il se doit. Notons que quelques informations relatives à la qualité de l'air sont présentes dans certains magazines ou journaux édités par les villes ou les conseils généraux<sup>170</sup>.

Quant aux industriels (G.11 et G.12), les constructeurs et transporteurs (RATP, Toyota, Peugeot...) ainsi que les pétroliers et producteurs d'énergies alternatives (Elf, GDF, Comité Français du Butane et du Propane...) sont représentés dans notre corpus.

Notons pour finir que l'on retrouve ces trois grandes catégories en ce qui concerne les 17 affiches présentes dans notre corpus : elles ont été produites par le Ministère de l'Environnement (7), l'APPA (6) et AIRPARIF (1), la RATP (2) et EDF (1).

---

<sup>169</sup> Le critère n'est pas la date d'édition proprement dite puisqu'un document peut avoir été édité en 1997 et être encore diffusé courant 2000.

<sup>170</sup> Il est certain que le nombre de documents de ce type en notre possession est très en dessous de la totalité disponible en France ; nous ne possédons que les informations qu'ont bien voulu nous transmettre les services contactés.

Nous avons souhaité caractériser le "public" susceptible de lire les bulletins édités par les associations du réseau Atmo. Le tirage du bulletin et les destinataires fournissent des indications concernant le volume de lecteurs potentiellement touchés et leur statut<sup>171</sup>.

Les bulletins mensuels sont édités entre 50 (« L'ABCD'air » d'*Atmosf'air Bourgogne Sud*) et 1500 exemplaires (« Courants d'air » d'*Aremartois*). Pour les trimestriels, la fourchette va de 300 (« Bulletin d'information sur la qualité de l'air en région Centre » édité par *Lig'air*) à 7000 exemplaires (« Report'air » d'*Aremasse*).

Les tirages sont excessivement variables du fait des budgets des associations, liés à leur « ancienneté » et à leur développement. Certaines éditent ce genre de documents depuis plusieurs années (depuis 1996 pour « C'est dans l'air de Lille Métropole »), d'autres depuis le mois d'octobre 2001 seulement (« L'ABCD'Air »)<sup>172</sup>.

D'une manière générale, les destinataires systématiques de ces bulletins sont :

- les membres des associations (ADEME, DRIRE, DRASS...), les membres fondateurs (collectivités et industriels), les autres associations... ;
- les collectivités territoriales et locales des agglomérations surveillées (préfectures, conseils régionaux et généraux, mairies, écoles...);
- les médias locaux.

Les particuliers peuvent parfois recevoir le bulletin sur demande, voire y être abonné gratuitement ; certaines associations ont ainsi jusqu'à 10% d'abonnés sur leurs listes : médecins, personnes intéressées... Toutefois, ils sont souvent invités à se rendre sur le site Internet ou à se renseigner auprès des services municipaux qui disposent d'un exemplaire en consultation.

Pour les autres documents, il est plus délicat d'évaluer leur portée et cela dépend beaucoup du dit document. Par exemple, pour une affiche placée dans les couloirs du métro, le lectorat potentiel<sup>173</sup> est de plusieurs centaines de milliers de personnes par jour. Quel est celui d'une affiche placée dans le hall d'une mairie ou d'un dépliant dans une station service ?

---

<sup>171</sup> Ces informations ont été obtenues par contact direct avec les associations. La liste détaillée est donnée en ANNEXE III

<sup>172</sup> Dans le chapitre G- RÔLE DES ACTEURS, nous discuterons des jeux de mots utilisés par les journalistes et nous reviendrons sur les titres donnés aux bulletins des associations Atmo.

<sup>173</sup> Le lectorat n'est que potentiel : quelles sont les personnes qui lisent les affiches placardées sur les murs des stations de métro ?

## 6- DISCUSSION

Notre corpus comprend donc un grand nombre de documents médiatiques qui ont des formes variées. Avant de discuter autour de ces notions de volume et de variété, examinons l'un des aspects de ce corpus : la non-exhaustivité.

### 6.1- Recueil de données non exhaustif

Nous avons relevé, souvent par hasard, un certain nombre de failles dans notre recueil de données. Ces failles, parfois comblées<sup>174</sup>, attestent de la non-exhaustivité de notre corpus.

#### 6.1.1- Failles « techniques »

Même s'il y a toujours une personne cachée derrière un logiciel, une base de données ou un site Internet, nous souhaitons soulever ici quelques problèmes rencontrés vis-à-vis de l'utilisation des services de l'Inathèque ou de la Direction de la Protection de l'Environnement de la Mairie de Paris.

Par exemple, au cours du journal de 19 heures de *France Info* du 8 janvier 2000, le journaliste parle d'un article paru dans le *Journal du Dimanche* du 9 janvier et traitant du plan de Lionel Jospin contre l'effet de serre. Cet article ne faisait pas partie de notre corpus (et nous ne l'avons pas intégré).

Ou bien : le 9 septembre 2000 a été diffusé sur *France Info* la chronique « Planète environnement » de Nathalie Fontrel sur la lutte contre le réchauffement climatique. Cette chronique n'est ni répertoriée ni décrite dans la base de données de l'INA, alors que d'autres le sont : celles du 19 février sur le papier recyclé, celle du 15 avril sur l'énergie solaire... Nous l'avons trouvée sur le site Internet de *France Info* (et intégrée au corpus).

Ou encore : les questions des auditeurs (« Radio Com c'est vous ») sur l'antenne de *France Inter*, entre 8h45 et 9h, le 20 novembre 2000, sont relatives à la conférence de La Haye : elles ne sont pas décrites dans la base de l'INA. Même chose pour « le mot de la fin », d'Alain Rey, relatif au mot « climat ». (Ces documents ont été intégrés au corpus).

---

<sup>174</sup>Le corpus a été complété dans la mesure du possible. Les documents « trouvés » avant l'analyse ont été intégrés sans difficulté. À l'inverse, lorsqu'ils ont été retrouvés après le début de l'analyse (donc de la codification), ajouter un article (paru au début de l'année) obligeait à reprendre toute la codification. Ce n'était pas tant la re-numérotation sur le tableur qui posait problème puisqu'elle était automatique mais plutôt celle dans la rédaction puisque chaque citation est suivie d'une adresse. Utiliser la fonction « Rechercher – Remplacer » du traitement de texte pour 3 adresses cela se fait, mais quand il faut en changer plus de 700 !!...

Dernier exemple à propos des archives sonores de BFM : le résumé de la chronique du 17 février 2000 (obtenu à l'aide du moteur de recherche) promet un document sur la conférence « L'Air de nos villes – l'affaire de tous ». Pourtant, le document sonore attaché est relatif à la centrale Super-phœnix (peut-être une erreur de lien). Il a été impossible de récupérer l'extrait sonore correspondant au résumé.

Un autre type de faille a été soulevé en voulant compléter un article paru dans *Les Echos* le 13 janvier 2000 pour lequel il nous manquait une partie. Nous avons remarqué qu'il avait été publié le 12 et non le 13 comme indiqué sur notre document. (Nous avons par la même occasion découvert deux autres articles portant sur les transports que nous avons intégrés).

Des erreurs de datation sont également présentes avec les articles parus dans le *Journal du Dimanche*. Comme son nom l'indique, cet hebdomadaire est publié le dimanche, il est pourtant daté du lundi suivant, date à laquelle les services de la DPE reçoivent la presse sur leur bureau. Il n'est donc pas exclu que d'autres erreurs de datation se soient glissées dans notre corpus. L'erreur étant cependant limitée à 1 jour.

Les failles « techniques » qui ont été relevées ne doivent pas faire oublier les erreurs « humaines ».

### 6.1.2- Failles « humaines »

À plusieurs reprises, nous avons constaté que certaines données référencées dans les différentes bases n'avaient pas été recueillies par nos soins.

Par exemple, à la fin d'une émission sur *France Inter* (« A toute allure » de Gérard Lefort du 5 janvier 2000), le journaliste annonce une autre interview intéressante pour le lendemain (le même thème est traité toute la semaine). Trois documents supplémentaires ont été glanés. Ces documents étaient bien décrits dans la base Médiacorpus de l'Inathèque.

Même chose dans le journal de 19h de *France Info* du 18 juin 2000 : juste avant une brève à analyser, nous avons repéré une autre brève sur la manifestation de militants Verts pour interdire les voitures à Montmartre. Là encore, cette brève était décrite avec les mots-clés que nous avons utilisés : nous l'avons laissée passer.

Si nous avons trouvé par hasard quatre documents qui auraient dus être collectés parce qu'ils étaient référencés et décrits, d'autres nous ont peut-être échappé... Là encore, cela confirme que le corpus multimédiatique n'est pas exhaustif. Au delà de l'exhaustivité nous souhaitons, avant-tout, balayer un large champ médiatique.

## 6.2- Volume et variété

Ce corpus est constitué d'éléments aux formes diverses qui en font sa richesse : articles, documents sonores ou audiovisuels, dépliants... Cette diversité de documents ne va pas sans poser de problèmes pour les analyser avec un seul et même regard, une seule et même grille, afin de pouvoir éventuellement les comparer. Nous en reparlerons au moment de la mise en œuvre de l'analyse thématique.

En contrepartie des difficultés méthodologiques, la richesse de ce corpus permet de multiplier les directions d'analyse :

- Le volume de documents médiatiques est intéressant pour analyser la structure du débat public autour du problème de la pollution de l'air (*cf.* chapitre F-THÈMES DU DÉBAT PUBLIC).
- Les documents édités par les associations, les institutions et les industriels seront utiles pour comparer les différents points de vue sur ce problème (*cf.* chapitre G-RÔLE DES ACTEURS).
- L'étalement des documents sur toute l'année 2000 permet de mettre en évidence la forme du traitement médiatique, les pics médiatiques et le bruit de fond (*cf.* chapitre H-POLLUTION ET MÉDIATISATION).
- Le volume et la variété de documents permettent aussi de multiplier les chances de tisser des liens entre le traitement par les médias de la pollution de l'air et les personnes susceptibles de regarder, apercevoir, lire, parcourir, entendre ou écouter ces documents. (*cf.* chapitres K-FACTEURS DISPOSITIONNELS).

## 7- CONCLUSION : MULTIPLICITÉ DES SOURCES, DES FORMES ET DES PUBLICS VISÉS

Le corpus multimédiatique est donc constitué de nombreux documents diffusés rapidement et à grande échelle par la télévision, la radio et la presse (médias de masse). Il comprend aussi des brochures, des dépliants et des affiches édités par les associations, les institutions et les



industriels distribués à des échelles et dans des lieux divers (voie publique, mairie, station essence, exposition...). La multiplicité des sources, des formes et des publics visés sont les caractéristiques principales de ce corpus, avec les difficultés méthodologiques que cela engendre mais aussi la multiplication des directions d'analyse.

Les émissions de télé, de radio et les articles de presse ont été sélectionnés en utilisant les services de l'Institut National de l'Audiovisuel et le Service Documentation de la Direction de la Protection de l'Environnement (DPE) de la ville de Paris. Quant aux autres documents, ils ont été obtenus par contact direct auprès des associations, institutions et industriels concernés. Tous les éléments du corpus abordent de près ou de loin la question de la pollution de l'air par les gaz d'échappement, que se soit au niveau local ou planétaire.

Finalement, ce sont plus de 1500 documents qui ont été recueillis. Ils vont nous permettre d'analyser sous plusieurs angles le « traitement multimédiatique » de la pollution atmosphérique : analyse thématique de contenu, rôle et points de vue des différents acteurs, mise sur agenda médiatique... Cependant, l'analyse des liens entre l'information et le passage à l'action nécessite de s'intéresser également au deuxième pôle de la communication, celui de la réception. Nous allons justement définir notre travail de terrain.



Je prétends [...] que nos poumons sont sensibles à l'inspiration poétique, pensante, affective (quand on nous soulage d'un soucis, nous disons : je respire...). Et c'est tout cela que certains techniciens appellent : *imprédictible*. Cela dit, l'argument technique sur ce thème est alarmant. On nous dira : les appareils n'ont rien détecté d'anormal, si vous sentez que c'est anormal, et bien c'est dans votre tête... Comme si de sentir des choses anormales « dans sa tête » était anodin. Des amis médecins-gynécologues me disent sur quoi ils butent : sur ceci que certaines femmes ont des douleurs, on les analyse en tous sens – prélèvements, échographies... – et « elles n'ont rien ». Sauf qu'elles ont des douleurs. L'irréductible à la technique peut prendre la forme de la douleur, ou de l'*air mauvais*. Un compte rendu technologique, c'est en fait très modeste, c'est : abstraction faite de l'homme, voici ci qu'on peut vous dire...

Daniel SIBONY

« Du rapport à la nature », *Cosmopolitiques*, n°1, 2002, p.62

## E. CORPUS D'ENTRETIENS

Dans ce travail de recherche, nous nous intéressons aux liens entre l'information, les perceptions et le passage à l'acte. Le chapitre précédent a permis de définir le corpus multimédiatique qui nous permettra d'étudier « l'information ». Il est désormais nécessaire de définir le corpus d'entretiens, indispensable pour étudier les perceptions et le passage à l'action.

Le définition du travail de terrain se fera en trois étapes :

- la réflexion sur le choix de la méthode et la comparaison avec les dispositifs d'enquête existants,
- la description du corpus obtenu avec notamment le lieux des entretiens et les profils des personnes interrogées,
- la discussion à propos d'éventuels biais liés à la période et aux lieux d'enquête, à la méthode choisie et à l'enquêteur.

### 1- MÉTHODOLOGIE D'ENQUÊTE

Dans son rapport *Pollution atmosphérique due aux transports et santé publique*, l'Académie des Sciences émet la recommandation suivante : « **améliorer l'information des usagers et leur perception des problèmes pour les amener à modifier leur comportement** : réduction du nombre des petits parcours, surtout en période hivernale, style de conduite, choix du mode de transport »<sup>175</sup>.

Comment les Franciliens perçoivent-ils le problème de la pollution de l'air ? Que pensent-ils de l'information sur le sujet ? Quels sont leurs comportements au quotidien et en cas d'alerte ? Quels regards portent-ils sur les actions des pouvoirs publics et des individus ?

L'enquête de terrain permet d'apporter des éléments de réponse à ces questions. L'objet de ce paragraphe est d'expliquer le choix de notre méthodologie d'enquête. Nous allons tout d'abord examiner les dispositifs d'enquête existants pour pouvoir ensuite discuter notre approche.

---

<sup>175</sup> Académie des Sciences – Conseil pour les Applications de l'Académie des Sciences, *Pollution atmosphérique due aux transports et santé publique*, Paris : Éditions Tec & Doc, 1999, p.XIV.

## 1.1- Dispositifs existants

Nous ne sommes pas les premiers à nous pencher sur les rapports qu'entretiennent les « gens ordinaires » avec le problème de la pollution atmosphérique. De nombreux dispositifs d'enquêtes existent, nous les avons répartis en trois catégories : les baromètres, les enquêtes qualitatives et les livres blancs. Pour chacun d'eux, nous allons en décrire les principales caractéristiques.

### 1.1.1- Les baromètres

Le premier dispositif d'enquête est celui de type « baromètre ». Ce dispositif est issu des premières recherches sur la perception des risques menées aux USA par l'équipe de Paul Slovic. L'objectif de ces recherches était de comprendre l'opposition à la technologie (notamment chimique et nucléaire) exprimée par les citoyens américains<sup>176</sup>. La méthodologie développée à partir des années 1970 est toujours d'actualité : « examining the opinions that people express when they are asked, in a variety of ways, to evaluate hazardous activities, substances and technologies »<sup>177</sup>.

Les baromètres sont aujourd'hui commandités par diverses institutions (Institut de Radioprotection et de Sécurité Nucléaire<sup>178</sup>, Institut National de Prévention et d'Éducation à la Santé<sup>179</sup>, Commission de l'Union Européenne...) et sont réalisés par des instituts de sondage (BVA, Credoc...). Nous avons relevé trois particularités méthodologiques propres à ce type de dispositifs :

- échantillon élevé (au moins 1000 personnes) représentatif de la population d'un pays (ce qui permet le traitement quantitatif, statistique des réponses) ;
- périodicité des enquêtes avec reconduction de tout ou partie des questions (permettant un suivi temporel des attitudes et perceptions) ;
- questionnaires fermés par téléphone ou en face à face (durée de 30 minutes environ pour l'INPES) : questions à choix multiples, hiérarchisation de propositions...

---

<sup>176</sup> « The dominant perception for most Americans (and one that contrasts sharply with the views of professional risk assessors) is that they face more risk today than in the past and that future risk will be even greater than today's. [...] These perceptions and the opposition to technology that accompanies them have puzzled and frustrated industrialists and regulators and have led numerous observers to argue that the American public's apparent pursuit of a 'zero-risk society' threatens the nation's political and economical stability. » (SLOVIC Paul, « Perception of Risk », In Paul SLOVIC *The Perception of Risk*, London: Earthscan, p.220).

<sup>177</sup> SLOVIC Paul, *op. cit.*, p.221

<sup>178</sup> Anciennement IPSN : Institut de Protection et de Sécurité Nucléaire.

<sup>179</sup> Anciennement CFES : Comité Français pour l'Éducation à la Santé.

Les thèmes abordés dans ces baromètres sont relatifs aux activités des divers commanditaires : perception de l'énergie nucléaire, connaissances, attitudes et perception en matière de santé, perception et jugement sur la construction européenne... Cependant, il est fréquent d'y trouver des questions relatives à l'environnement, et donc à la pollution atmosphérique, signe ou conséquence du fait que les français se préoccupent de ces questions. Certains baromètres sont même spécialisés comme le « baromètre environnement EDF-DER » (Direction des Études et Recherches).

Pratiquement, le problème de la pollution atmosphérique peut être comparé à d'autres problèmes d'environnement ou de société. Par exemple :

- « Je vais vous citer un certain nombre de problèmes d'environnement, quel est celui qui vous semble le plus préoccupant ? Le réchauffement de l'atmosphère, la pollution de l'air dans les agglomérations, la pollution des lacs, des rivières et des mers, la diminution de la couche d'ozone... » (baromètre IRSN 2000) ;
- pour une succession de « grands risques non sanitaires mais plutôt liés à la vie en société » (la pollution de l'air, la consommation d'aliments pollués, transformés, le chômage...), la personne interrogée doit dire si elle craint chacun d'eux, pour elle même, beaucoup, pas mal... (baromètre INPES 2000).

D'autres questions concernent plus précisément le problème qui nous intéresse ; elles portent sur une appréciation globale du problème ou sur des aspects plus précis comme les causes de la pollution ou les moyens de lutte envisageables :

- « Pour [notre pays] dans son ensemble, êtes-vous très inquiet, assez inquiet, peu inquiet ou pas du tout inquiet au sujet de la pollution de l'air ? » (Eurobaromètre 1995) ;
- « Je vais vous citer un certain nombre de mesures qui peuvent être prises pour diminuer la pollution dans les villes. Pour chacune d'elles, vous me direz si vous pensez que c'est une mesure très, assez, plus ou moins, pas vraiment ou pas du tout efficace : renforcer les transports en commun, augmenter le nombre de pistes cyclables, instituer un péage à l'entrée des villes... » (baromètre IRSN 1997).

Notons enfin que les sondages que l'on voit fleurir dans les médias présentent les mêmes caractéristiques à un détail près : leur aspect ponctuel (par opposition à la périodicité des baromètres). Citons par exemple les sondages BVA de décembre 1997 sur « Automobile et civisme écologique », SOFRES de février 1998 et IFOP d'avril 2000 sur la hiérarchisation des problèmes des parisiens (pollution de l'air, nombre de sans-abris, circulation...).

## 1.1.2- Les enquêtes qualitatives

La Direction Régionale de l'Industrie, de la Recherche et de l'Environnement (DRIRE) d'Île-de-France a commandé deux enquêtes de perception de ce type lors de l'élaboration du Plan Régional pour la Qualité de l'Air (PRQA) en 1998. La première enquête a été conduite par l'Observatoire des Pratiques et Représentations Sociales de l'Environnement (Oprese) de l'Institut Français de l'Environnement (Ifen), la seconde par Lorne Conseil, société de conseil en communication. Ce dispositif d'enquête se différencie du type « baromètre » sur plusieurs points méthodologiques :

- échantillon faible (30 personnes) d'où une approche plutôt qualitative mais toujours avec une certaine représentativité de la population interrogée ;
- enquêtes ponctuelles et relatives à une zone géographique limitée (région parisienne) ;
- entretiens semi-directifs en face à face (30 minutes) ou réunions par groupes d'une dizaine de personnes (4 heures), personnes indemnisées (au moins dans l'un des deux cas).

Après quelques questions relatives à la qualité de la vie en général, les discussions sont très vite ramenées au thème central de ces enquêtes : la perception par la population francilienne du problème de la qualité de l'air. Plus précisément, les questionnaires abordent<sup>180</sup> :

- la perception du phénomène : « comment la pollution se manifeste-t-elle ? depuis combien d'années ? » ;
- le ressenti : « pour vous, comment cette pollution se manifeste-t-elle ? dans quelles occasions ? quelles gênes ressentez-vous ? Et les autres personnes de votre famille ou de votre entourage ? » ;
- les actions et les dispositions prises : « avez-vous pris des mesures pour faire face à ce problème ? » ;
- l'opinion sur le phénomène : « quelles sont les causes de cette pollution selon vous ? ».

Ajoutons que l'aspect communication est présent dans chacune de ces enquêtes :

- on demande aux personnes interrogées si elles sont bien informées sur le sujet, sur les mesures effectuées, sur les alertes (Oprese) ;
- on leur demande de juger le travail des médias et de réfléchir à une communication publique pouvant contribuer à une meilleure qualité de l'air (Lorne Conseil).

---

<sup>180</sup> Extraits du guide d'entretien Oprese

Précisons que certaines recherches sur les aspects socio-politico-économiques du problème ont été financées par différents Ministères dans le cadre du programme PRIMEQUAL<sup>181</sup>-PREDIT<sup>182</sup>. Citons notamment : « Représentation et évaluation de la pollution atmosphérique dans la ville de Dunkerque » et « Évaluation de la sensibilisation de la population en matière de pollution atmosphérique et de risque pour la santé et identification des freins à la mise en œuvre des mesures de lutte antipollution automobile ». Ces recherches font partie de cette catégorie de dispositifs d'enquête « audits qualitatifs ». Cependant, certains de ces rapports n'ont pas encore été validés par le conseil scientifique du programme PRIMEQUAL-PREDIT, ils ne sont donc pas encore consultables.

### 1.1.3- Les livres blancs

La technique d'enquête des « livres blancs » consiste à laisser la parole (ou plutôt un espace d'écriture) aux personnes qui le souhaitent, sur un sujet d'ordre général : la pollution ou la qualité de la vie. Nous avons recensé deux opérations de ce type qui ont été menées en 1999 par la Mairie de Paris (opération intitulée "États généraux de la qualité de la vie") et en 1998 par l'Association des Maires d'Île-de-France (Amif). Les caractéristiques d'ordre méthodologique de cette technique sont les suivantes :

- échantillon élevé (plusieurs milliers de réponses) mais non représentatif (puisque répond qui veut, plusieurs fois s'il le souhaite) ;
- enquêtes ponctuelles et relatives à une zone géographique limitée (Paris, région parisienne) ;
- une question unique, ouverte.

C'est en 1999 que les "États généraux de la qualité de la vie" furent organisés : « Un parisien, une idée. Chacun a son mot à dire pour faire progresser la qualité de la vie dans la capitale. [...] Pour ma rue, mon quartier, ma ville... voici une idée ». Les feuillets ont été distribués dans de nombreux endroits de la capitale : mairies, écoles, universités... mais aussi piscines, cimetières... et publiés dans des journaux locaux. 8000 feuillets ont été renvoyés ou déposés à l'Hôtel de Ville dont environ 3600 consacrés à la pollution de l'air. Toutes ces réponses sont consultables, ainsi qu'une analyse thématique faite par le Service des Pollutions Atmosphériques – Air et Silence (SPAAS) de la Mairie de Paris<sup>183</sup>.

---

<sup>181</sup> Programme de Recherche Inter organisme pour une Meilleure QUalité de l'Air à l'échelle Locale

<sup>182</sup> Programme de REcherche et D'Innovation sur les Transports terrestres

<sup>183</sup> Mairie de Paris, *États Généraux de la Qualité de la Vie (septembre-octobre 1999)*, Document interne à la Mairie de Paris, 2000



C'est à l'occasion des 2<sup>es</sup> assises de l'Amif, en 1998, autour du thème "Île-de-France, objectif : pollution zéro"<sup>184</sup> que furent disposés des livres blancs dans les mairies d'Île-de-France. La question posée était : « *Et vous, que feriez-vous dans votre ville pour lutter contre la pollution ?* ». 200 livres ont été récoltés soit plusieurs milliers de suggestions qui ne sont malheureusement pas consultables.

## 1.2- Choix de la méthode

Nous avons choisi de mener des entretiens semi-dirigés dans plusieurs villes d'IDF. Les paragraphes suivants permettent d'expliquer ce choix et d'aborder plusieurs aspects pratiques.

### 1.2.1- Entretiens semi-directifs

Pour effectuer notre travail de terrain, la méthode de **l'entretien** s'impose immédiatement : nous avons besoin de comprendre comment les franciliens parlent du problème de la pollution de l'air, comment ils décrivent leurs perceptions et leurs comportements. L'important est de laisser les individus construire leur propre discours sur le problème analysé : la méthode de l'entretien répond à cette contrainte.

La différence fondamentale entre l'entretien semi-directif et le questionnaire se situe dans les façons de procéder au double mouvement de conservation [des éléments pertinents] / élimination [des éléments jugés secondaires]. Dans l'entretien, c'est surtout la personne interrogée qui est maîtresse de ce choix alors que, dans le questionnaire, l'individu qui répond le fait dans un cadre fixé à l'avance par le spécialiste.<sup>185</sup>

La technique du questionnaire n'est pas adaptée à cette phase de notre travail mais elle sera proposée pour les travaux ultérieurs à la thèse, en association avec un traitement statistique des données, pour confirmer les premiers résultats.

La différence entre l'entretien *semi-dirigé* et l'entretien *ouvert* réside essentiellement dans le degré de directivité de l'enquêteur (très faible dans le dernier cas). Le premier cas correspond mieux à nos objectifs puisque nous souhaitons que certains aspects du problème de la pollution soient absolument abordés par la personne rencontrée. Cependant, l'ordre dans lesquels ces aspects sont développés et les termes employés sont, dans la mesure du possible, laissés à l'initiative de la personne.

---

<sup>184</sup> Association des Maires d'Île-de-France, *Île-de-France Objectif : pollution zéro – Actes des « 2<sup>èmes</sup> Assises de l'Amif, Parc Floral de Paris, 23, 24, 25 avril 1998.*», 1998, 128 p.

<sup>185</sup> SINGLY François de, *L'enquête et ses méthodes : le questionnaire*, Paris : Éditions Nathan Université (Sociologie 128), 2001 (1<sup>re</sup> édition 1992), p.27.

Pour favoriser la production d'un discours linéaire et structuré, les relances de l'enquêteur sont primordiales : elles « se coulent dans le discours », ne définissent pas les thèmes à aborder mais doivent « s'inscrire dans le déroulement des énoncés de l'interviewé comme des fragments de contenus subordonnés à ce dernier »<sup>186</sup>.

Nous avons aussi choisi d'effectuer un travail **qualitatif** plutôt que quantitatif puisqu'il s'agit d'une première approche<sup>187</sup>. L'un des points important est de faire varier au maximum les profils des personnes interrogées pour obtenir différents points de vue sur le problème de la pollution de l'air. Ainsi, les entretiens ont été effectués dans plusieurs villes Île-de-France, à la manière des micro-trottoirs, au hasard des rencontres. Cette variété des personnes interrogées, qui n'est pas représentative de la population francilienne, est examinée plus loin dans ce chapitre (§ 3). Ainsi, dans la suite de la thèse, nous emploierons souvent la notion d'« **informateur** » pour qualifier chaque personne rencontrée :

Un dernier mot sur l'échantillon : j'emploie ce terme parce qu'il est largement employé. Il est cependant mal adapté dans une optique qualitative, car il porte en lui-même l'idée de la représentativité et de la stabilité. Dans l'entretien compréhensif, plus que de constituer un échantillon, il s'agit plutôt de bien choisir<sup>188</sup> ses informateurs.<sup>189</sup>

Nous avons opté pour des entretiens individuels en face-à-face. Les entretiens de groupes (aussi appelées *focus groups*) sont très riches mais plus délicats à organiser : choisir les personnes, les réunir en un même lieu, prévoir un financement, faire intervenir un animateur pour pouvoir observer les débats... Les entretiens téléphoniques ont été écartés pour privilégier le contact physique et la convivialité<sup>190</sup>. Une enquête de type « réception », était envisagée dans un deuxième temps de la thèse (comme présenter différentes brochures aux personnes rencontrées par exemple) ; malheureusement, nous n'avons pas eu le temps de mettre en œuvre une telle approche.

<sup>186</sup> BLANCHET Alain et GOTMAN Anne, *L'enquête et ses méthodes : l'entretien*, Nathan Université (sociologie 128), 2001 (1<sup>ère</sup> édition 1992), p.82. Pour une critique de la technique employée effectivement, cf. §3.2- Biais liés à la méthode choisie et à l'enquêteur.

<sup>187</sup> Comme dit précédemment, une enquête à plus grande échelle et quantitative sera proposée en perspective de cette thèse.

<sup>188</sup> Comme nous le verrons plus loin avec la description du corpus, « bien choisir » ses informateurs signifie sélectionner autant d'hommes que de femmes, varier les âges (apparent) des personnes, enquêter dans des quartiers populaires ou dans un centre d'affaire, dans un RER ou sur un parking automobile, etc.

<sup>189</sup> KAUFMANN Jean-Paul, *L'entretien compréhensif*, Éditions Nathan Université (collection Sociologie 128), 2001 (1<sup>ère</sup> édition 1996), p.43-44

<sup>190</sup> Et aussi pour le plaisir de passer du temps dans les rues de Paris et d'autres villes d'Île-de-France plutôt que de rester enfermé dans un bureau, suspendu au téléphone !

Si l'entretien cherche à se rapprocher d'une discussion « ordinaire », il convient de garder à l'esprit – notamment lors de l'analyse des données – que « les propos de l'interviewé sont toujours liés à la relation spécifique qui le lie au chercheur »<sup>191</sup> : l'entretien reste une **relation sociale**, une « auto-analyse provoquée et accompagnée »<sup>192</sup> par l'enquêteur. En effet, au cours de l'entretien, l'informateur est invité à réfléchir sur le problème de la pollution de l'air : ses perceptions, ses attitudes... Le discours de l'interviewé n'est pas pré-construit à l'avance, au contraire, il se construit et se dévoile au fur et à mesure de l'entretien :

L'enquêteur contribue à créer les conditions de l'apparition d'un discours extra-ordinaire, qui aurait pu ne jamais être tenu, et qui, pourtant, était déjà là, attendant ses conditions d'actualisation.<sup>193</sup>

L'implication personnelle des franciliens rencontrés sera discutée lors des entretiens : utilisation des transports en commun pour se rendre au travail ou réduction de la vitesse en cas de pic de pollution... Une attention particulière doit être accordée à ces déclarations, à ces discours sur l'action :

Nombre d'enquêtes de motivations [...] supposent que les sujets puissent détenir un moment la vérité objective de leur comportement (et qu'ils en conservent continûment une mémoire adéquate), comme si la représentation que les sujets se font de leurs décisions ou de leurs actions ne devait rien aux rationalisations rétrospectives. Sans doute peut-on et doit-on recueillir les discours les plus irréels, mais à condition d'y voir, non l'explication du comportement, mais un aspect du comportement à expliquer.<sup>194</sup>

Nous reviendrons sur ces aspects lors de l'analyse des entretiens et notamment de la construction des profils d'(in)action.

## 1.2.2- Aspects pratiques

Les conditions dans lesquelles se sont déroulés les entretiens méritent d'être précisées en raison de leur possible influence sur le recueil de données d'une part et de leur participation à la variété des profils d'autre part.

---

<sup>191</sup> QUIVY Raymond et VAN CAMPENHOUDT Luc, *Manuel de recherche en sciences sociales*, Paris : Éditions Dunod, 1995, p.197

<sup>192</sup> BOURDIEU Pierre, « Comprendre », In Pierre BOURDIEU (Dir.), *La Misère du monde*, Paris : Éditions du Seuil, 1993, p 915

<sup>193</sup> BOURDIEU Pierre, *op. cit.*, p 914

<sup>194</sup> BOURDIEU Pierre, CHAMBOREDON Jean-Claude et PASSERON Jean-Claude, *Le métier de sociologue. Préalables épistémologiques*. Paris : Mouton Éditeur – EHESS, 1983 (1<sup>e</sup> édition 1968), p.57-58

Nous avons fait le choix de mener les entretiens en **région parisienne** du fait de notre attachement géographique : la région nous est accessible et familière. Plusieurs paramètres interviennent :

- Le choix de la ville : proche ou lointaine banlieue, plutôt bourgeoise ou populaire, bien ou mal desservie en transports en commun...
- Le lieux précis de l'entretien : parking, voie piétonne, parc ou jardin, abords d'un centre commercial, d'une zone d'emploi... Rappelons à ce propos que « chaque lieu communique des significations qui sont susceptibles d'être mises en acte dans le discours de l'interviewé »<sup>195</sup> (nous y reviendrons dans le paragraphe 3-Discussion).
- Le moment de l'enquête peut aussi jouer sur le profil des personnes rencontrées : le matin (pour attraper les informateurs avant qu'ils se rendent à leur travail), dans la matinée ou dans l'après-midi (plus de chance de rencontrer des personnes « inactives »)...

En été, la région parisienne est sujette aux **pics de pollution** du fait des conditions atmosphériques défavorables : anticyclone, peu de vent, ensoleillement, chaleur. Les enquêtes se sont déroulées en juillet d'où une possibilité de faire des entretiens le jour d'un pic de pollution. Cette situation peut être intéressante pour comprendre et discuter « à chaud » des choix des informateurs concernant l'utilisation des transports en commun ou l'application des conseils sanitaires...

Inversement, le bruit médiatique qui accompagne le pic de pollution peut aussi inciter les informateurs à parler de ce problème plus qu'il ne l'auraient fait un jour « normal ». Nous aurons l'occasion de rediscuter de ce biais éventuel dans la suite de ce travail (*cf.* 3.1.1).

Enfin, précisons que tous les entretiens ont été enregistrés à l'aide d'un **micro**. L'enregistrement permet tout d'abord de conserver une trace fiable du recueil de donnée. Ensuite, l'utilisation d'un magnétophone « concrétise dans la relation duelle une présence tierce » et « donne à l'interlocution une dimension d'exception »<sup>196</sup>.

---

<sup>195</sup> BLANCHET Alain et GOTMAN Anne, *L'enquête et ses méthodes : l'entretien*, Paris : Nathan Université, 2001 (1992), p.70

<sup>196</sup> BLANCHET Alain et GOTMAN Anne, *op. cit.*, p.76

En cas de questions de la part de la personne<sup>197</sup>, quelques mots sur l'utilisation du micro ont été préparés : préciser que la conversation sera enregistrée, que l'anonymat sera respecté, que la bande sera détruite à la fin du travail...

## 1.3- Déroulement de l'entretien

Les entretiens sont découpés temporellement en trois phases : l'entrée en matière, l'entretien semi-dirigé proprement dit, et les renseignements pratiques.

### 1.3.1- Entrée en matière

La prise de contact est importante : il s'agit de définir le cadre contractuel de la communication. En peu de mots, la personne doit comprendre qui vient l'interroger, pour quels motifs et sur quel sujet. Nous nous présenterons donc en tant qu'étudiant « qui mène une enquête » et qui s'intéresse « aux risques qui menacent la santé des Franciliens ».

Nous avons donc choisi de rester vague concernant le type et le sujet des études suivies de peur de trahir la nature du sujet de thèse : la pollution de l'air. En outre, quelques entretiens préliminaires nous ont appris que le mot « thèse » ne signifiait pas grand chose pour les personnes non-universitaires (qui seront majoritaires dans notre « échantillon ») et que le temps pris pour leur donner des précisions serait plus utile à l'entretien lui-même.

La consigne initiale : « **Selon-vous, quels sont les risques qui menacent la santé des franciliens en général et la votre en particulier ?** ». Le problème de la pollution de l'air est-il cité spontanément ? comment se situe-t-il par rapport à d'autres risques pour la santé ?

Il sera également demandé à la personne de distinguer les risques pour la population en général et ceux auxquels elle se sent personnellement exposée (différence entre « je » et « les autres »). La différence de perception du risque « pour soi » et « pour les autres » permet d'expliquer, par exemple, que les personnes âgées aient peur du sida. Dans la pratique, cette distinction n'a pas pu être faite systématiquement et explicitement ; néanmoins plusieurs personnes se disaient inquiètes de la pollution de l'air sans forcément y être sensible personnellement.

---

<sup>197</sup> Dans les entretiens préliminaires, les personnes interrogées ont commencé à réagir dès ma première phrase de présentation, faisant fi de mon explication sur l'enregistrement de notre conversation. En revanche, certaines personnes étaient intriguées de ne pas me voir prendre de notes ; le micro-cravate étant quasi-invisible !

Il faut également tenter de restreindre le champ d'étude à la région parisienne : « force est de constater que, chez les Français, le degré de préoccupation environnementale n'est pas du tout le même selon le "niveau géographique" auquel on se réfère »<sup>198</sup>.

Deux cas se présentent, selon que la personne cite ou non le problème de la pollution atmosphérique comme un risque pour la santé. Si elle ne l'a pas fait, il sera intéressant de lui demander pourquoi : s'agit-il d'un oubli, d'un phénomène considéré comme non générateur de risques... ? En effet, la pollution de l'air est notre principal centre d'intérêt, il faut le dire à notre informateur et lui expliquer clairement le rôle de la question précédente : connaître la place de la pollution atmosphérique par rapport à d'autres problèmes de santé publique.

Il est alors possible d'enchaîner : « **quels sont les mots qui vous viennent à l'esprit quand on évoque la pollution de l'air ?** ». Cette question a un double objectif :

- connaître les aspects du problème qui viennent à l'esprit des franciliens quand on l'évoque : les effets sur la santé, les personnes à risque ou le rôle des voitures ? le problème est-il vécu par la personne où en a-t-elle simplement entendu parler ? quel est le ton employé ? etc.
- fournir un certain nombre de relances pour la suite de l'entretien. Par exemple : « Et tout à l'heure vous m'avez parlé des gaz d'échappement... »<sup>199</sup>.

L'utilisation de la méthode d'association libre, bien qu'attractive (facilité et rapidité de recueil des données), soulève certaines questions qu'il sera bon de traiter au moment de l'analyse : l'ordre d'apparition des mots a-t-il une importance ? le mécanisme mental mis en œuvre est-il identique pour chacune des personnes interrogées ? peut-on alors comparer les différentes productions ? etc. Ajoutons cependant que l'association libre permet parfois d'obtenir des choses nouvelles et intéressantes qui ne seraient pas apparues avec d'autres méthodes.

---

<sup>198</sup> (HATCHUEL Georges, « Dans l'opinion une préoccupation généralisée depuis 10 ans », In BOYER, HERZLICH, MARECA (coord.), *L'Environnement, question sociale. Dix ans de recherches pour le ministère de l'Environnement*, Paris : Éditions Odile Jacob, 2001, p.29)

<sup>199</sup> Entretien n°2 avec Carine LF.

### 1.3.2- Entretien semi-dirigé

L'entretien semi-dirigé est la partie centrale du recueil de données. Il s'agit d'explorer, avec l'informateur, plusieurs thèmes relatifs au problème de la pollution de l'air en milieu urbain :

- **Les causes et les signes de la pollution** : Quel est le groupe à risque identifié par la personne ? Est-elle sensible à la pollution ? Et ses proches ? Quels sont les symptômes, les éventuels stigmates... ? Est-ce qu'il y a des jours plus « dangereux » que d'autres ?
- **Les moyens de lutte contre la pollution** : Faut-il agir contre le problème de la pollution de l'air et, si oui, qui doit agir en priorité et comment ? Comment les franciliens perçoivent-ils les changements de comportements attendus ? Ont-ils un comportement différent en cas de pic de pollution ?
- **Les effets de la pollution sur la santé** : Quel est le groupe à risque identifié par la personne ? Est-elle sensible à la pollution ? Et ses proches ? Quels sont les symptômes, les éventuels stigmates... ? Est-ce qu'il y a des jours plus « dangereux » que d'autres ?
- **L'information et les médias** : Les franciliens se disent-ils bien informés sur la pollution ? Quelle place tiennent les médias dans cette information ? Comment se fait l'information sur le problème de la pollution de l'air notamment en ce qui concerne les causes, les effets et les moyens de lutte ? Ont-ils déjà remarqué une affiche ou une brochure ? Quelles sont leurs réactions aux messages d'alerte en cas de pic de pollution ?

Rappelons que l'ordre d'apparition de chacun de ces thèmes sera laissé, autant que possible, à l'initiative de la personne interrogée : c'est le propre de l'entretien semi-dirigé. Il s'agira simplement de la relancer à bon escient, dans le fil de la discussion ou en utilisant les mots cités au début de l'entretien pour orienter la discussion vers un thème encore inexploré.

Tout au long des entretiens, nous avons aussi cherché à faire réagir les personnes interrogées en appuyant ou en contredisant leurs propos avec un certain nombre d'arguments préparés à l'avance. L'objectif principal est de forcer l'informateur à soutenir l'argumentation de son discours. Cela permet aussi d'analyser son positionnement par rapport aux différents acteurs du problème : constructeurs automobiles, associations de défense de l'environnement, scientifiques...

Pour illustrer cette méthode, voici quelques exemples d'arguments émis lors des entretiens et les réactions des informateurs :

- À propos de l'exposition dans les véhicules : « Quand on est en voiture, on le ressent [la pollution] mais on le ressent bien moins que quand on est à pied *c'est marrant parce qu'il y a des études scientifiques qui montrent l'inverse* c'est bizarre et ben moi je leur dirai que non, parce que si tu marches à côté d'une voie où il y a plein de voitures qui passent [...] et ben tu le ressens plus que quand t'es dans ta voiture avec les vitres fermées, par exemple » (E22).
- À propos de l'amélioration de la qualité de l'air et du point de vue défendu par les industriels : « on essaye de l'améliorer mais j'ai l'impression qu'il s'aggrave *parce que les constructeurs nous disent le contraire [...] ils disent que la qualité de l'air est super bonne, quelle est meilleure qu'il y a 20 ans quoi, il font des efforts* oui, oui, non, c'est vrai qu'ils font des efforts. Ils font des efforts d'un côté mais d'un autre côté le parc automobile il augmente » (E40).
- À propos du discours écologistes : « Mais les automobiles ont fait des progrès aussi avec les pots catalytiques en particulier *donc vous pensez que ça s'améliore* ouais [...] *et qu'est-ce que vous pensez alors du discours des écologistes qui nous disent qu'au contraire euh.. je, je... les écologistes sont des gens qui utilisent des... des difficultés réelles pour, pour faire leur gagne pain, leur... bon je peux pas encadrer les écologistes, c'est des gens que je déteste profondément* » (E34).

### 1.3.3- Renseignements pratiques et questions fermées

À la fin de l'interview plusieurs **renseignements complémentaires** doivent être obtenus concernant le profil de la personne interrogée<sup>200</sup>. Ces informations sont notamment dictées par la remarque suivante :

Les cinq facteurs qui se révèlent les plus déterminants, toutes choses égales par ailleurs, sont dans l'ordre : le cycle de vie (effet combiné de l'âge et du type de ménage) et l'espace résidentiel (effet de la densité de l'habitat), puis le revenu, enfin le sexe et le système de valeurs (opposition entre système de valeur conservateur et système de valeur universaliste). Ce résultat confirme que la catégorie professionnelle n'est pas, en matière de comportements environnementaux, le facteur le plus explicatif.<sup>201</sup>

<sup>200</sup> L'intitulé exact des questions est proposé en Annexe VII.

<sup>201</sup> MARESCA Bruno, « L'exigence écologique : de l'adhésion à la pratique », In BOYER, HERZLICH, MARESCA (coord.), *L'Environnement, question sociale. Dix ans de recherches pour le ministère de l'Environnement*, Paris : Éditions Odile Jacob, 2001, p.114).



Il s'agit d'abord de renseigner les données « classiques » : prénom, initiale nom (pour pouvoir identifier les propos des personnes tout en respectant leur anonymat), sexe et âge (en utilisant les 5 tranches de l'INSEE : 0-19, 20-39, 40-59, 60-74, 75 ans ou plus).

Il faut ensuite obtenir des précisions concernant le lieu d'habitation et de travail (ville, arrondissement...), la composition du foyer, la profession et éventuellement celle du conjoint, le nombre de véhicules possédés, afin de caractériser la catégorie socioprofessionnelle mais aussi le contexte et la situation vis-à-vis des transports en commun<sup>202</sup> et le moyen de transport effectivement utilisé pour se déplacer.

Quatre questions fermées « subsidiaires » seront également posées pour clôturer l'entretien. Deux thèmes sont abordés : les effets de la pollution de l'air sur la santé et la place de l'automobile en ville. Ces questions obligent la personne à prendre position dans certaines controverses débattues sur la place publique. La réponse à chaque question et la discussion qui l'accompagnera seront riches en enseignements. Cela permettra éventuellement d'aborder certains aspects du problème qui n'auront pas ou peu été discutés pendant la partie semi-dirigée de l'entretien.

La première question propose à la personne d'exprimer son sentiment sur **les liens entre pollution de l'air et santé**. Selon elle, la pollution a-t-elle des effets bénéfiques ou néfastes sur la santé de la population, de manière certaine ou supposée, ou bien n'a-t-elle aucun effet, ni positif ni négatif ? Cette question sera sûrement l'occasion de parler de l'hypothèse « hormesis »<sup>203</sup> qui postule l'existence d'effets stimulants des faibles doses de polluants. L'hypothèse d'effets bénéfiques de la pollution pour la santé devrait surprendre et permettre d'ouvrir la discussion sur les effets des polluants et d'élargir le débat à d'autres risques (exposition au soleil, aux radiations...).

---

<sup>202</sup> « Dans un contexte d'offre donné, on peut, en effet, se trouver dans des situations plus ou moins favorables à l'utilisation des moyens de transport. Dans ce domaine, la localisation du lieu de travail et ses conditions d'accès sont centrales : certains répondants peuvent habiter dans un quartier très bien desservi en transports publics, mais travailler dans un lieu très difficilement accessible par ce moyen de transport ; ils sont, dès lors, dans un *contexte* favorable à l'utilisation des transports publics, mais dans une *situation* qui leur est défavorable » (KAUFMANN Vincent *et. al.*, *Automobiles et modes de vie urbains*, Paris : La Documentation Française, 2001, p.86).

<sup>203</sup> « The hormesis hypothesis states that most, if not all, chemical and physical agents, such as radiation, have the capacity to stimulate biological effects at doses below the toxicity threshold, while causing toxicity at doses above the threshold. Such low-dose stimulatory effect have been referred to as *hormetic* responses from the Greek word meaning "to excite" » (CALABRESE Edward J., BALDWIN Linda L. and HOLLAND Charles D., « Hormesis : A Highly Generalizable and Reproducible Phenomenon With Important Implications Risk Assessment », *Risk Analysis*, vol.19, n°2, 1999, p.262).

Dans la deuxième question, la personne doit indiquer le **nombre approximatif de morts** causées chaque année en France par la pollution de l'air, par comparaison avec trois autres risques pour la santé<sup>204</sup> : la consommation de drogue (environ 200 morts par an<sup>205</sup>), les accidents de la route (environ 8.000 morts par an) et la consommation de tabac (environ 80.000 morts par an). Il sera possible de discuter de la difficulté de comparer ces chiffres (risques différents, à effet immédiat ou retardé, visibles ou cachés, ...) et de comptabiliser la mortalité liée à la pollution de l'air (décès à court terme ou à long terme, provoqué par la pollution ou par autre chose...).

Avec les deux dernières questions, la personne interrogée doit se situer dans une problématique souvent débattue : **la place de l'automobile en ville**. Deux aspects sont précisément abordés : la situation des nouvelles **voies de bus ou pistes cyclables** (à la place des voies de circulation ou à côté) et la construction ou la suppression de **places de stationnement**. Dans chacun des cas nous proposons deux options, l'une reprenant la logique des industriels, l'autre celle des écologistes mais chacune des options conduisant (sur le papier) à une réduction de la pollution. La personne interrogée ne sera donc pas tentée de répondre à l'option environnementaliste parce que « c'est bien de réduire la pollution ».

### 1.3.4- Faire face à une éventuelle demande de précisions

Pour terminer, il fallait nous préparer à l'éventualité de questions de la part de l'informateur : « la pollution reste en bas, non ?? » ou bien « précisément, quels sont les effets sur la santé de la pollution de l'air ? ». Nous ne souhaitons pas répondre à ces questions pendant ou juste après l'entretien. D'abord parce que cela rompt le contrat enquêteur/enquêté que nous avons (laborieusement) essayé d'établir avec la personne. Ensuite parce que nous ne sommes pas sûrs d'être capable de répondre correctement à toutes les questions.

---

<sup>204</sup> Une telle comparaison pose problème. En toute rigueur scientifique, il faudrait raisonner en terme de nombre d'années de vie perdues (notion de décès « prématurés ») et de coût pour la société. Il me semble difficile d'interroger les gens sur les effets de la pollution en adoptant cette approche complexe, d'autant plus qu'elle n'apparaît pas dans les médias.

<sup>205</sup> Ces chiffres ont été obtenus sur divers sites dignes de confiance : celui de l'European Monitoring for Drugs and Drug Addiction [<http://annualreport.emcdda.org/fr> consulté le 22 mars 2002] et le Site commun d'observation régionale en santé SCORE-santé [<http://score-sante.atrrium.rss.fr/index1.htm> consulté le 22 mars 2002] monté avec plusieurs collaborateurs : ministère de l'Emploi et de la Solidarité, Cnamts, Fnors, Inserm, Invs, Camsa et Canam. Les chiffres datent de 96 ou 97 selon les cas, ils sont très précis : nous avons simplement retenu l'ordre de grandeur.

Une cinquantaine de brochures, éditées en 2000 dans le cadre du PRQA, ont été gracieusement mises à notre disposition par la DRIRE Île-de-France : une synthèse grand public (16 pages, en couleur, attractives) faisant le point sur la pollution de l'air en Île-de-France : sources de pollution, effets sur la santé, moyens de lutte mais aussi éléments réglementaires, différents niveaux d'alerte, exposition selon le mode de transport, part des différentes sources selon les polluants, etc.

En cas de questions posées par la personne interrogée, une brochure d'information lui sera proposée en fin d'entretien. Cela pourra aussi servir de « cadeau » en remerciement de sa participation.

## **2- DESCRIPTION DU CORPUS D'ENTRETIENS**

Nous avons mené 50 entretiens semi-directifs en juillet 2002 sur les trottoirs de différentes villes d'Île-de-France. Il ne s'agit pas d'un échantillon représentatif de la population francilienne mais simplement d'un ensemble varié<sup>206</sup> : le premier critère de sélection a simplement été la bonne volonté des gens de répondre aux questions (ce qui n'a pas toujours été le cas). Bien sûr, les critères appréciables à vue d'œil, comme le genre et l'âge approximatif, ont été pris en compte. La variété des lieux de sondages (boulevard, rue piétonne, parking de centre commercial...) et des villes (Paris, Bobigny, Saint-Denis, Cergy, Vélizy...) a ensuite permis de diversifier les profils des personnes interrogées comme nous allons le montrer.

### **2.1- Lieux des entretiens**

Les entretiens ont été conduits dans plusieurs villes de la région Île-de-France :

- 17 à Paris : 1<sup>e</sup>, 4<sup>e</sup>, 6<sup>e</sup>, 7<sup>e</sup>, 14<sup>e</sup> et 16<sup>e</sup> arrondissements mais aussi dans le RER C
- 14 en banlieue « sud » : Chaville, Vélizy et Thiais
- 19 en banlieue « nord » : Cergy, La Défense, Saint-Denis et Bobigny

---

<sup>206</sup> Les données concernant les lieux d'enquêtes et la durée des entretiens sont présentées en ANNEXE IV. La retranscription intégrale des entretiens est donnée en ANNEXE V. Les réponses brutes à la fiche de renseignements sont quant-à elles présentées dans un tableau en ANNEXE VI.

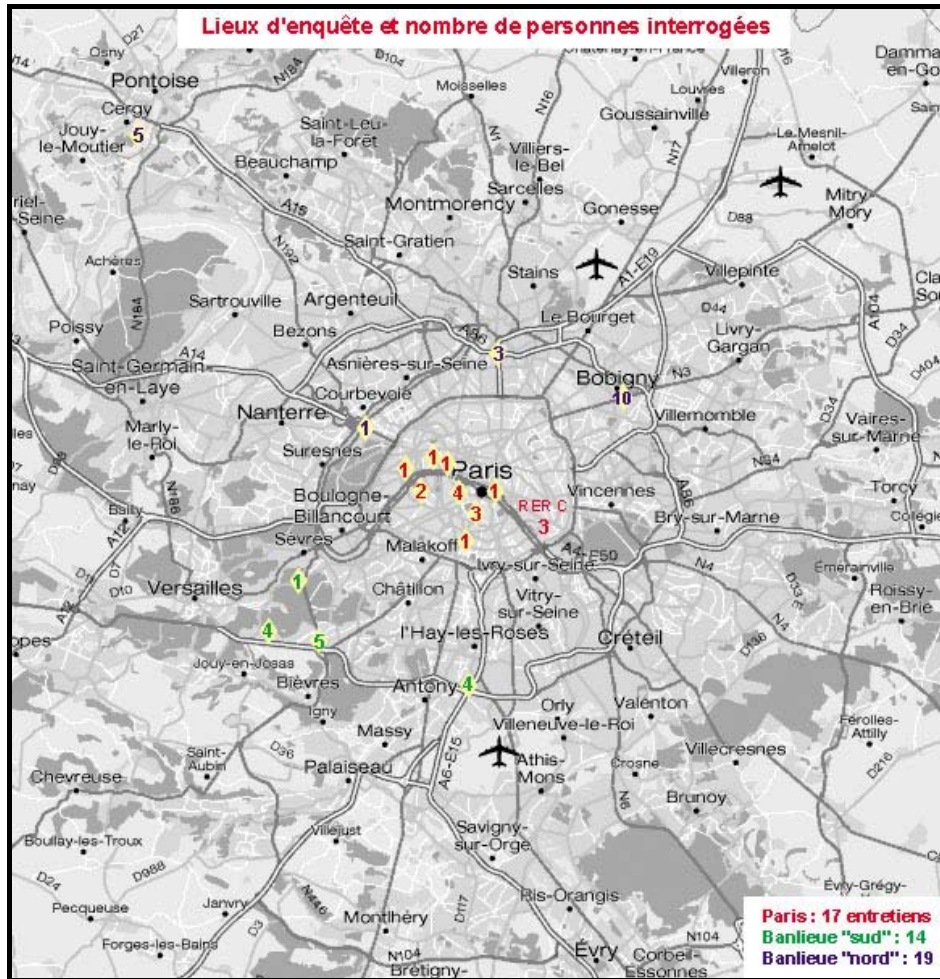


Figure 17 – Lieux d'enquête et nombre de personnes interrogées

## 2.2- Profils des personnes interrogées

Les personnes interrogées ont des profils bien différents de par leur genre, leur sexe, les professions et situations sociales, ainsi que les lieux d'habitation et de travail.

### 2.2.1- Âges et sexes

Afin de décrire les caractéristiques des personnes interrogées nous avons construit deux histogrammes :

- le premier représente la répartition des personnes rencontrées selon leur genre et leur tranche d'âge,
- le second indique la répartition théorique<sup>207</sup>, selon le sexe et l'âge, d'un échantillon de 50 personnes représentatif de la population francilienne.

<sup>207</sup> Ce qui explique que les nombres ne soient pas entiers...

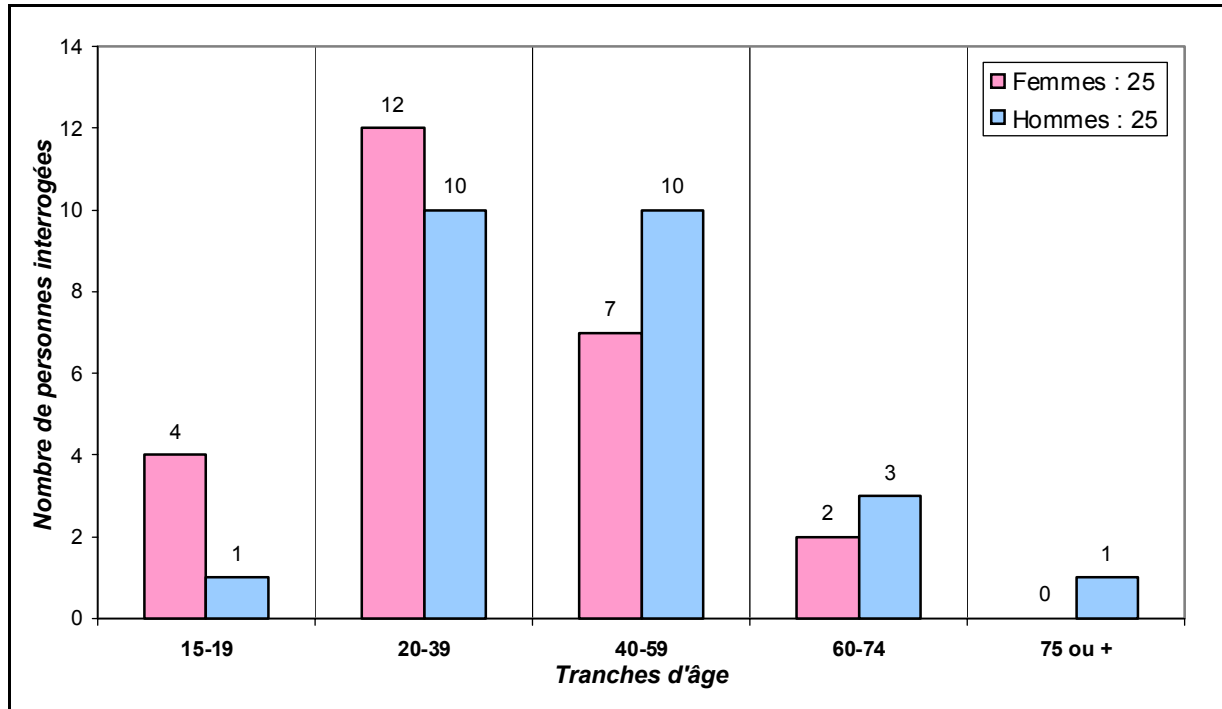


Figure 18 – Répartition des personnes interrogées selon leur genre et leur sexe

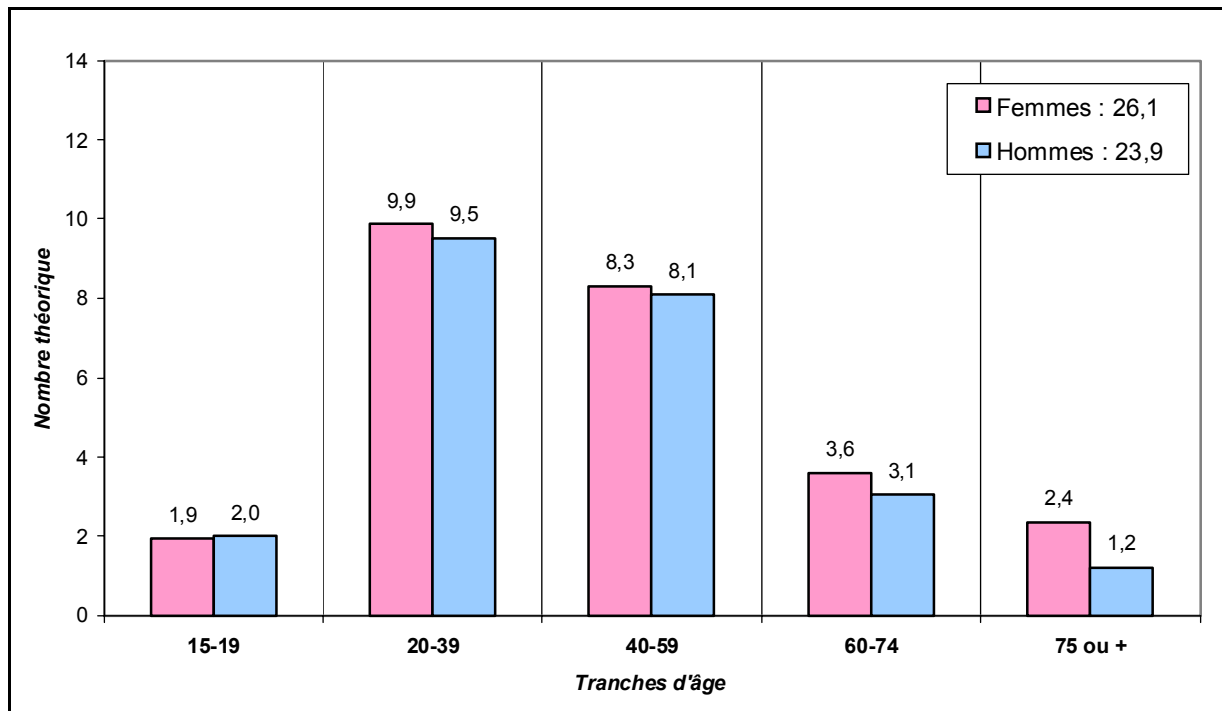


Figure 19 – Échantillon représentatif de la population francilienne âgée de 15 ans et plus, selon le genre et l'âge – Base de 50 personnes. (Source : Recensement Insee 1999)

La comparaison avec l'échantillon théorique représentatif de la population francilienne montre une légère sur-représentation des personnes âgées entre 20 et 59 ans dans notre corpus et, inversement, une sous-représentation des franciliens âgés de 60 ans et plus, notamment des

femmes. L'équilibre homme-femme, dans chaque tranche d'âge, est également moins bien respecté dans notre ensemble que dans l'échantillon.

## 2.2.2- Professions et situations sociales

Les personnes interrogées exercent diverses professions que nous avons classées selon la nomenclature des professions et catégories socioprofessionnelles des emplois salariés d'entreprises (PCS-ESE) :

- Chefs d'entreprises : aucun cas dans notre corpus.
- Cadres et professions intellectuelles supérieures : Dominique M. (cadre), Carine L.F. (navigante), Jean-Michel B. (enseignant conduite)...
- Professions intermédiaires : Évelyne G. (styliste), Armelle B. (sage-femme), Cédric B. (agent commercial)...
- Employés : Victor R. (ambulancier), Fatima J. (technicienne), Hélène C. (vendeuse)...
- Ouvriers : Mohamad L. (laveur de vitre), Joselyne N. (bouquiniste), Rachid J. (technicien interimaire)...

Les classes « retraité », « étudiant/lycéen » et « sans emploi » ont été ajoutées. Le graphique suivant représente la répartition des personnes interrogées selon la catégorie socioprofessionnelle.

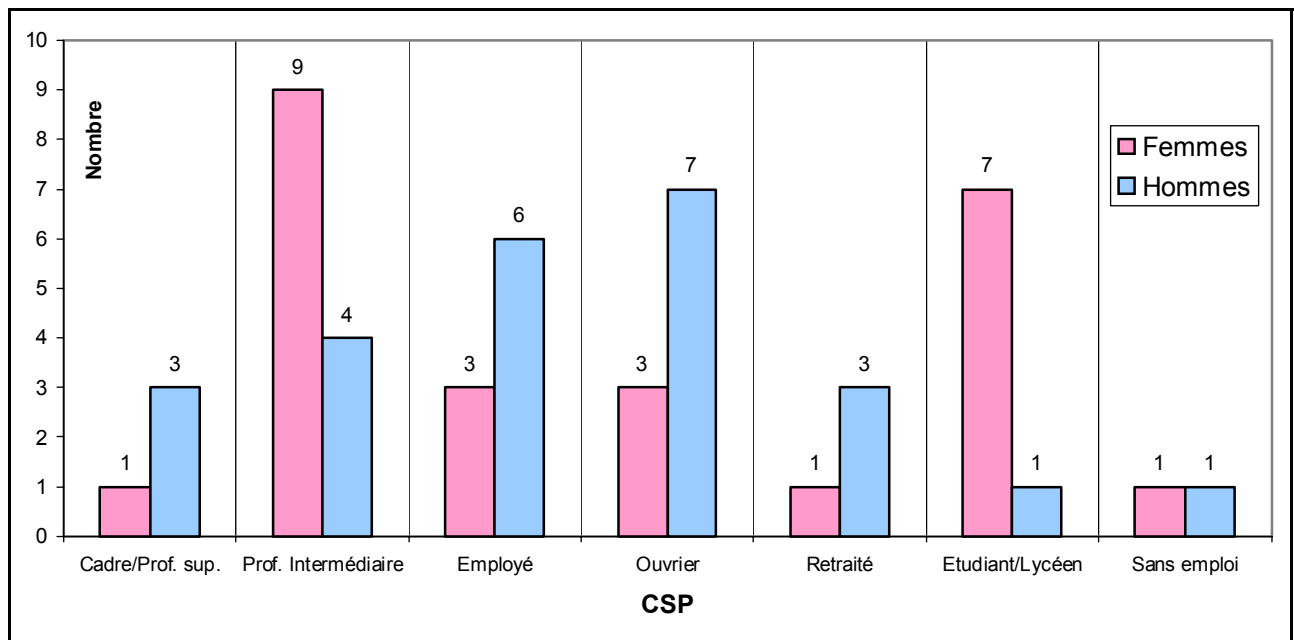


Figure 20 – Catégories socioprofessionnelles des personnes interrogées

Sur la fiche de renseignements, les personnes ont indiqué le nombre d'adultes et d'enfants qui composent leur foyer ainsi que le nombre de véhicules possédés :

- Les enfants de plus de 18 ans sont comptés comme adultes par certaines personnes, et comme enfants par d'autres ;
- Plus de la moitié des personnes interrogées sont sans enfant (ou les enfants sont partis) ;
- Plus des trois-quarts des personnes interrogées (38 sur 50) possèdent au moins une voiture.

Le graphique ci-dessous indique la « composition » du foyer des personnes interrogées.

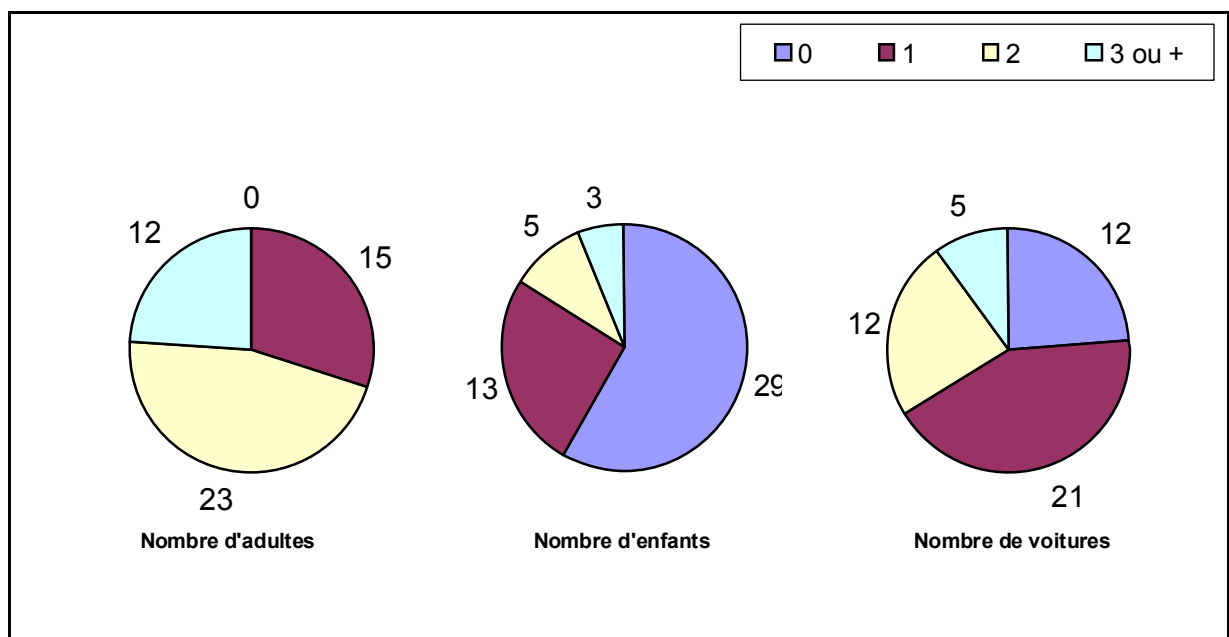


Figure 21 – « Composition » du foyer des personnes interrogées

### 2.2.3- Lieux d'habitation et de travail

Connaître précisément le lieux d'habitation et de travail est important :

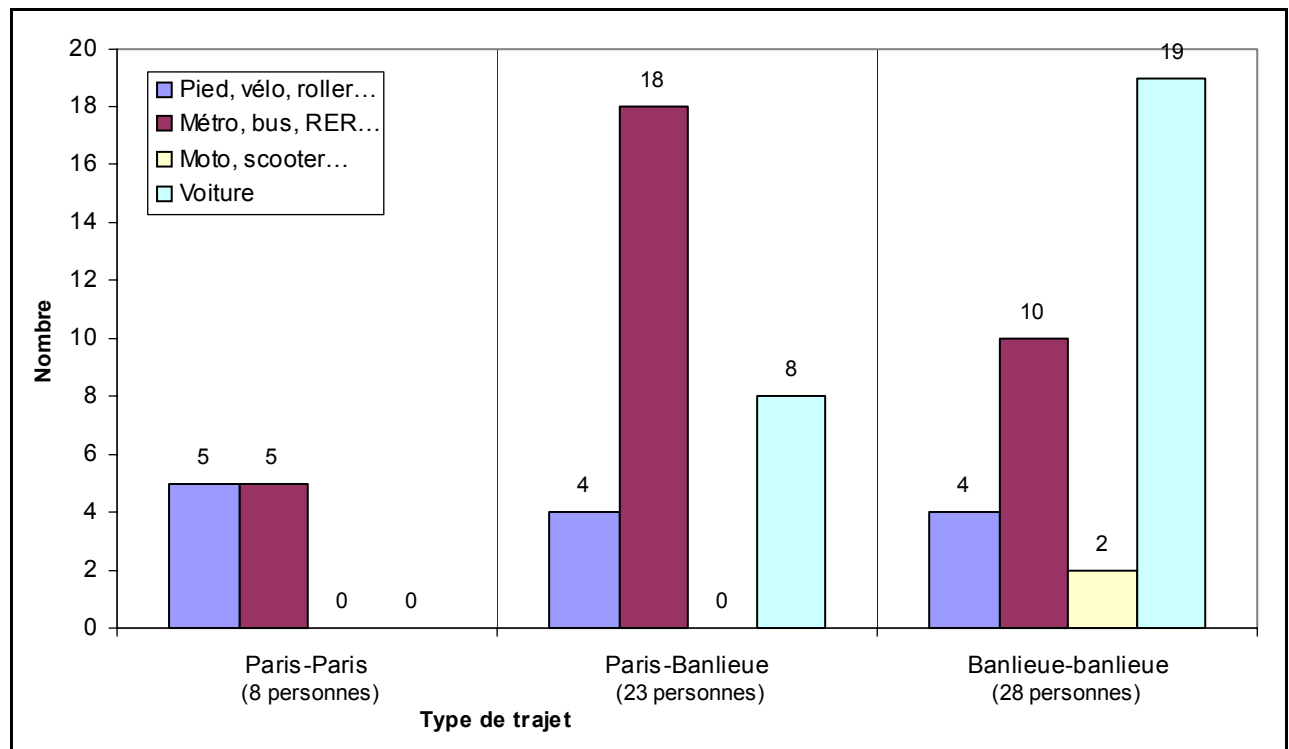
Dans un contexte d'offre donné, on peut, en effet, se trouver dans des situations plus ou moins favorables à l'utilisation des moyens de transport. Dans ce domaine, la localisation du lieu de travail et ses conditions d'accès sont centrales : certains répondants peuvent habiter dans un quartier très bien desservi en transports publics, mais travailler dans un lieu très difficilement accessible par ce moyen de transport ; ils sont, dès lors, dans un *contexte* favorable à l'utilisation des transports publics, mais dans une *situation* qui leur est défavorable.<sup>208</sup>

<sup>208</sup> KAUFMANN Vincent *et. al.*, *Automobiles et modes de vie urbains*, Paris : La Documentation Française, 2001, p.86

En menant les enquêtes dans des villes et des endroits différents, nous avons diversifié les lieux d’habitation, de travail et les moyens de transport utilisés par nos informateurs :

- trajets de/vers Paris, trajets transversaux de banlieue à banlieue ;
- trajets courts (au sein d’une même ville/arrondissement) ou longs (Chaville-Roissy ou Vitry-Villepinte par exemple) ;
- modes de transport variés dans tous les cas cités dans les 2 points ci-dessus : « à pied... », « en métro... », « en moto... » et « en voiture ».

L’histogramme ci-dessous présente les trajets pendulaires (trajets domicile-travail) et les modes de transports généralement employés.



**Figure 22 – Trajets pendulaires et modes de transport utilisés par les personnes interrogées**  
(total supérieur à 50 : plusieurs trajets/modes possibles)

Certaines personnes pouvant utiliser plusieurs moyens de transport, selon la destination ou la météo, le total des types indiqués est supérieur au nombre de personnes concernées. Par exemple, pour les déplacements à Paris intra-muros (8 personnes concernées), 5 personnes disent utiliser les transports en commun et 5 la marche à pied.



On constate une très forte utilisation de la voiture, **pour notre corpus**, pour les trajets de banlieue à banlieue<sup>209</sup>. Inversement, à Paris, les personnes interrogées utilisent soit les transports en commun soit se déplacent à pied.

Tous les cas de figure sont représentés sauf un : le parisien qui prend sa voiture pour aller travailler à Paris. Nous avons cependant un cas similaire, celui de Dominique C (E14) qui habite et travaille à Boulogne et utilise toujours son véhicule pour s’y rendre.

## 2.3- Durée des entretiens

L’une des grandes interrogations concernant ces entretiens dans la rue était le temps que m’accorderaient les franciliens avant d’aller au travail, avant ou après les courses en centre commercial, après avoir patienté en Préfecture, pendant la pause déjeuner... Verdict : presque 13 minutes en moyenne !

### 2.3.1- Mini, maxi, moyenne...

Les entretiens ont duré en moyenne un peu moins de 13 minutes. Moins de 6 minutes pour les plus pressé(e)s jusqu’à plus d’une demi-heure pour les passionné(e)s disposant d’un peu de temps...

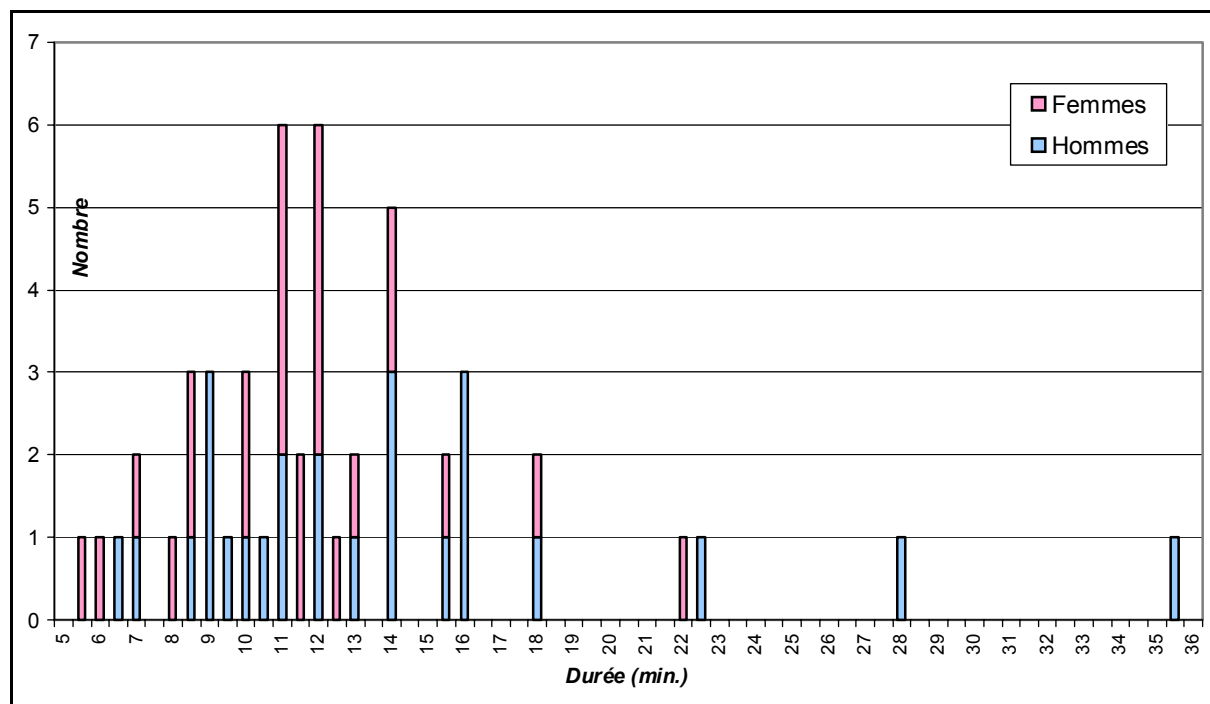


Figure 23 – Durée des entretiens

<sup>209</sup> Nous rediscuterons de la place de la voiture dans les trajets domicile-travail avec notamment le recours automatique à l’automobile (réflexe) dans la partie I-STRUCTURE DES PERCEPTIONS.

Comment retenir plus de dix minutes les personnes pressées de poursuivre leurs activités ? Comment aborder dans ces conditions tous les aspects du problème ? Il faudra songer à cela si, dans l'avenir, nous souhaitons effectuer des entretiens qui nécessitent plus de temps.

### 2.3.2- Intérêt de la fiche de renseignements

À l'origine, la fiche de renseignements avait simplement pour objectif, comme son nom l'indique, de recueillir certaines précisions concernant la personne interrogée : prénom, âge, profession, trajet domicile-travail... En pratique, cela a aussi permis de prolonger l'entretien de quelques minutes avec les personnes très pressées... de 2 minutes à 17 minutes supplémentaires ! (moyenne 4 minutes 30 secondes). Ce laps de temps gagné a souvent permis d'affiner notre compréhension des perceptions de la personne.

À plusieurs reprises, à la vue de la fiche qu'ils devaient encore remplir, certaines personnes râlaient de devoir encore prendre sur leur temps : nous avons alors revu la forme de notre fiche pour qu'elle paraisse moins volumineuse<sup>210</sup>.

## 3- DISCUSSION À PROPOS DES ENTRETIENS

Une fois tous les entretiens menés, il est possible d'émettre certaines critiques concernant la période et les lieux d'enquête, la méthode choisie et la technique de l'enquêteur lui-même... Enfin, il conviendra de soulever quelques aléas qui se sont produits pendant les entretiens et d'expliquer quelques ajustements méthodologiques.

### 3.1- Biais liés à la période et aux lieux d'enquête

Comme il est précisé dans les manuels pour enquêteurs débutants : « le cadre extérieur commande en partie le déroulement de l'entretien »<sup>211</sup>. Nous allons donner quelques indications sur ce « cadre extérieur » et sur les possibles biais qu'il engendre.

---

<sup>210</sup> Outre la question du volume apparent des questions posées à travers cette fiche, nous avons également revu l'énoncé de certaines questions. Voir le paragraphe 3.4 pour les ajustements méthodologiques et l'ANNEXE VII pour les modifications effectives.

<sup>211</sup> BLANCHET Alain et GOTMAN Anne, *op. cit.*, p.69

### 3.1.1- Période d'enquête, pics de pollution et d'information

Afin d'évaluer les biais liés à la période d'enquête (l'été étant en général propice à l'apparition de pics de pollution), nous avons construit un tableau qui regroupe les informations suivantes :

- les dates, les lieux d'enquête et le nombre de personnes interrogées,
- les éventuelles alertes déclenchées par Airparif (zone Île-de-France uniquement)<sup>212</sup>,
- les titres des brèves parues dans *Le Monde* dans la même période, comme indicateur de la couverture médiatique<sup>213</sup>.

Voici les enseignements que l'on peut tirer de ce tableau :

- les mois de juin et juillet plutôt calmes en Île-de-France sur le plan de la pollution à cause du temps plutôt maussade à l'exception de la fin du mois de juillet, où les pics de pollution coïncident avec les entretiens ;
- si la région parisienne est épargnée au début de l'été, ce n'est pas le cas du sud-est de la France d'où un traitement médiatique qui n'est pas nul comme en témoignent les articles du *Monde*.

Au-delà des pics de pollution effectifs, nous avons noté que les personnes interrogées associent très souvent pics de pollution et saison estivale. En conclusion, **nous ne pouvons pas exclure un biais lié à la période d'enquête.**

---

<sup>212</sup> Source : <http://www.airparif.asso.fr/historiquealerte/default.htm> (site Internet d'Airparif, rubrique « historique des alertes », recherche des alertes pour l'année 2002).

<sup>213</sup> Source : <http://www.lemonde.fr/recherche> (site Internet du *Monde*, rubrique « archives », recherche d'articles avec les mots clés « pollution » et « air »).

Dates	Lieux d'enquête (nombre de personnes interrogées)	Alertes Airparif (IDF uniquement)	Titres des brèves parues dans <i>Le Monde</i> concernant les alertes à la pollution
JUN	16		"POLLUTION : le premier niveau de pollution à l'ozone a été dépassé dans le Vaucluse, les Bouches-du-Rhône et la Haute-Savoie."
	17	Information Ozone	
	18		
	19		"Des pics de pollution dans plusieurs régions"
	20		"POLLUTION : la ville de Marseille a annoncé des journées sans voitures."
	21		
	22		
	23		
	24		
	25		"Nouveaux pics de pollution dans le Sud de la France"
	26		"Nouveaux pics d'ozone dans le Sud-Est"
	27		
	28		
	29		
JULLET	1	Chaville (1) Paris (3)	
	2	Paris (4)	
	3		
	4		
	5	Vélizy (2)	
	6		
	7		
	8	Vélizy (7) Thiais (2)	
	9		
	10		
	11		
	12	Thiais (2)	
	13		
	14		
	15	Cergy (5) La Défense (1)	
	16		
	17	Saint-Denis (3)	
	18		
	19		
	20		
	21		
	22	Bobigny (10)	
23			"POLLUTION : des pics de pollution à l'ozone ont été enregistrés dans les Bouches-du-Rhône et les Alpes-de-Haute-Provence"
24			
25			
26	Paris (2)		
27		Information Ozone	
28		Information Ozone	
29	Paris (8)	Information Ozone	
30			"ENVIRONNEMENT : pollution à l'ozone dans une grande partie de l'Île-de-France"
31			"ENVIRONNEMENT : des pics de pollution à l'ozone ont été enregistrés pour la deuxième journée dans la région parisienne"

**Tableau 5 – Calendrier des jours d'enquête et des jours de pollution. Indication de la couverture médiatique. (Sources : Airparif et *Le Monde*)**

Certains propos tenus par les personnes interrogées le 29 juillet à Paris, 3<sup>e</sup> jour de pollution en Île-de-France, tendent à confirmer l'existence de ce biais lié à la période d'enquête :

Entretien n°44	Entretien n°48
<ul style="list-style-type: none"> <li>- et euh, j'en reviens aux médias, vous avez pas entendu aujourd'hui, il y aurait un pic de pollution</li> <li>- <b>hier j'ai entendu, non, attendez que je vous dise pas de bêtise... Vendredi</b></li> <li>- je sais pas</li> <li>- <b>vendredi ouais, vendredi</b></li> <li>- et vous vous rappelez un petit peu ce qu'ils disent</li> <li>- <b>ben réduire la pollution, réduire la vitesse jusqu'à 20, ils réduisent la vitesse 20 km/h en dessous ?</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- à la télé, à la radio, vous en entendez parler de la pollution de l'air ou ...</li> <li>- <b>oh oui, oh oui, bien sûr [...] attendez, ce matin encore, ils ont réduit la vitesse de 20 km dans toutes l'Île-de-France</b></li> <li>- ouais</li> <li>- <b>bien sûr, bien sûr on en entend parler</b></li> <li>- et qu'est-ce qu'ils disent d'autre, vous vous rappelez un petit peu? à part la vitesse ?</li> <li>- [...] <b>ben non, réduire... si! le stationnement gratuit pour les parisiens</b></li> </ul>

**Tableau 6 – Extraits d'entretiens illustrant l'influence de la période d'enquête sur les propos des personnes.**

Une nouvelle série d'entretiens, menés dans une période plus calme en terme de risque de pollution (à la fois dans les faits et dans les représentations des franciliens), en automne par exemple, aurait été souhaitable<sup>214</sup>.

### 3.1.2- Lieux dans lesquels se sont déroulés les entretiens

Pour aller à la rencontre des franciliens, et avoir une chance qu'ils acceptent de discuter avec nous, nous avons choisi des lieux fréquentés : rues commerçantes, parkings de zones commerciales, places piétonnes autour des préfectures, stations de RER ou de métro, parcs et jardins, etc. La circulation automobile était parfois assourdissante ou, à l'inverse, quasiment absente : « chaque lieu communique des significations qui sont susceptibles d'être mises en acte dans le discours de l'interviewé »<sup>215</sup>.

En effet, certaines personnes n'hésitent pas à utiliser le contexte de l'entretien pour illustrer leurs propos, dans le cas de la proximité automobile

<sup>214</sup> Si cette nouvelle campagne a été un instant envisagée, elle n'a pu être effectuée par manque de temps. Ce point sera repris et complété dans la partie N-OUVERTURES ET PERSPECTIVES de la thèse.

<sup>215</sup> BLANCHET Alain et GOTMAN Anne, *op. cit.*, p.70

Entretien n°11	Entretien n°32	Entretien n°48
<ul style="list-style-type: none"> <li>- bon puis c'est vrai qu'il y a des moments c'est à s'arracher les cheveux hein... on peut plus circuler. Bon, là ils refont un petit bout de route : ça y est, c'est la grosse panique</li> <li>- ouais, c'est pour ça ? je me demandais pourquoi c'était bouché ce matin... [la rue à côté de nous est bouchée, certains klaxonnent]</li> <li>- un peu plus loin, là, ils refont un petit bout de route, donc ils ont réduit à une voie et évidemment, vu le trafic, et ben là ça va devenir vite irrespirable quoi... C'est vrai que c'est un peu aéré et tout mais si il n'y avait pas de vent euh... moi je sais pas si je serai resté.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ben un qui est majeur, c'est la pollution, bien sûr</li> <li>- hmmm</li> <li>- euh... euh... à brûle pourpoint comme ça, ça me... [...] pfff! comme ça ça me vient pas, c'est vrai qu'on en parle mais euh, tout de go comme ça. À part la pollution, pour l'instant, c'est tout ce qui me</li> <li>- c'est tout ce qui vous vient à l'esprit</li> <li>- ouais</li> <li>- donc ça tombe bien puisque la pollution c'est ce qui m'intéresse. Est-ce que vous pouvez décrire un petit peu quelle pollution ? c'était la pollution de l'air</li> <li>- ben principalement des voitures, surtout ici [elle rit] on est bien placé. Il y a l'eau aussi qui est très calcaire ici, très très dure</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Enquêteur : bonjour madame, excusez-moi je suis étudiant et je mène une enquête, est-ce que vous pourriez répondre à quelques questions ?</li> <li>- Joselyne N : j'ai pas entendu [nous sommes à 1 mètre de la circulation]</li> <li>- je suis étudiant, je mène une enquête est-ce que vous pourriez répondre à quelques questions, ça me rendrait service</li> <li>- des questions sur ?</li> <li>- je m'intéresse aux risques qui menacent la santé des franciliens. Est-ce que vous pouvez me citer au moins trois risques qui menacent votre santé personnellement ou celle des franciliens en général ?</li> <li>- [...] la pollution</li> <li>- ouais</li> <li>- [...] surtout ici</li> </ul>

**Tableau 7 – Extraits illustrant l'influence du lieu dans lequel se déroule l'entretien : dans ce cas la proximité automobile.**

Certaines remarques du même ordre apparaissent aussi dans des lieux moins exposés comme les parcs ou les jardins :

Entretien n°6	Entretien n°34	Entretien n°50
<ul style="list-style-type: none"> <li>- voilà, on sent, là il y a quelque chose, ça prend la tête</li> <li>- et si vous venez là [jardin du Luxembourg], c'est seulement parce que c'est joli ou l'air est plus agréable ?</li> <li>- au moins j'ai moins de voitures, j'entends pas le bruit des voitures, et puis c'est le seul endroit où il y a de l'air, des arbres,</li> <li>- ouais</li> <li>- on respire un peu là, on a l'impression, je crois ! je cherche, parce que c'est vrai que quand on se balade dans Paris on est agressé par plein de choses : le bruit, les gens... un peu trop de folie quoi</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- et vous trouvez que c'est plus pollué à Paris ou ici, en banlieue ? ou est-ce que c'est un problème qui se déplace ?</li> <li>- c'est pareil</li> <li>- de toute façon vous avez dit que c'est pas un problème</li> <li>- c'est pareil, c'est pareil... enfin, vous trouvez que c'est pollué ici ? bon, on respire bien ici dans ce parc</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- aujourd'hui oui, oui : mauvaise qualité de l'air, circulation qui doit baisser de, la vitesse qui doit baisser de 20 km heure euh...</li> <li>- ouais</li> <li>- [...] pas trop se mettre enfin les personnes qui ont des problèmes cardiovasculaires ne pas être trop dehors, de pas faire d'efforts, il vaut mieux qu'ils ne bougent pas dehors</li> <li>- ouais, et vous faites attention à ces conseils sanitaires ou vous vous sentez pas concernée en fait</li> <li>- euh... ici on est sensé être sur une euh... esplanade où c'est assez vert, je ne sais pas si je dois faire attention, mais bon</li> </ul>

**Tableau 8 – Extraits illustrant l'influence du lieu dans lequel se déroule l'entretien : dans ce cas, un espace vert.**

Une fois ces biais repérés, comment faire pour les réduire au maximum ? Nous avons pensé à la méthode des « focus groups », comme cela a été fait dans d'autres études<sup>216</sup> : les personnes étant réunies dans une salle, les conditions sont les mêmes pour tous ! Malheureusement, les contraintes pour réaliser de telles expériences sont fortes : choix et rémunération des informateurs, présence d'un animateur expérimenté, salle de réunion, etc.

### 3.2- Biais liés à la méthode choisie et à l'enquêteur

Une fois l'entretien effectué, il est intéressant d'évaluer les biais résultant à la fois de la méthode employée et de la technique même de l'enquêteur : qualité des relances, longueur des silences autorisés, pertinence des arguments développés, distance, acteurs mis en jeu...

La démarche employée par Nonna Mayer<sup>217</sup> est pour cela exemplaire : elle critique certaines enquêtes menées par Bourdieu et ses collègues en utilisant la grille construite par Bourdieu lui-même, qui permet de différencier un « bon » entretien d'un « mauvais », surtout en examinant l'attitude et les propos de l'enquêteur (suggestion, distance, empathie...). Dans *La Misère du Monde*<sup>218</sup>, les entretiens sont retranscrits intégralement ce qui permet de suivre et de comprendre chacune des critiques (positives ou négatives selon les cas) et de s'en enrichir.

Une analyse similaire de nos entretiens peut donc être menée, de manière dynamique en écoutant les enregistrements, et de manière plus statique à partir des retranscriptions. Nous proposons ci-après deux exemples d'entretiens radicalement opposés.

Dans l'entretien n°9, il est difficile de faire parler Cédric B., la conversation est très orientée : cela ressemble plus à un interrogatoire qu'à une discussion entretien « libre »... La proportion des paroles prononcées par le jeune homme est faible par rapport à celles de l'enquêteur. Le « calvaire », aussi bien pour l'un que pour l'autre, dure 10 minutes<sup>219</sup>.

<sup>216</sup> Plusieurs études menées dans le cadre du PRQA Île-de-France l'ont été selon cette méthode : la réunion d'une dizaine de personnes pour confronter les points de vue.

<sup>217</sup> MAYER Nonna, « L'entretien selon Pierre Bourdieu. Analyse critique de *La Misère du Monde* », In *Revue Française de Sociologie*, Vol XXXVI, n°2, avril-juin 1995, pp.355-370

<sup>218</sup> BOURDIEU Pierre (Dir.), *La misère du monde*, Paris : Éditions du Seuil, 1993, 947 p.

<sup>219</sup> Même si l'expérience de l'enquêteur ne fait pas tout, il apparaît dans des cas comme celui-là qu'elle joue un rôle prépondérant : une personne plus expérimentée aurait sans doute réussi à mettre à l'informateur plus en confiance, les relances auraient pu faire mouche plus souvent, etc.

Au contraire, la discussion avec Victor R. (entretien n°12) est extrêmement riche : l'entretien a duré 28 minutes<sup>220</sup> ! Dans les deux cas, il faudra aller chercher les informations avec le matériel dont on dispose, en gardant à l'esprit que « les données utiles ne se ramassent pas comme des champignons en forêt, qu'il suffirait de cueillir comme s'ils attendaient de l'être. Il faut savoir comprendre à demi-mot, interpréter un silence, profiter d'une relation de confiance apparente pour découvrir, parfois par l'intermédiaire d'une apparente digression, le sens caché des mots »<sup>221</sup>.

Extraits de l'entretien n°9		
– [...] OK donc moi je m'intéresse en particulier à la pollution. C'était la pollution de l'air dont vous parliez ?	– quelles sont les personnes qui sont le plus touchées ?	– <b>dans les médias, non, pas...</b>
– <b>ouais</b>	– <b>qui sont le plus touchées ?</b>	– jamais ?
– donc quand je vous parle de pollution de l'air, quand je vous dis ça, quels sont les mots qui vous viennent à l'esprit, les images ?	– par la pollution ? vous le savez ? c'est un peu tout le monde ou...	– <b>si si, mais dans les derniers jours</b>
– <b>ben euh la couche d'ozone</b>	– <b>c'est un peu tout le monde, je pense.</b>	– dans les derniers jours non, et en général ?
– la couche d'ozone, d'accord,	– donc vous m'avez parlé tout à l'heure qu'on avait fait... vous avez cité des journées sans voiture, vous avez d'autres... d'autres actions en tête ?	– <b>j'ai pas écouté donc</b>
– <b>euh forcément la circulation, la pollution par...</b>	– <b>ben les bus peut-être, sans [inaudible] euh sinon je vois pas d'autres trucs dans l'immédiat quoi</b>	– quand vous en avez entendu parler, ça parlait de quoi ?
– les voitures	– vous avez entendu parler des couloirs de bus à Paris ? ça vous dit rien ?	– [...] <b>la dernière fois que j'en ai entendu parler c'était sur euh... sur les États-Unis qui ne voulaient pas arrêter euh... je sais pas sur la France, c'était sur les États-Unis, j'avais lu ça dans un journal,</b>
– <b>voilà, les voitures [...]</b>	– <b>plus ou moins</b>	– c'était à propos de quoi ?
– est-ce que vous pensez que le problème s'aggrave ou s'améliore ? depuis ces 10 dernières années	– [...] et euh... vous même vous prenez la voiture des fois ?	– <b>je ne sais plus comment c'était le nom... une loi euh...</b>
– <b>je pense que le problème s'aggrave</b>	– <b>non, pas sur Paris, non</b>	– c'était sur l'effet de serre non ?
– ça s'aggrave ? pourquoi, comment le voyez, comment vous le sentez ?	– vous prenez les transports ?	– <b>oui, c'était sur</b>
– <b>on essaye de faire des efforts mais je pense que pour l'instant ça marche pas</b>	– <b>ouais</b>	– le protocole de Kyoto peut-être
– alors par exemple ?	– vous avez l'impression de faire un geste pour l'environnement ou c'est parce que vous avez pas le choix ?	– <b>oui voilà, c'était ça, le protocole de Kyoto ouais</b>
– <b>les journées sans automobile</b>	– <b>j'ai pas le choix</b>	– comme quoi ils ne voulaient pas signer si je me souviens bien
– ouais, et vous sentez la pollution, vous sentez les effets ?	– ouais, d'accord, et euh.. est-ce que vous en avez entendu parler récemment dans les médias	– <b>ouais c'est ça, ouais, c'était la dernière fois...</b>
– <b>ben un petit peu quand-même</b>	– <b>de des couloirs de bus ?</b>	– vous saviez à quoi ça se...
– vous pouvez me décrire un peu ce que vous ressentez ?	– non, de la pollution, du problème en général	– <b>pas trop non,</b>
– <b>ben euh par la respiration [...]</b>		– [...]

**Tableau 9 – Extraits de l'entretien n°9 illustrant la difficulté de mener un entretien « libre »**

<sup>220</sup> Cet entretien, comme les 49 autres, a été retranscrit intégralement (cf. ANNEXE V).

<sup>221</sup> COANUS Thierry, DUCHÊNE François et MARTINAIS Emmanuel, « Les relations des gestionnaires du risque urbain avec les populations riveraines. Critique d'une certaine idée de la "communication" », In *Annales des Mines, « Responsabilité & Environnement »*, n°13, janvier 1999, pp.11-12



Extraits de l'entretien n°12		
<p>– [...] donc moi ce qui m'intéresse c'est la pollution. Donc quand je vous parle de pollution de l'air, c'était la pollution de l'air, c'est ça ?</p> <p>– ouais, la pollution en général, essentiellement oui. Moi ça fait 10 ans que je suis sur Paris euh ouais ouais c'est vrai que quand on va en Province et que quand on revient on le sent, dès qu'on passe le péage en règle générale il y a une chape</p> <p>– ouais ?</p> <p>– ouais, pour les gens allergiques, ça se sent tout de suite quoi.</p> <p>– d'accord, et vous vous le ressentez personnellement ?</p> <p>– moi non, mais quand je descends chez moi [dans le sud] effectivement je sens la différence oui. Moi ça me gêne pas mais [inaudible]</p> <p>– vous connaissez des gens qui souffrent de la pollution où</p> <p>– ouais, ben moi je suis ambulancier j'ai tourné avec un gars : à l'époque, et c'est pour ça que je vous disais ça, dès qu'on partait en province, ça allait, dès qu'on revenait sur Paris il commençait à tousser et ça... ça c'était systématique hein, dès qu'on arrivait au niveau du péage, il commençait à avoir la gorge qui grattait</p>	<p>– est-ce que ça le poussait, lui ou vous, à changer de comportement quand il y a les pics ou même en règle générale à ralentir, à essayer de laisser plus souvent la voiture au garage ? Votre comportement ça vous est arrivé de...</p> <p>– ben moi à l'époque moi j'étais ambulancier, je travaillais j'étais obligé d'avoir une voiture mais bon, ceci dit, à l'époque j'avais pas de voiture, j'allais bosser en transports en commun quoi. [...] ouais et puis bon, là je m'en sert... quand je peux éviter, j'évite.</p> <p>– [inaudible]</p> <p>– moi je suis ambulancier je fais, j'habite Antony et je bosse dans le 15<sup>e</sup>.</p> <p>– [inaudible] vous en avez entendu parler à la télé... récemment ?</p> <p>– ouais quand il fait bien chaud ou quand il y a une absence de vent, ouais.</p> <p>– vous trouvez qu'on est bien informé à ce sujet là ?</p> <p>– en fait, moi je trouve que les pouvoirs publics, dans Île-de-France en tout cas, s'inquiètent des pics quand ils sont là quoi. C'est tous les jours, c'est maintenant qu'on devrait avoir moins de circulation. [...] moi honnêtement, je comprends que les gens prennent leur voiture pour aller bosser parce que les transports en commun quand on habite en banlieue à banlieue, c'est très mal adapté, autant je comprends pas effectivement que les parisiens qui habitent dans Paris aient besoin d'une voiture. Voilà quoi [...]</p>	<p>– vous savez que j'ai interrogé quelques parisiens et ils disent exactement l'inverse : eux ils prennent pas la voiture et c'est les banlieusards qui polluent...</p> <p>– oui, je suis d'accord avec eux : effectivement, le parisien ne pollue pas, quand il n'a pas de voiture. Et euh... moi qu'on me fasse pas croire que les parisiens qui habitent à Paris dans un arrondissement et qui va bosser dans l'autre, qu'il me dise pas qu'il ne prenne pas sa voiture, ce n'est pas vrai ! moi je suis ambulancier, je le vois tous les jours. Moi il va falloir qu'on m'explique, il va falloir qu'on m'explique ce que les gens foutent sur la route entre euh... je veux bien croire qu'il y ait de la circulation jusqu'à 10h, 10h et demi. Il va falloir qu'on m'explique ce que les gens foutent sur la route entre 10h et demi par exemple et jusqu'à la fin de la journée... Parce que tout le monde n'est pas ambulancier, tout le monde n'est pas VRP, tout le monde n'est pas taxi... euh tout le monde n'a pas besoin de sa voiture donc il va falloir qu'on m'explique pourquoi les quais sont bouchés, pourquoi le périph est bouché, pourquoi les Maréchaux sont bouchés ! voilà quoi ! alors si effectivement, les parigots disent qu'ils ne prennent pas leurs voitures, je veux bien croire qu'il y ait des provinciaux mais pas à longueur de journée...</p> <p>– [...]</p>

Tableau 10 – Extraits de l'entretien n°12 illustrant l'instauration d'un dialogue quasi-naturel

### 3.3- Aléas et ajustements méthodologiques

Un certain nombre d'entretiens ont été perturbés, voire interrompus, par des « éléments extérieurs » ; en outre, certaines difficultés ou incompréhensions rencontrées ont provoqué des modifications méthodologiques, notamment en ce qui concerne la fiche de renseignements.

#### 3.3.1- Entretiens perturbés

Lorsque l'on examine l'ensemble des entretiens, il faut souligner que tous n'ont pas été menés dans les mêmes conditions : l'entretien n°2 par exemple s'est déroulé dans le RER C. C'est pratique dans le sens où la personne ne peut pas s'échapper, mais on ne sait pas quand elle va

descendre... c'est un peu stressant. D'ailleurs, l'entretien n°3 a commencé dans le même RER mais s'est terminé sur le quai de la Gare d'Austerlitz, la personne ayant gentiment accepté de poursuivre la discussion. Dans le même style, l'entretien n°4 a lui commencé sur le quai et s'est terminé dans le RER !

Les entretiens ont rarement été menés d'une traite, nombreux sont ceux qui ont été interrompus par le chien qu'il faut surveiller (E5), par un coup de téléphone (E2, E28), par des gens qui viennent faire le plein d'essence (E43 : c'est le gérant de la station service qui est interrogé) et surtout par des personnes qui demandent leur chemin (E11, E35, E40).

Dans le même style, certaines personnes échangent quelques mots avec une connaissance qui croise notre chemin. Cela va du simple échange de « bonjour ! » (E32) à plusieurs phrases comme avec Joselyne N (E48) qui rencontre un collègue bouquiniste :

- J.N. : « ouais, ouais, ouais, les loisirs [elle discute avec un autre bouquiniste voisin qui passe devant son stand] Monsieur fait une enquête sur la pollution
- le bouquiniste : ouh la, la, la, la, la, la ! venez nous voir !
- J.N. : ah ! au niveau des bouquinistes hein ! [etc.] »

Ce scénario a été poussé une fois à l'extrême (E45 et 46) avec le cas de Laurence V., dans son kiosque à journaux, qui commence à discuter de l'entretien avec une cliente, Hélène C., qui vient acheter son magazine... La discussion à trois s'installe alors pendant un certain temps, puis chacune des personnes est prise à part pour approfondir certains points, plus personnels.

### 3.3.2- Entretiens interrompus ou inexploitable

Certains entretiens ont carrément été abandonnés en cours de route. Parfois, manque de chance, la personne doit s'en aller après quelques minutes seulement de conversation. Quelques extraits d'un entretien avec un chauffeur de taxi, avorté après seulement 2 minutes 30 de conversation, sont rapportés dans le tableau ci-après.

Un autre cas de ce genre s'est produit : un entretien commence avec une personne assise sur un banc en bas des Champs-Élysées (après le taxi d'ailleurs), une minute après, un homme arrive et nous interromps : c'est le frère de notre informateur et ils avaient rendez-vous, l'entretien se termine.

Extraits d'un entretien avorté		
– Enquêteur : excusez-moi monsieur. Je suis étudiant, je mène une enquête, est-ce que vous accepteriez de répondre à quelques questions ? en attendant ?	– alors ça tombe bien, c'est ce problème là qui m'intéresse. Quand je vous dis pollution de l'air, vous pensez à quoi ? quels sont les mots qui vous viennent à l'esprit ?	– <b>c'est vrai hein !?</b>
– <b>Chauffeur : j'ai pas le temps, je travaille : qu'est-ce que vous voulez poser comme questions ?</b>	– <b>les voitures, les voitures qui sont mal réglées,</b>	– c'est sûr et euh.. qu'est-ce qu'on pourrait faire pour arranger les choses [le taxi juste devant lui s'en va, mon informateur devient le premier de la file] vous voulez peut-être qu'on s'avance ?
– j'aimerais bien savoir... je m'intéresse aux risques qui menacent la santé des franciliens.	– ouais, les voitures sont mal réglées,	– <b>non, non : je m'en vais, demandez à mon collègue [effectivement, des clients s'approchent... il s'en va]</b>
– <b>oui</b>	– <b>les voitures mal réglées, il y a trop d'ozone</b>	– bon, merci, au revoir !
– et j'aimerais savoir quels sont les risques, quelles sont vos craintes pour la santé.. les franciliens en général.	– ouais ... donc vous pensez que le problème s'aggrave ou euh s'améliore ?	
– <b>les franciliens on a trop de pollution , c'est tout. C'est la pollution, il y a trop... trop de voitures</b>	– <b>oh oui, dans le temps, moi j'ai arrêté de fumer. J'ai repris de fumer parce que j'espère que je respire mieux avec ma cigarette qu'avec</b>	
	– qu'avec l'air	

**Tableau 11 – Extrait d'un entretien interrompu pour cause de départ forcé de l'informateur**

Ce sont parfois des problèmes techniques qui empêchent la poursuite d'un entretien ou son exploitation. Par exemple, nous avons retenté notre chance avec un chauffeur de taxi près des Invalides : celui-ci était assis dans son véhicule alors que nous étions à l'extérieur, près de la circulation. Le chauffeur parlait si doucement qu'il était impossible de l'entendre !

Autre exemple, qui s'apparente plus à une faute « professionnelle » cette fois, un entretien d'une dizaine de minutes a été mené avec une dame boulevard Saint Germain, mais, malheureusement, le micro ne fonctionnait pas...<sup>222</sup>

### 3.3.3- Incompréhensions

Au fil des entretiens, plusieurs surprises ont surgi concernant l'incompréhension de certaines personnes à des questions ou formulations. Par exemple, au tout début de l'entretien, lorsque l'on demande à la personne quels sont les mots qui lui viennent à l'esprit quand on parle de pollution de l'air, quelques personnes ont compris « quels sont les maux qui vous viennent à l'esprit... ».

C'était le cas de Claude L.M. (E7) : « les maux des personnes ? euh ouais, si vous voul... là je pensais à .. c'est-à-dire que il y en a que quand ils pensent « pollution de l'air », tout de suite ils pensent à voiture..., ils pensent à bus... ouais ben évidemment, y a la voiture

<sup>222</sup> Tous les entretiens cités dans ce paragraphe ont été écartés du corpus puisqu'ils n'avaient pas été menés jusqu'au bout ou n'étaient pas exploitables. En revanche, aucun autre entretien n'a été écarté même parmi ceux qui ont été plus délicats à mener comme l'entretien n°9 dont nous avons parlé précédemment.

qui pollue l'air. Bon ben les maux qu'on peut avoir ben c'est.. ça tombe sur les allergies, sur les poumons [...] ».

Ensuite, dans la fiche de renseignements, les informateurs devaient indiquer si, selon eux, la pollution a plutôt des effets positifs sur la santé de la population ou plutôt négatifs. Certaines personnes, en ne lisant pas la question jusqu'au bout et ont répondu immédiatement : « ah ouais là je crois, ouais, la pollution a des effets positifs sur la santé » (E4).

Dans ce cas, comprenant la méprise de la personne, il faut éclaircir le malentendu :

- « [elle lit la question] "la pollution a des effets positifs sur la santé" : ben oui
- *alors là attention, je l'ai mal exprimé, là en fait c'est les gens qui pense que ça fait du bien à la santé ah non non non et là plus bas c'est les gens qui pensent que ça fait du mal... ou que ça a pas d'effet du tout*
- [...] bon ben c'est le dernier ["effets négatifs"] » (E5)

Même quiproquo à propos des places de stationnement qu'il faut réduire ou augmenter pour lutter contre la pollution. S'il s'agissait de leur nombre dans notre tête, une personne a compris qu'il s'agissait du tarif de stationnement : « non il faut diminuer parce que *vous trouvez qu'il y en a trop... on paye trop. Parce que moi, par exemple je paye, je paye le stationnement, et je paye, entre 5.000 et 10.000 d'amendes par an et la faute parce que j'arrive pas de sortir de chantier à y aller par exemple à trouver une place non, à payer, à rejeter encore des pièces. Parce que vous payez les deux heures au maximum mais après* » (E28).

Le problème engendré par ces incompréhensions est le suivant : si certaines personnes ne nous ont pas suivi dans notre raisonnement et n'ont pas compris le sens de nos questions (écrites ou orales), que peut-on dire des autres ? Par conséquent, nous avons apporté quelques modifications à notre guide d'entretiens et à la fiche de renseignements<sup>223</sup>.

---

<sup>223</sup> Nous avons également raccourci le texte des questions : voir paragraphe 4.3.4-Enquêteur et enquêté. Les détails de ces modifications sont en ANNEXE VII.

Une autre difficulté, liée à la fiche de renseignements, fut l'échelle des risques où les personnes devaient placer le nombre de décès annuels causés par la pollution de l'air par rapport à d'autres risques. Les réactions furent diverses, en voici quelques unes :

- « la drogue c'est de la pollution de l'air aussi ? [...] le tabac oui c'est de la pollution de l'air » (E10).
- « *est-ce que vous avez une idée du chiffre sinon on peut faire par comparaison par rapport à d'autres problèmes comme les drogues, les accidents de la route et le tabac. ben tout mélangé ça fait beaucoup quand-même hein !* » (E16).

Nous sommes conscient du fait que la hiérarchisation des risques est délicate, mais cette question avait avant tout pour objectif de faire parler (encore un peu plus) nos informateurs. Voici des exemples des thèmes abordés à cette occasion :

- « le tabac, vous savez euh moi je ne sais pas j'ai pas connu mais dans le temps les gens fumaient énormément et ils ne mourraient pas de ça ! euh aujourd'hui le tabac est très pollué parce qu'il y a des cochonneries » (E6) ;
- « ben le problème c'est que quand on est mort on est mort, quelle que soit la façon dont on meurt on est mort quoi » (E12) ;
- « oui mais non, ça fait pas 200 personnes par an ou alors il faudrait s'en inquiéter : si on vit et que c'est l'air qui nous tue oh la la ! » (E22) ;
- « ça dépend est-ce que ça influe aussi le tabagisme passif et les trucs comme ça ? » (E3).

Bref, cette question fut riche en enseignements...

### 3.3.4- Enquêteur et enquêté

Enfin, dernier point de discussion autour de la méthodologie d'enquête : la relation enquêteur-enquêté qui n'est pas forcément évidente à respecter. Soulignons tout d'abord que la méthode d'entretien « micro-trottoir » est délicate : les gens sont pressés, il faut les arrêter alors qu'ils vont au boulot ou sont en pause déjeuner, etc. C'est plus facile avec certaines personnes que d'autres : un planton (E47), un chauffeur de bus en pause (E42), une retraité qui promène son chien (E5) ou une étudiante qui fait du shopping (E8)...

C'est pour cette raison que certains lieux stratégiques (centres commerciaux, préfectures...) ont été privilégiés. Mais cela n'a pas toujours été facile : Armelle B. (E20) par exemple est pressée, très pressée et elle le fait savoir ; même chose avec Pierre V. (E34). Quelques extraits sont présentés dans le tableau ci-après.

Entretien n°20	Entretien n°34	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- d'accord. Est-ce que vous trouvez que..</li> <li>- <b>ah bon ! euh... ça va durer longtemps [elle croyait que c'était fini !!]</b></li> <li>- 5-10 minutes</li> <li>- <b>oui, enfin dépêchez-vous !</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>oui, oui, oui [il fait mine de partir]</b></li> <li>- et vous trouvez qu'on en parle trop alors ?</li> <li>- <b>je dis pas qu'on en parle trop, je dis que je peux pas supporter le discours des écologistes. Voilà, je suis anti-écologiste dès que j'en vois un je... j'ai envie de... [...] oui alors... faut pas exagérer les choses. Après tout, nous vivons dans un monde dangereux, et... il est beaucoup plus risqué, on a beaucoup plus de chances de mourir d'accident automobile que de pollution. Voilà.</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>j'ai répondu à vos questions ?</b></li> <li>- oui, mais juste... vous allez répondre très vite puisque vous avez un avis... vous voulez que je réponde à votre place ?</li> <li>- <b>oui, allez-y</b></li> <li>- [...]</li> <li>- <b>bon. C'est tout ?</b></li> <li>- c'est tout, bonne journée, merci</li> </ul>

**Tableau 12 – Extraits illustrant l'urgence dans laquelle se sont déroulés certains entretiens.**

Dans de tels cas, la fonction d'enquêteur est assez stressante : il faut absolument que la personne réponde à toutes les questions pour que l'entretien soit conservé, sans toutefois que les réponses soient bâclées... Ce stress est également apparu dans les conditions de temps limité de l'informateur : chauffeur de bus qui doit reprendre son service (E42), personne qui doit prendre le prochain train (E4) ou descendre à la prochaine station (E2)...

Si le rythme de l'entretien est parfois difficile à gérer, les positions respectives de la personne qui pose les questions et de celle qui y répond sont parfois inversées. Voici quelques exemples :

- Adrien A. (E3) qui demande « et c'est pour le compte de quoi ? [...] vous êtes en thèse de quoi ? [...] pour être franc, c'est pas le thème le plus médiatisé, y a pire encore » ;
- Yolaine R. (E10) qui s'inquiète : « je ne vais pas avoir de problèmes avec la municipalité quoi ? mais comme ça se fait que vous êtes venus sur Chaville ? [...]et vous faites ça où, sur Paris ? » ;
- Marie-Claude M. (E17) qui s'interroge : « et vous faites ça pendant toutes les vacances ? » ;
- Ou encore Hervé L. (E36) qui se renseigne : « c'est, c'est quelle école ça ? [...]c'est une thèse de ? sur la pollution de l'air ? [...]vous êtes à quelle école alors ? [...] Cachan c'est où ça ? [...]c'est pour préparer quoi ça ? [...]non, parce que j'ai mon amie qui fait aussi pollution de l'air... ».

Ce type d'inversion peut aussi être considéré comme une preuve du bon fonctionnement de l'entretien : le contact est bien passé comme l'on dit !

Pour conclure sur ces aspects d'enquêteur et d'enquêté, notons que certaines personnes interrogées étaient de véritables spécialistes du problème de la pollution de l'air, dans certains aspects du problème<sup>224</sup>. Un moniteur d'auto-école (E11), un garagiste (E31), un chauffeur de bus (E42), un technicien de l'automobile (E19), un agent EDF (E21), un gérant de station service (E43)...

Ces personnes sont généralement fières de montrer qu'elles savent : Jean-Claude J. par exemple (E43), n'arrêtait pas d'exprimer son statut de spécialiste : « parce que, comme je suis professionnel, j'ai fait des remarques, actuellement, dans Paris, je vais vous dire [etc.] » ou encore « et il y a une pollution, maintenant, je vais éclairer votre lanterne, dont on ne parle pas [etc.] »...

## **4- CONCLUSION : UNE GRANDE VARIÉTÉ DE PROFILS**

Le travail de terrain sur les trottoirs de plusieurs villes d'Île-de-France en juillet 2002 a donc permis de recueillir 50 entretiens semi-directifs. Ces entretiens se situent dans la lignée des recherches sur la perception des risques pour la santé et, plus particulièrement, de la perception de la pollution atmosphérique.

L'idée directrice était de « faire parler » les personnes rencontrées de leur perception de la pollution de l'air, des actions entreprises (ou à entreprendre) et de leurs relations avec l'information sur le problème. Nous avons montré l'influence possible sur les résultats de la période et du lieu d'enquête, de la méthode choisie et de la technique de l'enquêteur. Le résultat brut de ce travail de terrain (plus de 10 heures d'enregistrement) est présenté en Annexe V sous la forme d'une retranscription intégrale.

Les 50 personnes interrogées ne sont pas représentatives de l'ensemble de la population Francilienne. Le hasard des rencontres et la diversité des lieux d'enquêtes (centre commercial, quartier d'affaire, rue passante, jardin...) ont cependant permis de faire jouer de nombreuses variables : âge, sexe, profession et situation sociale, lieu d'habitation et de travail, moyen de transport utilisé, proximité des transports collectifs, etc. Cette variété est importante

---

<sup>224</sup> Nous reparlerons de ces glissements d'étiquettes dans la partie G-RÔLE DES ACTEURS

puisque les possibilités d'analyse (et de résultats<sup>225</sup>) dépendent en grande partie de la richesse des entretiens.

Nous venons de définir le matériel qui va nous permettre d'étudier les deux pôles de la communication, émetteurs et récepteurs, et de mettre en lumière leurs relations réciproques. Nous allons commencer par examiner le premier pôle de la communication : les figures de l'émission.

---

<sup>225</sup> Nous verrons dans le chapitre K que la variété des personnes interrogées a permis de mettre en évidence *plusieurs* profils d'(in)action dans le cas de la réduction de vitesse et de la mise en œuvre des conseils sanitaires en cas de pic de pollution.





## **FIGURES DE L'ÉMISSION**

Il n'est pas de discours (analyse scientifique, manifeste politique, etc.) ni d'action (manifestation, grève, etc.) qui, pour accéder au débat public, ne doive se soustraire à cette épreuve de la sélection journalistique, c'est-à-dire à cette formidable *censure* que les journalistes exercent, sans même le savoir, en ne retenant que ce qui est capable de les *intéresser*, de « retenir leur attention », c'est-à-dire d'entrer dans leurs catégories, dans leur grille, et en rejetant dans l'insignifiance ou l'indifférence des expressions symboliques qui mériteraient d'atteindre l'ensemble des citoyens.

Pierre BOURDIEU

*Sur la télévision*, Liber Raison d'Agir, 1996, p.54

## F. THÈMES DU DÉBAT PUBLIC

L'analyse thématique des documents médiatiques et la mise en évidence des différentes stratégies d'énonciation sont les premières opérations visant à apporter des éléments de réponses aux questions établies précédemment.

Le découpage en « unités de sens » des documents diffusés par la télévision, la radio et la presse permet de mettre à jour la **structure du débat public** sur le problème de la pollution atmosphérique. Nous allons ainsi montrer que de nombreux aspects du problème sont traités par les médias : les causes, les effets et les moyens de lutte contre la pollution.

L'analyse des stratégies d'énonciation permet de mettre en évidence une caractéristique importante du traitement médiatique du problème de la pollution et, plus généralement de toute « nouvelle » : le contenu est globalement identique, quel que soit le média considéré, mais la présentation de la nouvelle est différente parce qu'elle rend compte d'un certain **contrat de lecture** entre chaque émetteur et ses récepteurs.

Ces analyses sont insuffisantes en elles-mêmes : au delà du contenu des messages et des stratégies d'énonciation, il faut s'attacher à identifier les différents acteurs (personnes physiques, groupes sociaux ou institutions) et les rôles qu'ils tiennent dans ce débat. Par exemple, comment les institutions, associations et industriels se situent-ils dans ce débat, à travers les documents qu'ils éditent ? Il faut également prendre en compte l'influence de l'évolution temporelle du traitement médiatique et réfléchir sur la structure des alertes et du bruit de fond. Ces aspects seront étudiés dans les chapitres G-RÔLE DES ACTEURS et H-POLLUTION ET MÉDIATISATION.

Les objectifs de ce chapitre sont donc les suivants :

- identifier et interpréter les thématiques principales du message environnemental émis par les médias ;
- montrer comment, à propos d'une même nouvelle, les stratégies d'énonciation sont différentes selon le média considéré.

# 1- ANALYSE THÉMATIQUE DES MÉDIAS

Cette analyse, strictement qualitative, a pour objectif l'**identification**, puis l'**interprétation**, des caractéristiques principales du message environnemental émis par les médias au cours de l'année 2000, à propos de la pollution de l'air par les gaz d'échappement.

## 1.1- Principe de l'analyse thématique

Selon Laurence Bardin, « faire une analyse thématique consiste à repérer des "noyaux de sens" qui composent la communication et dont la présence [ou l'absence] ou la fréquence d'apparition pourront signifier quelque chose pour l'objectif analytique choisi »<sup>226</sup>.

C'est une technique qui permet de faire « ressortir objectivement la présence d'indicateurs formels caractéristiques (tels que vocabulaire, tours de phrases, récurrences d'images, [thèmes]...), à partir desquels il est possible de conclure par inférence sur la teneur de l'énoncé soumis à l'analyse »<sup>227</sup>.

Cette analyse, strictement qualitative, a pour objectif l'identification, puis l'interprétation, des thèmes abordés dans les médias et dans les entretiens.

### 1.1.1- Grille d'analyse

L'examen des évolutions respectives de la compréhension du phénomène de pollution, et de la prise de conscience collective, nous a permis de mettre en évidence un certain nombre de points importants synthétisés ci-après<sup>228</sup> :

- les différences entre sources et fixes et mobiles, avec la part grandissante de ces dernières pour la pollution locale mais aussi pour l'effet de serre ;
- les centaines de polluants, la complexité de la notion d'« indicateur de pollution », la différence entre l'ozone troposphérique et l'ozone stratosphérique ;
- la complexité des émissions et des effets, sur les trois échelles locale, régionale et planétaire, avec notamment la question de l'exposition de fond ;

---

<sup>226</sup> BARDIN Laurence, *L'analyse de contenu*. Paris : Presses Universitaires de France, 1998 (1<sup>ère</sup> édition en 1977), p.137.

<sup>227</sup> BÉLISLE Claire, BIANCHI Jean et JOURDAN Robert, *Pratiques médiatiques. 50 mots clés*. Paris : CNRS Éditions (collection « CNRS Communication »), 1999, p.24

<sup>228</sup> Voir chapitre B-PROBLÉMATIQUE

- la relative limite d'efficacité des solutions purement techniques et l'attente d'une responsabilisation des automobilistes, exposés dans leurs véhicules ;
- les efforts institutionnels, tant au niveau de la France (avec la Loi sur l'air) qu'au niveau européen (avec les différentes directives) et à l'échelle internationale (avec les grandes conférences).

De tous ces points émergent trois grandes catégories, « genre cartons à chaussures »<sup>229</sup>, dans lesquelles seront réparties l'ensemble des informations présentes dans les sujets médiatiques et dans les entretiens<sup>230</sup> :

- l'attribution des responsabilités pour la pollution ;
- les effets de la pollution sur l'homme et l'environnement ;
- les moyens de lutte contre la pollution.

### 1.1.2- Mise en oeuvre

La diversité des documents constituant notre corpus (articles, documents sonores ou audiovisuels, dépliants...), soulignée lors de la description du corpus, pose certains problèmes pour les analyser avec un même regard, une seule et même grille.

Pour l'analyse de contenu thématique, seuls les textes sont pris en compte : article papier, texte oralement présenté par le journaliste de télévision ou de radio. Certains aspects du rôle des illustrations seront examinés plus tard comme l'humour (chapitre G, paragraphe 2.6.3), la figurabilité des concepts (chapitre H, paragraphe 2.2.3)...

Pour illustrer la méthode d'analyse, prenons la phrase d'un journaliste du *Point* : « tous les scientifiques sont d'accord<sup>231</sup> : absolument rien ne prouve que les deux ouragans qui ont balayé la France soient nés de l'effet de serre » (P11-8).

---

<sup>229</sup> BARDIN Laurence, *op. cit.*, p.41

<sup>230</sup> Il faut noter la correspondance entre ces catégories et les « thèmes dominants » de Yolanda Ziaka qu'elle a identifiés en faisant l'analyse de contenu thématique de la presse sur le sujet de la pollution de l'eau par les nitrates (ZIAKA Yolanda, *L'éducation à l'environnement pour les adultes à travers les médias : aspects didactiques dans le cas de la presse écrite*. Thèse de Doctorat de l'Université Paris 7, 1995, 279 p.). Ces thèmes avaient été repris et testés lors du travail de DEA (JAHNICH Mathieu, *Didacticité des messages émis par la presse en matière de pollution atmosphérique*, Mémoire de DEA, LIRETS-ENS de CACHAN, 2000, 68 p.) avec un corpus beaucoup plus réduit : 9 articles de la presse quotidienne parisienne.

<sup>231</sup> Le fait que « tous les scientifiques soient d'accord » n'est pas anodin dans la bouche du journaliste. Nous montrerons dans le chapitre G-RÔLE DES ACTEURS comment les différents acteurs interviennent dans les médias et les autres documents...

Il s'agit de repérer l'information contenue dans cette phrase : (en substance) nous n'avons aucune preuve du lien de cause à effet entre le réchauffement climatique et les tempêtes de décembre 1999. Il est possible de ranger cette information dans la « boîte » « Effets de la pollution sur l'homme et l'environnement »<sup>232</sup>. Durant la phase d'interprétation des résultats de l'analyse de contenu, il sera alors enrichissant de comparer cette information avec celles rangées dans la même « boîte » : cette information est-elle reprise dans les autres sujets ou bien y a-t-il des avis contraires ou plus nuancés ?

## 1.2- Identification des thèmes médiatisés

Comme déjà dit, l'ensemble des informations présentes dans tous les sujets analysés se répartissent dans trois grandes catégories :

- l'attribution des responsabilités pour la pollution ;
- les effets de la pollution sur l'homme et l'environnement ;
- les moyens de lutte contre la pollution.

Tous les documents font référence à au moins l'un de ces thèmes, de manière explicite ou non. Chaque thème est donc analysé et illustré d'exemples tirés des documents. Pour chaque exemple, nous donnons entre parenthèse le code correspondant au document considéré<sup>233</sup>.

Au fil de l'analyse de contenu, chacune de ces catégories a été affinée pour rendre compte de toutes les nuances exprimées dans les médias. L'analyse détaillée qui a permis de mettre en évidence toutes les « étapes » de la catégorisation est présentée en ANNEXE VIII. Dans les paragraphes suivants, c'est une synthèse de cette analyse thématique qui est donnée.

### 1.2.1- L'attribution des responsabilités pour la pollution

Dans cette catégorie, sont regroupés les propos des journalistes, ou ceux des personnes interviewées, qui définissent le ou les responsables de la pollution. Ces attributions peuvent être explicites : « la pollution augmente avec la vitesse [des voitures] » (P8-58) ou implicites :

---

<sup>232</sup> Nous verrons que cette catégorie, comme les deux autres (causes et moyens de lutte), sera elle-même découpée en un grand nombre de sous-catégories, pour atteindre un certain degré de précision dans l'analyse et faire apparaître toutes les nuances possibles.

<sup>233</sup> La structure de cette codification est explicitée en annexe. La codification elle-même est rappelée sur une feuille volante cartonnée faisant office de marque-page et permettant de conserver un œil dessus au fil des pages.

« à la suite d'un pic de dioxyde d'azote [...] la préfecture de police a décidé de réduire la vitesse autorisée de 20 km/h » (P1-79).

Nous avons défini quatre catégories. Les responsabilités de la pollution atmosphériques (niveau local ou planétaire) sont attribuées :

- à la Nature,
- aux sources fixes,
- aux sources mobiles,
- aux comportements et choix des hommes.

À chaque saut de catégorie, on se rapproche un peu plus de la responsabilité de l'individu, de chacun. L'ensemble des différentes catégories est représenté sur le graphique ci-dessous : (3 niveaux de hiérarchisation sont montrés pour alléger le graphique). Ce graphique synthétise l'ensemble des thèmes abordés par les médias en ce qui concerne les causes de la pollution atmosphérique.



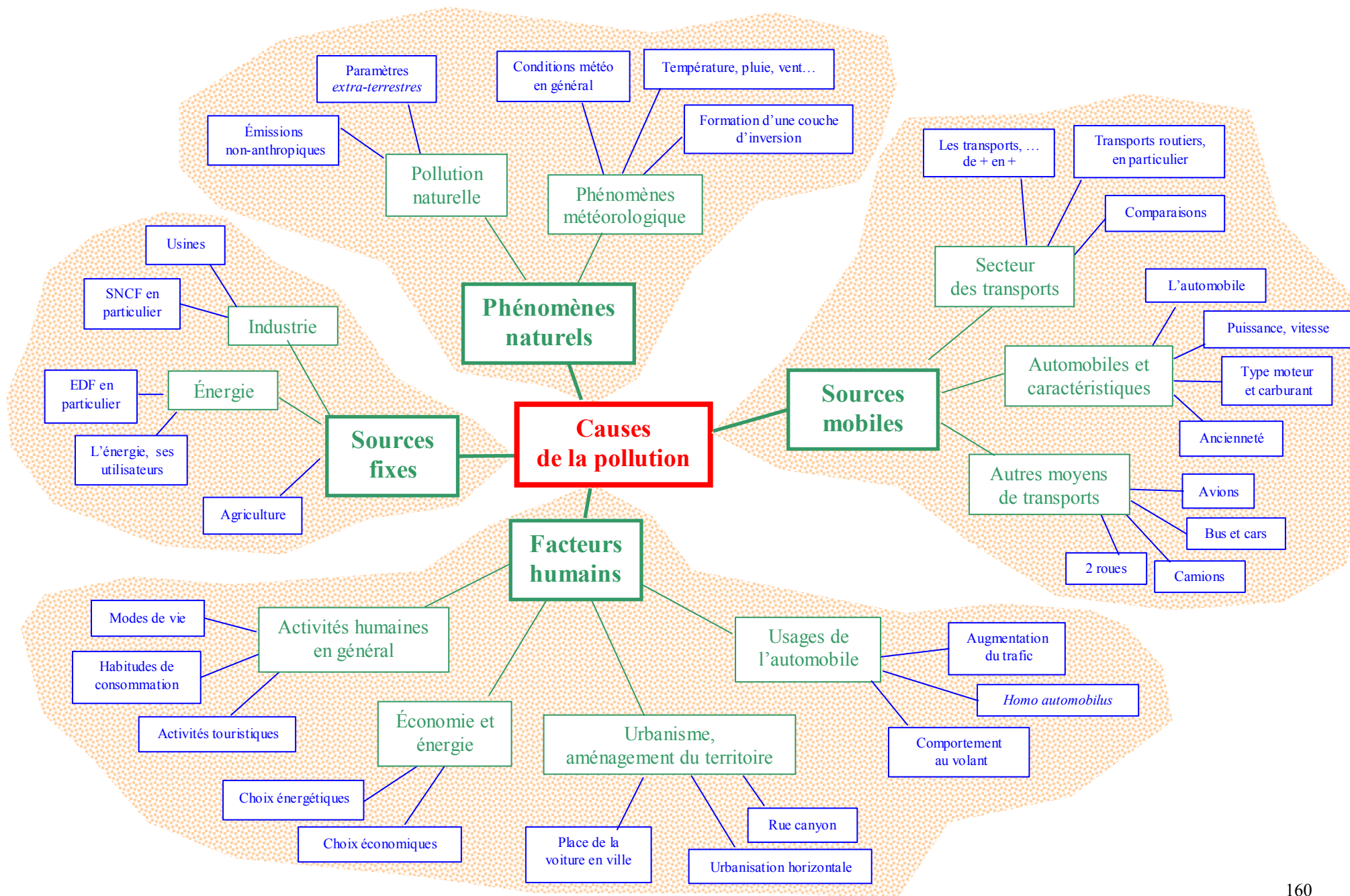


Figure 24 – Représentation graphique des thèmes abordés par les médias en ce qui concerne les causes de la pollution atmosphérique

### 1.2.1.1- Mise en cause de phénomènes naturels

Dans cette partie ont été regroupés les propos qui mettent en cause la Nature elle-même dans le processus de pollution atmosphérique. Sont mis en avant les émissions naturelles et surtout certains phénomènes météorologiques.

La « **pollution naturelle** » est parfois invoquée : il s'agit de prendre en compte les émissions non-anthropiques comme les volcans [« bien sûr, rien ne pourra jamais empêcher des phénomènes naturels comme les éruptions volcaniques de rejeter des milliers de tonnes de soufre et autres polluants atmosphériques » (T3-98)], mais aussi les variations « naturelles » du climat [« le climat présente naturellement de fortes variations » (P5-707)].

Les **conditions météorologiques**<sup>234</sup> sont évoquées pour expliquer l'occurrence d'un pic de pollution : « ces records de pollution sont d'abord déclenchés par la météo » (P11-8). Certains journalistes vont plus loin et apportent des précisions sur les conditions météorologiques qui aggravent ou améliorent la qualité de l'air : « ce nouveau pic de pollution est notamment dû à une météo "défavorable" : régime anticyclonique, temps froid et ensoleillé, vent faible » (P1-79).

### 1.2.1.2- Mise en cause des sources fixes

Dans cette catégorie ont été regroupés les propos des journalistes qui soulignent les émissions de polluants par les sources fixes : industrie, chauffage et agriculture.

Quand le problème de pollution est abordé, **l'industrie** est souvent coupable et notamment cette entité vague que sont les « usines » : « le CO<sub>2</sub> qui est craché par les usines » (T4-157). Parfois les secteurs d'activités sont précisés : « Dans le collimateur : les cimentiers, la sidérurgie, l'industrie du verre mais également les lessiviers » (T4-23).

De manière générale, **le secteur de l'énergie** est fréquemment mis en cause : raffineries et centrales thermiques : « une centrale thermique au charbon sera par exemple convertie au gaz, qui émet moins de CO<sub>2</sub> que le charbon » (P17-536). EDF est montrée du doigt dans plusieurs documents : « EDF se veut bonne élève et souhaite le faire savoir, sans jamais prononcer le mot nucléaire qui pourrait froisser<sup>235</sup> » (R3-165).

<sup>234</sup> Nous verrons plus loin l'usage qui est fait de ces références à la météo, notamment dans le spot de la qualité de l'air diffusé sur *France 3*, et dans les documents qui annoncent des alertes à la pollution (cf. chapitre H-POLLUTION ET MÉDIATISATION).

<sup>235</sup> Le débat sur la « propreté » de l'énergie nucléaire est longuement abordé par les médias : cf. les « moyens de lutte contre la pollution » de ce même chapitre G.

« Certains aspects de **l'agriculture** [...] fournissent des gaz à effet de serre comme par exemple le méthane, rizières ou élevages des bovins, et aussi des oxydes d'azote qui viennent de.. des problèmes d'engrais » (T5-41).

### **1.2.1.3- Mise en cause des sources mobiles**

Cette sous-catégorie est celle qui compte le plus grand nombre de références : les sources mobiles, et notamment les automobiles, apparaissent dans les médias comme les principaux responsables de la mauvaise qualité de l'air (problème local) et comme l'un des responsables en ce qui concerne l'effet de serre (problème planétaire).

**Le secteur des transports** est souvent montré du doigt, d'autant plus que leur part dans les émissions totales augmente : « l'explosion des émissions polluantes dans le domaine des transports » (P3-61). Bien sûr, le secteur des transports routiers peut, dans certains cas, être particulièrement visé. Les comparaisons entre secteurs d'activités sont fréquentes : "le secteur le plus émetteur aujourd'hui, c'est l'industrie, le deuxième c'est les transports. En 2010 la tendance va s'inverser » (R4-33).

**L'automobile et certaines de ses caractéristiques (vitesse, type de moteur)** sont la cible de nombreux journalistes en ce qui concerne l'effet de serre et la pollution locale : « c'est l'émission de gaz carbonique par les moteurs des automobiles qui participe à l'effet de serre » (P3-51) ; « à Paris, 80 % de la pollution est due à l'automobile » (P2-120). Bien entendu, tous les véhicules ne polluent pas de la même manière : « le moteur Diesel qui rejette dans l'atmosphère ces fameuses particules » (T6-37), « les véhicules anciens, qui souvent polluent davantage » (P1-209)...

Outre l'automobile, **d'autres modes de transport** sont incriminés, de manière plus marginale : les avions, les cars de tourisme, les deux-roues et les camions. On parle par exemple de « probables retombées aériennes en provenance d'Orly » (P15-45)...

### **1.2.1.4- Mise en cause du comportement des hommes, de leurs choix économiques, énergétiques, politiques ou sociaux**

Cette sous-catégorie regroupe les références à l'homme, à ses comportements et à ses choix : « le tout-route, le tout-camion, le tout-nucléaire, le tout-pétrole [...] bien des productions inutilement polluantes subsisteront dans le paysage de l'énergie, de l'automobile, de la chimie » (P3-67).

Quand il est question de l'effet de serre, **les activités humaines**, dans leur globalité, sont parfois mises en avant : les modes de vies conditionnent l'activité humaine, et donc, l'émission de gaz à effet de serre ; chacun de nos actes de consommation n'est anodin, « au supermarché, on veut acheter moins cher, plutôt venant de loin » (T5-158) ; les activités touristiques également.

Après les activités humaines en général, ce sont nos **choix économiques et énergétiques** à l'échelle d'une ville ou du pays qui sont questionnés. Les rôles de l'industrialisation, de la croissance économique et de la « nouvelle économie » sont discutés.

Les liens entre économie et énergie sont ténus : « nous vivons dans des systèmes économiques très régulés par nos **choix énergétiques** » (P13-533). Les choix énergétiques concernent la part des énergies fossiles, du nucléaire et des énergies dites renouvelables. Il est aussi question de la composition chimique de certains combustibles et carburants.

Les choix économiques et énergétiques conditionnent les émissions de polluants mais également **les choix politiques** d'urbanisme et d'aménagement du territoire. « Au fond, la pollution atmosphérique est d'une certaine manière comme le bruit, un révélateur d'un mauvais usage de la ville » (R2-4) : mauvais usage relativement à la place de la voiture en ville, à l'étalement urbain et, à un degré moindre, la forme de certaines rues.

Si la voiture est reine dans nos villes, elle l'est aussi dans nos cœurs : « les Français sont-ils réellement prêts à relativiser l'importance de la voiture dans leur vie ? » (P3-61). **L'usage que nous faisons de l'automobile** est pointé du doigt... Le trafic augmente et les usages se multiplient contrebalancent les améliorations techniques.

Si le trafic et le nombre de déplacements augmentent c'est aussi parce que nous sommes attachés à l'automobile, d'où le qualificatif d'« **Homo automobilus** » (P4-423). « En ville, respirer ou conduire, il faut choisir » (T4-3), et pourtant, la voiture constitue notre moyen de transport privilégié... ce qui vient en contradiction avec nos sentiments plutôt pro-environnementaux.

Une fois que l'on est dans notre voiture adorée, toute équipée, notre **comportement au volant** influe également sur la qualité de l'air : vitesse, climatisation, conduite nerveuse... Plus généralement, nos comportements de consommateurs d'énergie sont à revoir : la lumière allumée, la mise en veille des téléviseurs, magnétoscopes, etc.

## 1.2.2- Les effets de la pollution atmosphérique sur l'homme et l'environnement

Dans cette catégorie, sont regroupés les propos des journalistes, ou ceux des personnes interviewées, qui abordent l'impact de la pollution atmosphérique sur l'homme et son environnement.

Nous avons défini trois grandes catégories :

- les effets sur l'homme : points 1, 2 et 3 (notion de dose, notion de sensibilité et risque sanitaire) ;
- les effets sur l'environnement au niveau local et régional : point 4 ;
- les effets sur l'environnement au niveau planétaire : points 5 et 6 (effet de serre et couche d'ozone).

L'ensemble des différentes catégories est représenté sur le graphique ci-après. Ce graphique synthétise l'ensemble des thèmes abordés par les médias en ce qui concerne les effets de la pollution atmosphérique.

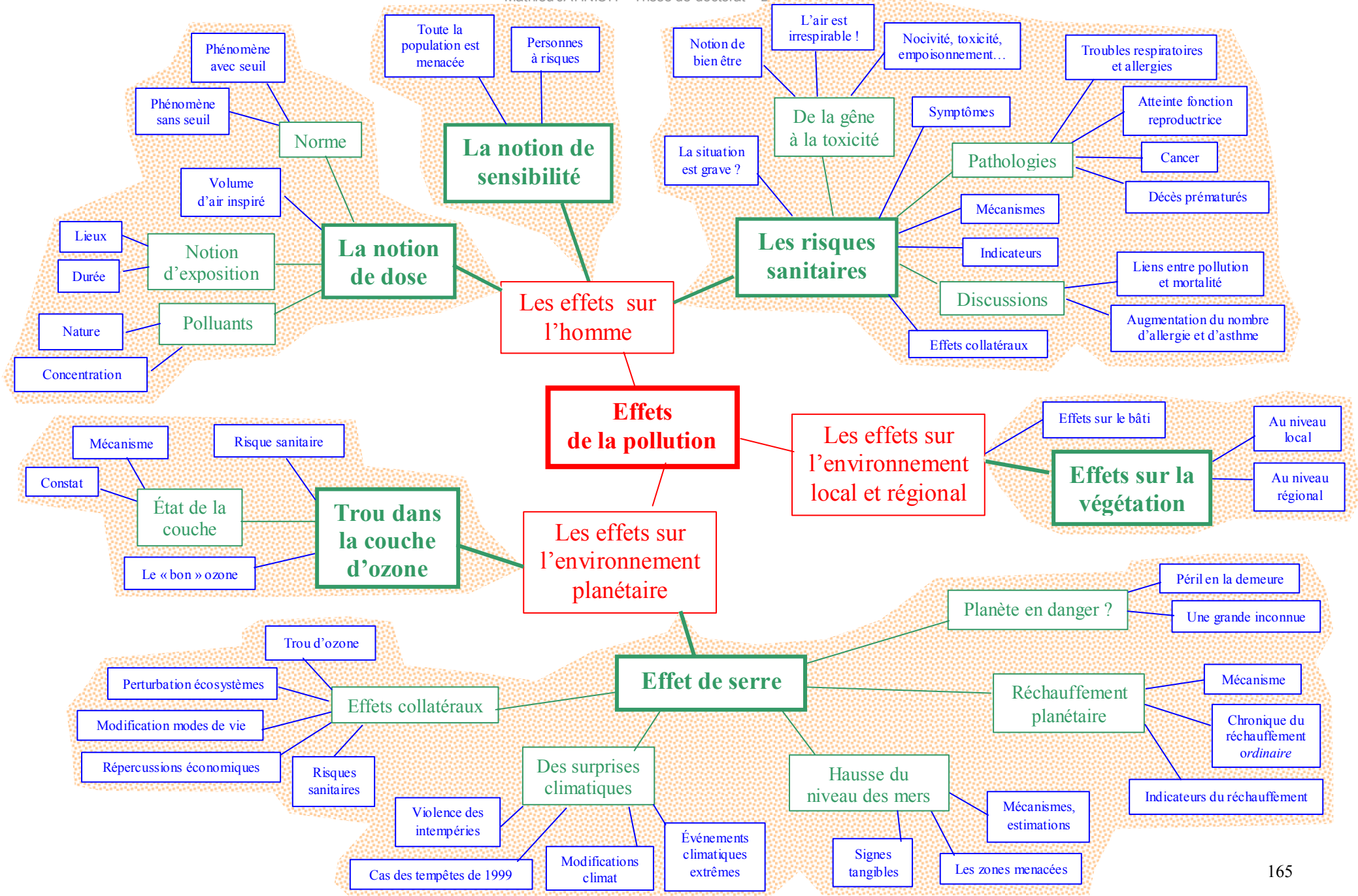


Figure 25 – Représentation graphique des thèmes abordés par les médias en ce qui concerne les effets de la pollution atmosphérique

### 1.2.2.1- Effets sur l'homme : la notion de dose

La notion de dose, pour être abordée complètement, doit comprendre des références à la nature et à la concentration des polluants, à l'exposition, au volume d'air inspiré et aux normes.

Référence à **la nature** et à **la concentration des polluants** : quels sont les polluants qui peuvent être inhalés et à quelle concentration ? Les polluants sont ces « monstres en "yde" » (R3-184) : « monoxyde de carbone, dioxyde de soufre » (R3-184)... Sans oublier l'« ozone » (R4-36), « cette triplette d'oxygène » (P11-493). La concentration des polluants dans l'atmosphère ou dans un lieu est abordée de manière plus ou moins précise, selon que les valeurs sont données ou non.

Deuxième paramètre de la dose : **l'exposition** qui comprend le lieu et la durée d'exposition. Ces deux éléments sont exposés dans les documents analysés. Les lieux d'exposition à la pollution sont multiples et variés : dans les bâtiments, à proximité des voies de circulation, carrément dans l'automobile... Certains lieux sont plus pollués que d'autres, certes, mais quelle importance si l'on n'y reste pas longtemps... La durée d'exposition est également à prendre en compte.

Le **volume d'air inspiré** est un autre paramètre nécessaire pour comprendre la notion de dose. Il caractérise bien sûr la quantité de polluants inhalés : quand le volume d'air augmente, l'exposition augmente aussi.

La **référence aux normes** est importante. Elle permet de donner une idée des concentrations de polluants comme nous l'avons déjà signalé. Elle suggère aussi l'idée d'un phénomène avec seuil : au delà d'un certain niveau de concentration (seuil OMS<sup>236</sup> par exemple), les polluants sont dangereux pour la santé. Cependant, certaines personnes défendent l'idée d'un phénomène sans seuil...

### 1.2.2.2- Effets sur l'homme : la notion de sensibilité

Nous ne sommes pas tous égaux face aux effets de la pollution sur la santé. Notre sensibilité joue un rôle : enfants, personnes âgées...

Les « **personnes dites sensibles** » (R3-154), les « personnes vulnérables » (P15-45) sont : « les personnes âgées, les enfants, les asthmatiques » (R1-64), « les jeunes enfants, les personnes âgées et tous ceux qui souffrent d'insuffisances respiratoires » (P1-84), etc.

---

<sup>236</sup> Organisation Mondiale de la Santé.

S'il est indéniable que certaines personnes sont plus sensibles que d'autres à la pollution, il ne faut pas oublier que **toute la population est exposée**... « Toute la population est cible puisqu'il a été démontré que l'ozone pouvait aussi toucher les sujets sains » (R5-50). Pourtant, certains relativisent le risque individuel : « à moins qu'il ne soit asthmatique, ou fragile des bronches, cette forte pollution ne l'enverra pas à l'hôpital » (P11-493).

### 1.2.2.3- Effets sur l'homme : les risques sanitaires

Quand les effets de la pollution sur la santé de l'homme sont abordés, l'échelle de gravité est étendue : de la simple gêne au décès, en passant par divers troubles respiratoires, cancers...

Les avis divergent concernant **la gravité ou non de la situation**. Il y a ceux qui pensent que la pollution de l'air est « un problème de santé publique » (T3r-129). Certains sont plus nuancés : « non, la situation n'est pas grave et encore moins gravissime » (R2-4). Il y a enfin ceux qui relativisent les effets sur la santé : « la pollution de l'air a un impact, mais la cigarette, c'est mille fois pire » (P12-303).

**De la gêne respiratoire à la toxicité** : les effets décrits sont souvent imprécis. La pollution peut constituer une gêne, l'air perçu comme « irrespirable » : « alors que faut-il faire quand l'air devient irrespirable ? » (R3-104). Si l'air nous étouffe pour certains journalistes, pour d'autres il nous empoisonne, tout simplement : « ces brouillards toxiques » (P2-121).

**Les symptômes** sont parfois plus précis qu'une simple sensation d'étouffement. La pollution fait réagir les yeux, le nez, la gorge... « yeux qui brûlent, nez qui pique. Voilà l'ordinaire du citoyen soumis à un pic de pollution » (P12-140). Nausées et maux de tête sont aussi signalés. Bien sûr, l'arbre respiratoire est atteint : « bronches obstruées » (P12-140).

Au-delà des symptômes récurrents, certaines **pathologies** sont identifiées. Troubles respiratoires (asthme notamment), allergies, atteinte de la fonction reproductrice, cancer et décès prématurés sont les pathologies en relation avec l'exposition à la pollution de l'air décrites dans les médias.

Asthme, cancer, décès... les risques sont identifiés mais quels sont **les mécanismes** qui interviennent ? Les mécanismes qui sont décrits concernent essentiellement les particules fines et leur rôle dans le développement des allergies. La taille de ces particules est un paramètre important et leur rôle possible de transport de molécules allergènes est souligné.

Les effets de la pollution sont ressentis individuellement. Quels sont **les indicateurs** qui permettent d'observer ces effets au niveau d'une population ? Il existe un faisceau d'indices qui permettent de chiffrer les liens entre pollution et risques sanitaires : la



consommation de médicaments, le nombre de consultations chez les médecins généralistes, le nombre d'hospitalisations, le nombre d'arrêts de travail, etc.

Tous ces risques sanitaires sont-ils attribuables avec certitude à une exposition à la pollution de l'air ? Les réponses à cette question font l'objet de débats entre spécialistes dont les médias se font l'écho. Les deux sujets de **discussion** récurrents dans les médias sont relatifs d'une part au rôle de la pollution dans l'augmentation du nombre d'allergies et d'autre part sur les liens entre pollution et mortalité.

Au delà des effets sur la santé des populations, la pollution de l'air peut avoir certaines conséquences économiques et sociales, ce que nous avons appelé les « **effets collatéraux** » comme le coût de la pollution pour la société par exemple.

#### **1.2.2.4- Effets sur l'environnement au niveau local et régional**

Les conséquences de la pollution sur la bâti et sur la végétation sont les principaux effets relevés par les médias. Ces aspects sont cependant peu traités.

**Effets sur le bâti** : « les fumées noires "sont responsables du phénomène de noircissement des bâtiments" » (P12-144). Ces traces sur les bâtiments permettent parfois de constater l'évolution temporelle de la qualité de l'air.

Les **effets** de la pollution **sur les végétaux** peut se faire sentir localement mais aussi à une échelle plus grande, notamment à propos des pluies acides : les feuilles de plants de tabac par exemple réagissent aux polluants présents dans l'air et notamment à l'ozone ; « les oxydes d'azotes [...] sont aussi responsables des pluies acides » (R4-36)

#### **1.2.2.5- Effets sur l'environnement au niveau planétaire : l'effet de serre**

En ce qui concerne l'effet de serre, les documents analysés abordent plusieurs aspects : le risque planétaire en lui même puis ses différentes conséquences, le réchauffement de la Terre, la hausse du niveau des mers, les surprises climatiques et les effets collatéraux.

**Planète en danger ?** « Allons-nous tuer la Terre ? » (R4-163), telle est la question... Pour certains, oui, « il y a péril en la demeure ». D'autres doutent encore : il faut encore attendre : « toutes les questions scientifiques ne sont pas résolues » (P3-574)...

La première conséquence de l'effet de serre, c'est le **réchauffement de la planète**. Le mécanisme du réchauffement est indispensable à la vie sur Terre mais il est gravement amplifié par l'Homme. Les différents indicateurs sont les concentrations dans l'atmosphère

des différents gaz à effet de serre et l'évolution de la température au fil des années. Les premiers signes probables sont les températures exceptionnelles, les pluies abondantes, la fonte de tel ou tel glacier...

Que le réchauffement de la planète soit déjà en marche ou non, les médias débattent des répercussions possibles et notamment de **la hausse du niveau des mers**. Les avis divergent concernant cette hausse : est-ce à cause de la fonte des glaciers et des banquises ou la dilatation thermique des océans ? ou peut-être une combinaison de ces deux phénomènes ? Ce qui est « sûr » c'est que l'eau va monter, ce qui représente une menace importante pour les zones côtières et les petits états insulaires. Plusieurs signes de la hausse du niveau des mers sont déjà perceptibles : certains habitants le constatent et certains sols deviennent salés ...

Après la hausse du niveau des mers, l'effet de serre est accusé de **modifier les climats**, à différents degrés. La modification des climats locaux voire la recrudescence des événements climatiques violents sont suspectés. La question qui est sur toutes les lèvres est alors la suivante : quels sont les liens entre les récents caprices de la météo, et notamment la tempête de décembre 1999 en France, et l'effet de serre ?

L'effet de serre est suspecté de provoquer la hausse du niveau des mers et des modifications climatiques, parfois radicales et violentes. Ces événements s'accompagnent d'autres phénomènes, regroupés sous le terme « **effets collatéraux** » : risques sanitaires, répercussions économiques, modifications des modes de vie et perturbation des écosystèmes et diminution de la couche d'ozone.

#### **1.2.2.6- Effets sur l'environnement au niveau planétaire : le trou dans la couche d'ozone**

Trois aspects relatifs à l'ozone troposphérique sont abordés : l'aspect protecteur de la couche d'ozone, la raréfaction de l'ozone troposphérique qui la compose (le fameux "trou") et enfin les risques sanitaires qui en découlent.

Le « **bon** » **ozone** : « une bonne fée a créé l'ozone en altitude où il nous protège en absorbant les rayonnements ultraviolets du soleil » (T5-48).

Le **mécanisme de destruction** de l'ozone et les résultats des dernières campagnes de mesure sont décrits dans les documents analysés. Plusieurs composés participent aux réactions chimiques complexes qui détruisent l'ozone en altitude : « les molécules de chlores et chlorofluorocarbures utilisés dans les sprays » (T5-48). Le trou est toujours là : « la NASA vient de détecter... la plus grosse déchirure jamais vue dans la couche d'ozone au-dessus su

pôle sud : elle est grande comme trois fois les États-Unis » (R2-87).

Quelles sont les **conséquences en terme de santé** de cet élargissement du trou dans la couche d’ozone ? « L’intensification du rayonnement ultraviolet au sol augmente les risques de cataracte et de cancer de la peau » (T5-48). En effet, l’ozone « absorbe les rayons ultraviolets les plus dangereux du soleil, capables de briser l’ADN des cellules cutanées » (P6-318).

### 1.2.3- Les moyens de lutte contre la pollution

Que se soit pour respecter les engagements pris par la France à Kyoto pour freiner l’effet de serre ou pour protéger la population des effets des polluants en milieu urbain, il faut réduire la pollution de l’air. Comment ? La question est quasiment toujours abordée dans les documents analysés.

Les solutions proposées et discutées dans les médias ont été réparties en sept catégories :

- les lois et règlements,
- les incitations,
- la question des choix énergétiques,
- réduire techniquement les émissions,
- reconfigurer le secteur des transports routiers,
- révolutionner les mentalités,
- faire avec la pollution.

L’ensemble des différentes catégories est représenté sur le graphique ci-après. Ce graphique synthétise l’ensemble des thèmes abordés par les médias en ce qui concerne les moyens de lutte contre la pollution atmosphérique.

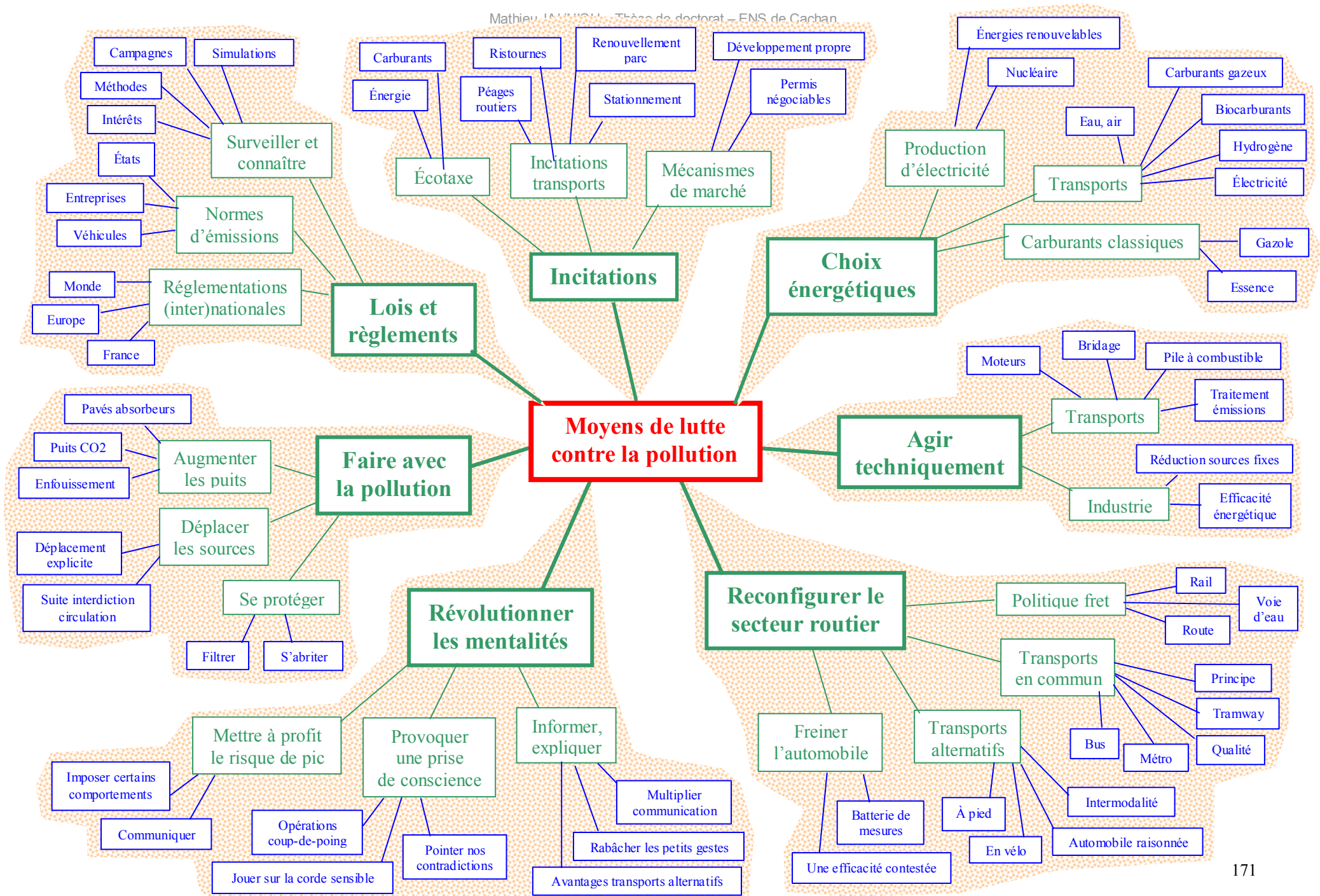


Figure 26 – Représentation graphique des thèmes abordés par les médias en ce qui concerne les moyens de lutte contre la pollution atmosphérique

### 1.2.3.1- Lois et règlements

La première chose à faire pour lutter contre la pollution, c'est de se doter d'un arsenal réglementaire solide et contraignant.

Plusieurs **niveaux de réglementations** se superposent : France et Europe sans oublier les accords internationaux. En France, plusieurs lois ou programmes de lutte sont engagés ou en passe de l'être : la loi sur l'air et ses corollaires (PDU et PRQA notamment), la loi d'orientation des transports et le programme de lutte contre l'effet de serre. L'Europe intervient (ou devrait intervenir) tant au niveau de la lutte contre l'effet de serre que de la pollution locale. Enfin, accords entre gouvernements (avec notamment le protocole de Kyoto), super-tribunal et banque mondiale sont des sujets discutés dans les médias.

Dans certains cas, des **normes d'émissions** sont définies par les réglementations. Les normes et les accords actuels concernent plusieurs sources de pollution, à plusieurs échelles : des émissions à la sortie d'un pot d'échappement ou d'une cheminée d'usine jusqu'aux émissions globales d'un état.

Le phénomène de pollution atmosphérique, tant au niveau local que planétaire, est complexe. La **surveillance** des polluants (pour évaluer l'impact des mesures de lutte, pour mieux prévenir les pics de pollution...) et la **compréhension** des divers mécanismes qui interviennent (avec de vastes campagnes de mesures, des simulations) est un enjeu dans la lutte contre la pollution.

### 1.2.3.2- Incitations

Le principe des incitations est le suivant : « on augmente la fiscalité sur ce qui doit diminuer : la pollution » (R2-12). Cela permet en outre d'« envoyer un signal pour dire qu'il faut faire des efforts » (R4-15). Plusieurs pistes sont possibles : la fiscalité écologique sur l'énergie, les incitations relatives aux moyens de transport et l'action sur les mécanismes de marché.

Premier levier d'une politique d'incitation : développer et adapter la **fiscalité écologique** sur l'énergie et les carburants, « créer ce qu'on peut appeler une pollutaxe plutôt qu'une écotaxe sur toutes les énergies qui dégagent du carbone » (T3-20) : l'énergie et les carburants sont les premiers visés...

Autre levier de la politique d'incitation : la **fiscalité sur les carburants**. La problématique concernant la fiscalité sur les carburants est simple : « les automobilistes ont l'impression de payer le carburant trop cher, pourtant, selon le président de l'agence de l'environnement et de la maîtrise des énergies, il ne met pas encore la route au juste prix » (R2-86).

D'autres pressions financières peuvent être exercées directement au niveau des **moyens de transport**. Péages routiers, tarification du stationnement, primes à l'achat et à la casse et autres ristournes fiscales sont autant de moyens d'améliorer la qualité de l'air et de lutter contre l'effet de serre.

Le dernier outil disponible c'est **faire jouer les mécanismes de marché**, notamment pour inciter les entreprises à réduire leurs émissions de gaz à effet de serre. Le principe est le suivant : « il s'agit de faire en sorte que les engagements pris à Kyoto en 1997 en vue de la réduction des émissions de CO<sub>2</sub> ne soient pas imposés à l'industrie sous la menace de sanctions administratives ou de pénalités au niveau de l'écotaxe, mais par incitation » (P2-365). Deux mécanismes incitatifs ont été discutés lors du sommet de La Haye sur le réchauffement de la planète : les « permis négociables » et le « mécanisme de développement propre ».

### 1.2.3.3- La question des choix énergétiques

« L'enjeu ce n'est pas forcément [...] d'être contre la voiture individuelle ou contre les camions, mais l'enjeu c'est d'être contre le pétrole » (R2-82). Contre le pétrole d'accord, mais quelles ressources faut-il alors utiliser dans les secteurs de l'énergie et des transports ?

Le débat autour des **alternatives aux combustibles fossiles pour la production d'électricité** porte essentiellement sur les énergies renouvelables et le nucléaire. Les énergies renouvelables, « l'éolien, le solaire, les piles photovoltaïques ou la biomasse » (P5-188), ont la faveur des hommes politiques mais les investissements financiers ne suivent pas toujours... Les centrales nucléaires ne rejettent pas de gaz à effet de serre, mais il ne faut pas pour autant oublier les inconvénients du nucléaires (risques sanitaires, traitement des déchets...).

Les choix énergétiques se posent aussi dans le secteur des transports : il faut **développer « les énergies de substitution » pour les transports**. Hydrogène, carburants gazeux (GPL et GNV), biocarburants (diester, éthanol), véhicules électriques et hybrides, carburants à base d'eau (aquazole) ou d'air : la liste des énergies alternatives est longue mais de nombreux problèmes (techniques, économiques, sécurité...) restent à régler.

Des efforts peuvent également être conduits dans l'**amélioration des carburants** utilisés actuellement, essence et Diesel, et notamment « diminuer les teneurs en plomb, benzène, soufre dans les divers carburants » (P1-2).

### 1.2.3.4- Réduire techniquement les émissions

D'après les journalistes, la réduction technique des émissions est attendue essentiellement dans le secteur des transports, les efforts dans l'industrie sont cependant à poursuivre.

**Techniques propres dans les transports :** « il faut savoir qu'une voiture actuelle pollue 10 fois moins qu'elle ne polluait il y a dix ans et ceci est une courbe qui se poursuit » (R2-35). Les progrès sont (et seront) dus à l'amélioration des moteurs, aux différents systèmes de traitement des émissions (pots catalytiques, filtres...) et à la pile à combustible. Quant au bridage des véhicules, le débat est ouvert.

**Techniques propres dans l'industrie,** deux voies sont possibles : réduire techniquement les émissions des usines elles-mêmes et améliorer l'efficacité énergétique des bâtiments et des produits de grande consommation.

### 1.2.3.5- Reconfigurer le secteur des transports routiers

Il apparaît dans les médias qu'il est important de reconfigurer ce secteur qui a trop longtemps été écrasé par l'hégémonie de l'automobile. Il faut pour cela provoquer un transfert modal de l'automobile vers les autres moyens de transports en améliorant ceux-ci mais aussi en modifiant les mentalités des automobilistes<sup>237</sup>. De nombreuses mesures, annoncées comme complémentaires, sont discutées.

**Faire évoluer la politique des transports de fret :** « une politique beaucoup plus volontariste pour favoriser le transport de fret par le rail et le cabotage » (P9-31) est nécessaire. Il est question de ferroutage, de transport combiné, de cabotage, de « merroutage » (T2-141) mais le transport routier offre encore beaucoup d'avantages.

Après le transport de marchandises, quelles sont les perspectives pour le transport de personnes ? **Améliorer, développer les transports en commun** tout en compliquant le trajet de l'automobiliste, voilà le principe de la lutte contre la pollution en ville. « Pour attirer les gens, il faut une offre surabondante des transports en commun » (P14-91) : métro, tramway ou bus, que choisir ? Et la qualité du service, est-elle prise en compte ?

Améliorer les transports en commun c'est bien, mais c'est encore mieux si l'on **favorise** dans le même temps **les autres moyens de transport** alternatifs : les déplacements à pied ou à vélo, les déplacements raisonnés en automobile (covoiturage, location ponctuelle, auto-partage). Il est aussi urgent de développer l'intermodalité entre moyens de transports.

---

<sup>237</sup> Cet aspect sera examiné dans la catégorie suivante 1.1.3.6-Révolutionner les mentalités.

Tous les aménagements discutés ci-avant favorisent les transports alternatifs à l'automobile mais il faut aussi **freiner l'automobile en ville**. Pour cela sont notamment engagés une réduction de la circulation et un changement dans la politique de stationnement. Ces mesures ne sont pas partagées par tous : elles sont accusées d'augmenter les embouteillages et donc la pollution (contrairement à l'objectif initial) et, en plus, de réduire l'activité économique des centres-villes concernés par ces limitations.

### 1.2.3.6- Révolutionner les mentalités

Pour engager « un changement des mœurs du public en matière de transports [et d'énergie] » (P3-355), trois grandes stratégies sont employées : informer et expliquer, provoquer une prise de conscience, imposer et recommander certains comportements en cas de pic de pollution.

**Informer et expliquer** : multiplier les formes de communication, rabâcher un certain nombre de conseils pratiques et souligner les avantages et les inconvénients des différents modes de transport sont les trois pistes décrites dans les médias.

La deuxième stratégie employée pour initier un changement de mœurs du public en matière de transport et d'énergie, c'est de **provoquer une prise de conscience**. Dans les médias trois types d'arguments sont décrits : pointer les contradictions actuelles (écologistes dans nos têtes, pas dans nos comportements), jouer sur la corde sensible (insister sur les conséquences de nos actes) et mener des opérations coups-de-poing (« En ville sans ma voiture », manifestations militantes...).

**Mettre à profit le risque de pic de pollution** : les changements de comportement sont également recommandés ou réglementés les jours d'alerte à la pollution. Le risque de pic de pollution a incité les pouvoirs publics à instaurer des procédures d'information de la population (médias, panneaux lumineux...) et à déclencher des mesures visant à limiter l'émission de gaz polluants (restriction vitesse<sup>238</sup>, stationnement résidentiel gratuit, circulation alternée...).

### 1.2.3.7- Faire avec la pollution

Le dernier aspect de la lutte contre la pollution dont il est question dans les médias, consiste tout simplement à « faire avec » cette pollution atmosphérique. Cela signifie l'accepter et donc s'en protéger, déplacer les sources de pollution ou bien chercher des procédés capables d'« absorber » les polluants que nous émettons.

---

<sup>238</sup> Nous verrons d'ailleurs comment les franciliens réagissent à cette limitation dans le chapitre K-FACTEURS DISPOSITIONNELS.



**Se protéger** en se mettant « hors de portée » des polluants. En filtrant l'air respiré : plusieurs types de filtres existent que l'on peut installer dans les véhicules ou les appartements, dans les abribus ou encore directement sur son visage. En se mettant à l'abri (rester à la maison...) ; mais où est-on vraiment à l'abri ? faut-il quitter carrément la région ?

Un autre moyen de protéger les populations (ou plus exactement certaines populations), est de **déplacer les sources de pollution**. Le déplacement des sources de pollution, fixes ou mobiles, peut être décidé politiquement (déplacer le lieu de préchauffage des motrices Diesel de la SNCF par exemple) ou bien être la conséquence indirecte d'une opération telle que « En ville sans ma voiture ».

Pour lutter contre la pollution, il est possible de réduire les sources fixes ou mobiles mais inversement, il est également possible d'**augmenter les « puits » de pollution**. Le terme de « puits » est employé au sens propre quand il s'agit d'enfouir le CO<sub>2</sub> sous Terre (injection du CO<sub>2</sub> dans le sous-sol par les grandes compagnies pétrolières). Il est aussi employé par opposition à la notion de source de pollution : les pavés absorbants de pollution (invention japonaise !) ou les plantes qui absorbent les polluants (les médias sont souvent revenus sur le rôle de la forêt comme puits de carbone).

## 1.3- Interprétations

Dans ce chapitre, nous allons tirer les enseignements de cette analyse thématique de contenu. De nombreux aspects du problème de la pollution atmosphérique sont médiatisés avec, cependant, quelques inégalités de traitement. Nous allons aussi comparer les résultats de notre analyse avec ceux de deux autres études.

### 1.3.1- De nombreux aspects médiatisés avec des inégalités de traitement

Le premier enseignement qu'il convient de tirer de cette analyse de contenu c'est que de **nombreux thèmes** relatifs au problème de la pollution atmosphérique sont abordés dans les médias à la fois en ce qui concerne les causes, les effets de la pollution et les moyens de lutte. L'analyse thématique détaillée (Annexe VIII) témoigne de toutes les nuances.

Notons que certaines **questions controversées** (au point de vue scientifique ou social) sont abordées dans les médias :

- la part des émissions non-anthropiques dans la pollution,

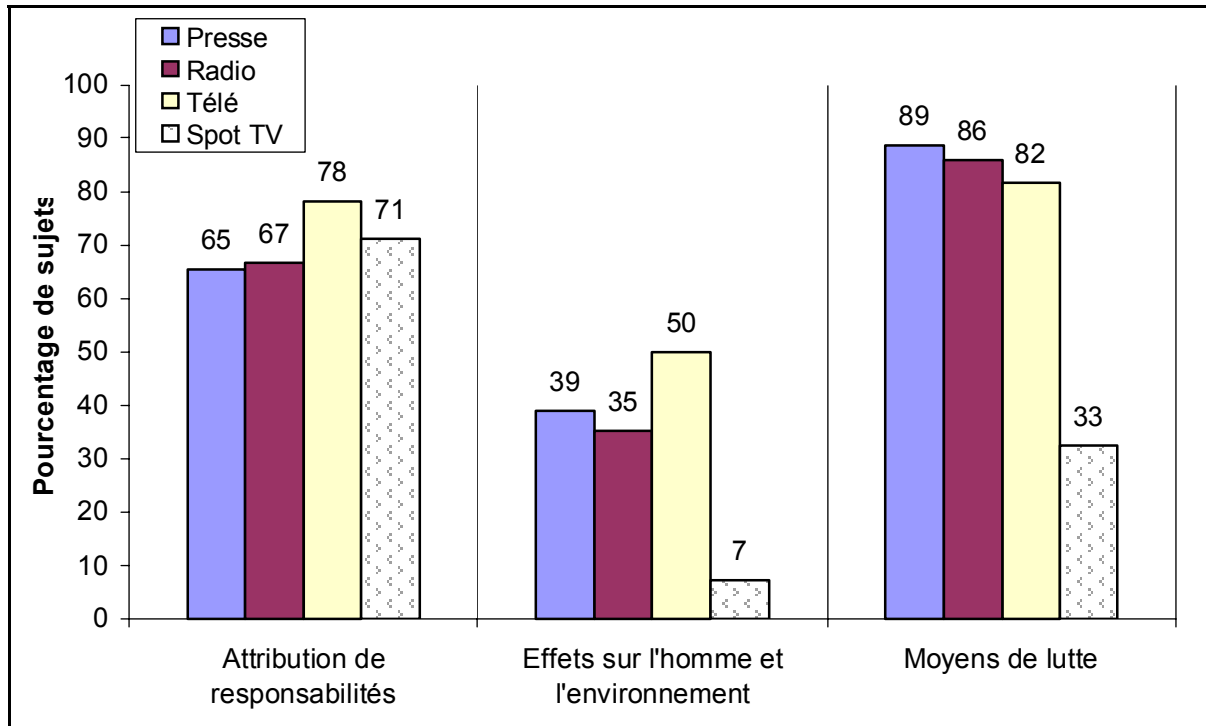
- le rôle des conditions météorologiques qui aggravent ou améliorent la qualité de l'air,
- la responsabilité de nos comportements,
- les discussions relatives au rôle de la pollution dans l'augmentation du nombre d'allergies et sur les liens entre pollution et mortalité,
- les questions scientifiques à propos de l'effet de serre et de ses conséquences,
- les interrogations autour des mécanismes de marché pour la lutte contre l'effet de serre,
- les tenants et aboutissants d'une reconfiguration du secteur des transports routiers,
- la question de la responsabilisation des automobilistes.

La présence médiatique de ces controverses est importante puisqu'elle peut permettre à chaque auditeur/lecteur/télespectateur, témoin de ces discussions, de faire le tri dans l'information, de piocher tel ou tel argument et de ne retenir que les informations qui renforcent ses convictions personnelles ou, au contraire, de se forger une opinion avec un peu plus de recul sur le problème.

Si de nombreux aspects du problèmes de la pollution de l'air sont abordés dans les médias, notamment ceux sujets à discussion, le **traitement est inégalitaire dans le temps et dans l'espace.**

Les thèmes abordés par les médias varient tout au long de l'année, au fil des événements attracteurs du débat public. Un pic de pollution, un discours du Premier Ministre Lionel Jospin ou une conférence internationale sur l'effet de serre sont autant d'occasions pour les journalistes de développer tel ou tel aspect du problème. Cette variation du traitement médiatique dans le temps sera examinée dans le chapitre H-POLLUTION ET MÉDIATISATION. Nous montrerons par exemple que les aspects relatifs à l'effet de serre ont été abordés exclusivement en cas de tapage médiatique (annonce du plan de lutte français contre l'effet de serre, conférence internationale de La Haye...).

Le traitement est aussi inégalitaire dans l'espace dans la mesure où certains thèmes sont plus souvent abordés que d'autres : un tiers des documents en moyenne traitent la question des effets de la pollution sur l'homme et l'environnement alors qu'au moins les deux-tiers abordent les causes et les moyens de lutte contre la pollution ! L'histogramme ci-après représente justement la répartition des thèmes selon les médias. Remarquons à ce propos la similitude entre le traitement par la presse, la radio et, dans une moindre mesure, la télévision.



**Figure 27 – Thèmes abordés dans les médias pendant l'année 2000**  
(Plusieurs thèmes peuvent être évoqués dans le même document)

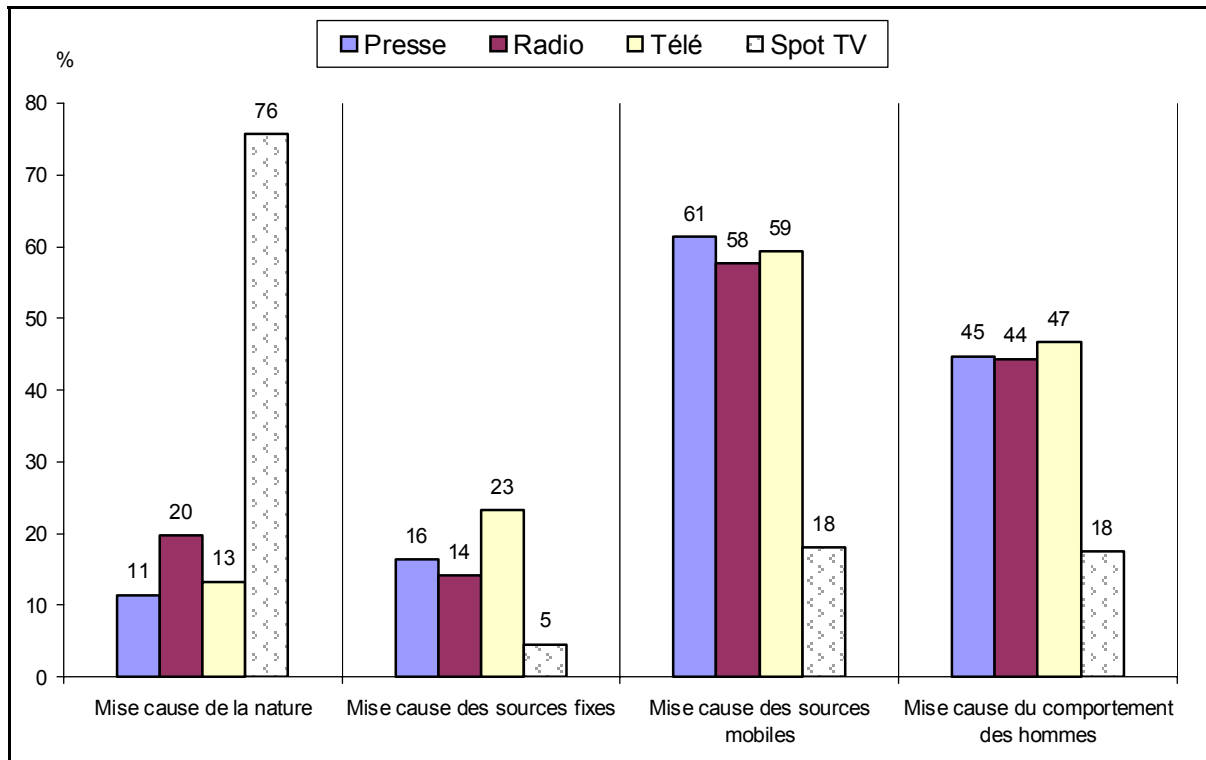
En guise de comparaison, nous avons également reporté sur l'histogramme les thèmes abordés dans les spots de la qualité de l'air diffusés quotidiennement sur *France 3 – Paris Île-de-France Centre*. L'analyse détaillée de ce bruit de fond sera menée dans la partie H-POLLUTION ET MÉDIATISATION mais nous pouvons d'ores et déjà faire deux remarques :

- si le thème « causes de la pollution » est abordé avec la même fréquence que les autres sujets (deux tiers), ce n'est pas du tout le cas pour les thèmes « effets de la pollution » et « moyens de lutte » qui sont beaucoup moins fréquemment abordés ;
- contrairement aux autres, la somme des pourcentages est très proche de 100 ce qui indique qu'un seul thème est généralement abordé au cours de chaque spot, vraisemblablement à cause du peu de temps disponible (moins de 30 secondes de discours).

Il est également possible de construire d'autres histogrammes concernant chaque thème principal en particulier : causes, effets et lutte. Précisons que les pourcentages ne sont pas calculés par rapport au nombre total de documents analysés mais sur la base des documents qui traitent chaque thème. Par exemple, sur les 193 documents radio, 142 (67%) abordent la question des causes de la pollution et plus précisément :

- 28 (20% des 142) mettent en cause la nature,
- 20 (14%) les sources fixes,
- 82 (58%) les sources mobiles,
- et 63 (44%) le comportement des hommes.

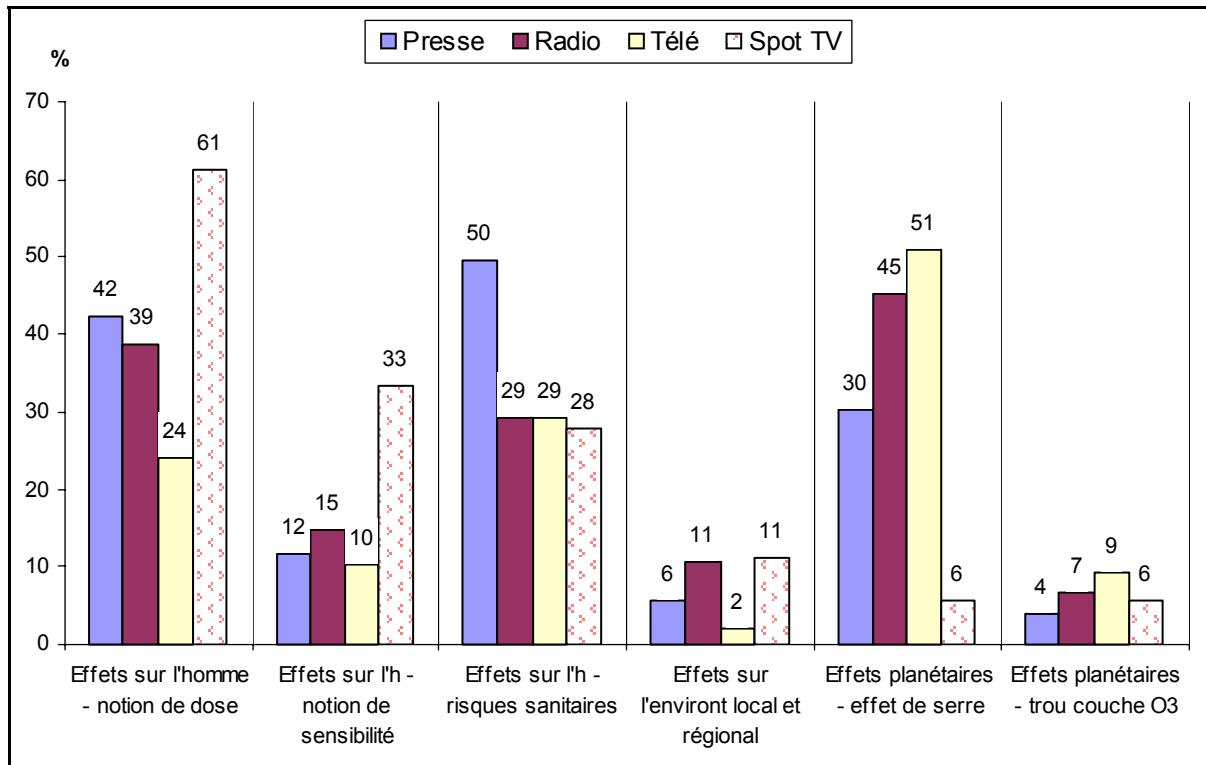
Plus qu'une comparaison entre types de médias, ces histogrammes mettent en évidence les inégalités de traitement entre les différents aspects du problème. Nous avons là encore reporté les sous-thèmes abordés dans les spots de la qualité de l'air en guise de comparaison.



**Figure 28 – Sous-thèmes relatifs à l'attribution de responsabilités pour la pollution**  
(Plusieurs thèmes peuvent être évoqués dans le même document)

Lorsque les médias abordent la question des causes de la pollution (les deux tiers des documents environ), c'est surtout pour souligner la responsabilité des sources mobiles et du comportement des hommes. Moins d'un quart des documents traitent la question du rôle de la Nature et des sources fixes.

En revanche, la répartition des sous-thèmes abordés dans les spots de la qualité de l'air est sensiblement différente : les trois-quarts traitent du rôle de la Nature dans la pollution.

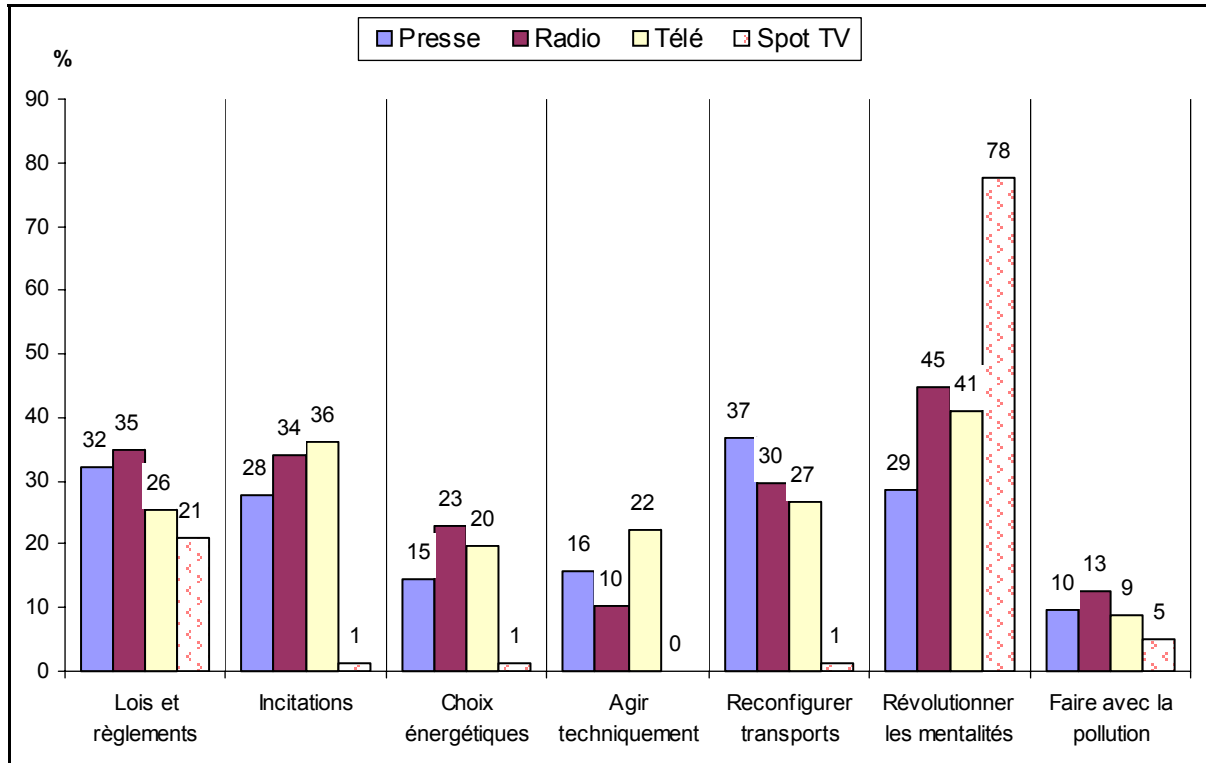


**Figure 29 – Sous-thèmes relatifs effets de la pollution sur l'homme et l'environnement**  
(Plusieurs thèmes peuvent être évoqués dans le même document)

Lorsqu'il est question des effets de la pollution dans les médias (moins de la moitié des documents), trois sous-thèmes sont régulièrement abordés : les effets de la pollution sur l'homme (notions de dose et les risques sanitaires) et la question de l'effet de serre. Les effets de la pollution au niveau local et régional (les effets sur le bâti et la végétation, les pluies acides...) et le trou dans la couche d'ozone sont des thèmes qui ont été rarement abordés pendant l'année 2000 dans les médias.

Les écarts entre presse, radio et télé repérables sur cet histogramme sont difficilement interprétables.

Nous avons vu précédemment qu'il était peu question des effets de la pollution dans les spots de la qualité de l'air (7% seulement sur l'année 2000). Lorsque cette question est abordée, c'est sous l'angle de la proximité en traitant essentiellement les effets de la pollution sur l'homme. Les effets locaux, régionaux ou planétaires sont quasiment absents du bruit de fond.



**Figure 30 – Sous-thèmes relatifs aux moyens de lutte contre la pollution**  
(Plusieurs thèmes peuvent être évoqués dans le même document)

La principale observation que l'on peut faire de cet histogramme est que l'ensemble des moyens de lutte contre la pollution sont abordés dans les médias. Les différentes pistes sont examinées, détaillées et critiquées. Si les industriels ont tendance à mettre en avant les solutions purement techniques, comme nous le verrons dans le chapitre G-RÔLE DES ACTEURS, nous montrons ici que ce n'est pas le cas des médias pris dans leur ensemble.

Enfin, lorsqu'il est question de la lutte contre la pollution dans les spots de la qualité de l'air (un tiers des spots), c'est avant tout pour insister sur les aspects humains de la lutte contre la pollution : révolutionner les mentalités. Il aussi question (dans une moindre mesure) des moyens législatifs et réglementaires à la disposition des pouvoirs publics.

### 1.3.2- Comparaison avec d'autres études

Les deux études avec lesquelles nous allons comparer nos résultats ont été réalisées en 1998 dans le cadre du Plan Régional pour la Qualité de l'Air en Île-de-France.

La première a été réalisée par le Service des Pollutions Atmosphériques – Air et Silence (SPAAS) – de la Direction de la Protection de l’Environnement (DPE) de la Mairie de Paris<sup>239</sup>. Il s’agit d’une analyse quantitative du vocabulaire utilisé dans les titres de la presse écrite nationale sur le thème de la pollution de l’air. Corpus de 906 articles parus entre le 1/1/1995 et 31/12/1997 (recueillis par le service documentation de la DPE).

La seconde a été menée par la société de conseil en communication LORNE CONSEIL<sup>240</sup>. Il s’agit cette fois d’une analyse qualitative d’articles de presse et de différents médias. Corpus : 171 articles parus entre octobre 1997 et juin 1998 (revue de presse d’Airparif).

Dans chaque cas, les thèmes généraux abordés dans la presse ont été définis. Ils sont présentés dans le tableau ci-après :

Étude	Thèmes
SPAAS	<b>11 thèmes</b> : généralités, émissions, localisation, surveillance, niveaux moyens, pics-épisodes-alertes, effets sur la santé, autres effets, autorités-loi-réglementation, actions contre pollution, opinions et options politiques.
LORNE CONSEIL	<b>11 thèmes</b> : santé, pollution, surveillance, niveaux d’alerte et indice Atmo, prévision, opinions, solutions, pastille verte, Diesel, politiques, PRQA.

**Tableau 13 – Thèmes abordés dans la presse selon les deux études consultées.**

Si l’on compare les thèmes définis dans chacune des deux études, seuls quelques uns sont identiques d’où la difficulté de comparer les résultats. Cela montre l’intérêt de notre catégorisation qui pourrait être réutilisée dans d’autres études. Chacun de ces thèmes correspond à l’une de nos catégories sauf les aspects « opinions » et « politiques » qui seront étudiés plus en détail dans le chapitre G-RÔLE DES ACTEURS.

<sup>239</sup> THIBAUT Gérard et MELINA Murielle, *Vocabulaire utilisé dans les titres de la presse écrite nationale sur le thème de la pollution atmosphérique*, Document interne au SPAAS – DPE de la Mairie de Paris, février 1998, 48p.

<sup>240</sup> LORNE CONSEIL – DRIRE IDF, *Analyse de la qualité de l’air dans la presse et différents médias*, Document interne DRIRE Île-de-France, novembre 1998, 40p.

Soulignons tout d'abord quelques **points communs** :

- les effets de la pollution sur la santé souvent traités avec les aspects relatifs aux pics de pollution, à la pollution de fond, aux enquêtes épidémiologiques... ;
- la relation émissions-météo expliquée ;
- le problème de la situation géographique du problème de pollution (Paris, banlieue ou région Île-de-France ?) ;
- la question de l'alerte, des différents niveaux, des conséquences pour les automobilistes et des rares conseils sanitaires ;
- la notion d'indicateur de pollution plutôt absente.

Certaines **différences** ont tout de même été repérées :

- dans l'étude « LORNE », les sources de pollution autres que l'automobile sont minimisées (chauffage, clim, motos...), ce n'est pas le cas dans notre corpus, les sources fixes étant largement évoquées dans la lutte contre l'effet de serre par exemple ;
- on retrouve toute la palette de solutions possibles avec en plus les aspects réglementation/législation qui, selon LORNE, n'apparaissaient pas dans la presse ;
- la vision « peu scientifique » dénoncée dans l'étude « SPAAS » que nous ne retrouvons pas dans nos documents, notamment à propos de l'effet de serre.

Ces différences peuvent s'expliquer d'abord par le traitement médiatique : a-t-il évolué entre 1998 et 2000 ? Ensuite, les corpus ne sont pas rigoureusement identiques (au-delà de la différence de période temporelle de recueil), notamment en ce qui concerne le thème de l'effet de serre. Il semble que les articles traitant des effets planétaires de la pollution n'aient pas été retenus dans les études. Rappelons que ces deux études ont été menées dans le cadre de l'élaboration du PRQA de la région Île-de-France, plan qui s'intéresse plutôt aux effets locaux de la pollution.

Une analyse intéressante est effectuée par les auteurs de l'étude « SPAAS ». Il s'agit de comparer la tonalité générale des expressions utilisées dans les titres, pour chaque thème identifié : positive, neutre ou négative<sup>241</sup>.

---

<sup>241</sup> Il convient de poursuivre cette analyse notamment auprès du public pour évaluer le poids de la tonalité pour le passage à l'action, en particulier lors des alertes. La tonalité pourrait être l'un des aspects de la « dimension médiatique » de la disposition à l'action qui sera définie au chapitre F-FACTEURS DISPOSITIONNELS.



Cependant, les auteurs de l'étude « LORNE CONSEIL » soulignent que les articles sont globalement moins alarmistes que les titres. Nous avons souvent remarqué cette tendance avec notre propre corpus. Rappelons que les titres des articles et les manchettes ne sont pas rédigés par les auteurs des articles mais par la rédaction en chef avec une tonalité des titres souvent accrocheuse, provocatrice voire alarmiste, pour attirer le lecteur.

## 2- ANALYSE DES STRATÉGIES D'ÉNONCIATION

L'objectif de cette analyse est de mettre en évidence les **différentes stratégies d'énonciations** des médias quand, à propos d'une même nouvelle, les thèmes abordés sont globalement similaires.

### 2.1- Principe de l'analyse

Le logiciel Médiacorus que les chercheurs utilisent à l'Inathèque pour trouver les émissions de télévision qui correspondent à leur sujet de recherche, fournit pour chaque document une fiche détaillée du contenu et les audiences mesurées par Médiamétrie.

Prenons un exemple parmi tant d'autres : la journée du 19 janvier 2000, date à laquelle Lionel Jospin a rendu public son projet de plan de lutte nationale contre l'effet de serre :

- le tableau n°14 présente la liste des thèmes traités dans chacun des journaux télévisés de début de soirée du 19 janvier 2000, dans l'ordre de leur présentation ;
- le tableau n°15 donne la répartition des audiences de ces mêmes journaux télévisés.

Dans les journaux télévisés du 19 janvier 2000, plusieurs thèmes sont traités sur toutes les chaînes : le report de la réforme de la justice, la lutte contre l'effet de serre, le décès de Bettino Craxi, l'Open de tennis d'Australie, etc. Bien évidemment, la longueur du journal conditionne le nombre de thèmes abordés et l'ordre de traitement des nouvelles diffère selon les chaînes. Notons que le journal télévisé d'Arte se distingue des autres en traitant des nouvelles allemandes.

Sans surprise, c'est le journal télévisé de *TF1* qui rassemble le plus de téléspectateurs le 19 janvier 2000. Cette avance est générale, tout au long de l'année, et ce depuis le début des années 1990<sup>242</sup> : le journal de *France 2* est en retrait de 10 points. Un peu plus tôt, le 19/20 de *France 3* fait un bon score.

---

<sup>242</sup> Source : Médiamétrie.

TF1	France 2	France 3	Canal +	M6
1- Abrogation du Congrès de Versailles	1- Report du Congrès	1- Report du Congrès	1- Report de la réforme de la Justice	1- Un chirurgien esthétique condamné
2- La réforme de la justice	2- Réactions à l'Assemblée nat.	2- Réactions à l'Assemblée nat.	2- Rapport de la Cour des Comptes	2- Report réforme de la justice
3- Effet de serre	3- Réactions des magistrats	3- Prison : manifeste des 40	3- Décès de Bettino Craxi	3- Effet de serre
4- Réduire la vitesse des automobiles	4- Rétrospective de la réforme de la justice	4- Prisons françaises : progrès et points noirs	4- Réduire l'effet de serre en France	4- Extradition Ahmed Rezala
5- Le prix de l'essence depuis 10 ans	5- Un cargo contrôlé à Brest	5- Programme de lutte contre l'effet de serre	5- Occupation d'un collège à Montpellier	5- Indemnisation des victimes de la tempête
6- Rapport de la Cour des Comptes	6- Coûts dépassés pour Éole	6- EdS : explications du phénomène		6- Salaire des patrons
7- Les comptes de la Défense	7- Le coût des inondations de Nîmes	7- EdS : études scientifiques		7- Décès Bet. Craxi
8- La gestion du basket club de Limoges	8- Mesures contre l'effet de serre	8- Tempête 1999 : reboisement		8- Obsèques Arkan
9- Violence dans les écoles	9- Les politiques pour lutter contre l'EdS	9- Belgrade : obsèques Arkan		9- Paris Dakar
10- Conditions de rétention	10- Situation à Santiago du Chili	10- Décès Bettino Craxi		10- Open de tennis d'Australie
11- Marée noire : vigilance	11- Décès de Bettino Craxi	11- Sid Ahmed Rezala		11- Les 35 heures à l'AS Cannes
12- Le Santana III à Brest	12- Enquête sur l'affaire Borrel	12- Accident sur le Paris Dakar		12- Gucci rachète Yves Saint Laurent
13- Sécurisation des falaises en Dordogne	13- Accident sur le Rallye Paris-Dakar	13- Tennis : A. Mauresmo		
14- Le pin maritime	14- Tennis Australie	14- Haute Couture		
15- Volontariat civil	15- Bande Dessinée			
16- Tchétchénie				
17- Enfants hospitalisés				
18- Bernadette Chirac				
			<b>Arte</b>	
			1- Scandale de la CDU	6- Düsseldorf
			2- L'Europe ne croit pas à la culpabilité d'Elmut Kohl	7- Indonésie
			3- Report du Congrès de Versailles	8- La guerre en Tchétchénie
			4- Vienne : le rouge et le noir	9- Le réchauffement de la planète
			5- Bettino Craxi	10- Géothermie en région paris.
				11- L'Afrique rencontre l'Occident

**Tableau 14 – Liste des thèmes traités dans les journaux télévisés du 19/01/2000 (Source : INA)**

Chaîne	Nom du journal	Heure début	Durée	Audience globale <sup>243</sup>	Part de marché <sup>244</sup>
TF1	20 heures	20h00	43'	16,20	36,70
France 2	Le journal 20h	20h00	38'	9,80	22,30
France 3	19/20 éd. nationale	19h32	26'	10,90	29,50
Canal +	Infos	19h32	8'	2,00	5,70
M6	Le six minutes	19h53	11'	6,90	17,00
Arte	Arte infos	19h46	27'	0,90	2,20

**Tableau 15 – Répartition des audiences des journaux télévisés de début de soirée le 19/01/2000**  
(Source : Médiamétrie / INA)

Les différences importantes de points d'audience et de parts de marché ne peuvent pas s'expliquer par une différence de contenu puisque les mêmes nouvelles, ou presque, sont traitées dans tous les journaux. Pour comprendre le processus de sélection d'une chaîne, il faut faire intervenir le modèle théorique de contrat de lecture, « cette adéquation nécessaire entre le média et les attentes de son public » : le contrat de lecture « implique que le discours de chaque média reçoive une certaine adhésion de son public, qu'il reflète ses opinions en même temps qu'il les influence »<sup>245</sup>.

Ce raisonnement effectué pour la télévision est également valable pour la radio et la presse<sup>246</sup> : les auditeurs de *France Inter* et de *RTL*, les lecteurs du *Parisien* et du *Figaro* sont satisfaits de la relation spécifique construite par la radio ou le quotidien à leur égard.

Dans les paragraphes précédents, nous avons mis en évidence les thèmes qui rapprochent les différents médias : les causes de la pollution, les effets sur la santé et l'environnement et les moyens de lutte. Ces thèmes sont abordés par quasiment tous les documents qui constituent notre corpus. Maintenant, nous allons analyser ce qui les sépare : les différentes stratégies d'énonciation.

<sup>243</sup> Pourcentage de personnes qui sont devant la chaîne considérée par rapport au nombre total de personnes composant le panel de référence (environ 5 000 personnes), qu'elles soient ou non en train de regarder la télévision.

<sup>244</sup> Pourcentage de personnes qui sont devant la chaîne considérée par rapport au nombre de personnes (du panel) qui regardent la télévision à ce moment là, d'où un nombre plus important que celui de l'audience.

<sup>245</sup> CHEVEIGNÉ Suzanne de, *L'environnement dans les journaux télévisés. Médiateurs et visions du monde*, Paris : CNRS Éditions (collection « CNRS Communication »), 2000, p.21

<sup>246</sup> Comme nous l'avons signalé au chapitre A-Cadre théorique, le modèle théorique du contrat de lecture a d'abord été développé par Élise Véron pour comprendre la relation entre un journal et son lectorat.

Le principe est simple : examiner comment une même nouvelle est traitée dans différents médias. Il s'agit d'un travail de comparaison entre documents médiatiques qui doit se faire « toutes choses égales par ailleurs » pour ne repérer que les différences d'énonciations propres à chaque média :

- le support médiatique du document doit être comparable : document télévisuel, radiophonique ou presse écrite (il ne sera pas possible de comparer un article avec un reportage radio) ;
- le format du document doit être, autant que possible, similaire : reportages lors de journaux télévisés par exemple (il ne sera pas possible de comparer un documentaire avec un miniprogramme).

Les « nouvelles » sélectionnées pour effectuer les comparaisons sont les suivantes (le ou les supports concernés sont indiqués entre parenthèses) :

- les premières pistes concernant le plan de lutte contre l'effet de serre dévoilées au début du mois de janvier 2000 (presse et radio) ;
- le plan national de lutte contre l'effet de serre annoncé officiellement par Lionel Jospin à Lyon en septembre 2000 (télévision) ;
- les résultats d'une étude concernant la pollution de l'air dans le métro et le RER, publiée à la fin du mois d'octobre 2000 (télévision et presse) ;
- et enfin le plan de diminution de la circulation dans Paris dévoilée par le Préfet de Police en décembre 2000 (radio).

Ces « nouvelles » ont suscité l'intérêt de plusieurs médias sans pour autant générer un tapage médiatique<sup>247</sup> rendant impossible toute comparaison : par exemple, plus de 50 documents tous médias confondus lors de la journée « En ville sans ma voiture » en septembre 2000 et plus de 130 pour commenter la conférence de La Haye en novembre 2000.

Ces nouvelles vont donc nous permettre de mettre en évidence les stratégies d'énonciation à la télévision, dans la presse et à la radio.

---

<sup>247</sup> Le terme de « tapage » sera défini dans le chapitre H-POLLUTION ET MÉDIATISATION : l'idée est de différencier les pics médiatiques déclenchés par un événement extérieur de ceux consécutifs à un pic de pollution

## 2.2- Stratégies d'énonciation à la télévision

Pour comparer les stratégies d'énonciation à la télévision nous avons choisi le journal de début de soirée comme unité d'analyse : celui de *TF1*, de *France 2* et de *M6*.

Le « Six minutes » de *M6* est un peu différent des journaux de 20 heures des deux premières chaînes : il est tout en image, sans plateau et ne dure qu'une douzaine de minutes. La durée de chaque reportage est pourtant similaire à celle des autres chaîne (environ 1 minute 30), c'est simplement le nombre de sujets traités qui est réduit. La comparaison reste donc possible.

La mise en évidence des différentes stratégies d'énonciation se fera à propos du traitement de deux événements :

- les résultats d'une étude faisant état d'une pollution de l'air importante dans les couloirs du métro et du RER,
- le plan national de lutte contre l'effet de serre dévoilé en septembre 2000 par le premier ministre Lionel Jospin.

### 2.2.1- Pollution dans le métro

À la fin du mois d'octobre 2000, la RATP rend publics les résultats d'une étude concernant la qualité de l'air dans les couloirs du métro et du RER. Les mesures font état d'une concentration élevée en particules.

Dans notre corpus, *TF1*, *France 2* et *M6* relaient cette nouvelle dans leurs journaux de début de soirée du 21 octobre 2000, sous la forme de reportages.

**Le reportage de *TF1*** (T1-143) est lancé par Claire Chazal sur le ton de l'alerte : « L'alerte à la pollution dans le métro parisien », en reprenant le lancement réservé habituellement aux pics de pollution<sup>248</sup>.

Si les particules relevées, « libérées dans l'air à chaque freinage », ne présentent « pas de risque majeur pour les passagers », le doute persiste puisque « d'autres facteurs contribuent à rendre l'air du métro peu respirable » ; d'autant plus qu'« ils sont chaque jour quatre millions et demi à emprunter ce moyen de transport ».

---

<sup>248</sup> Comme nous le montrerons dans le chapitre H-POLLUTION ET MÉDIATISATION.

En outre, le journaliste souligne que les « responsables de la RATP » se sont enfin penchés sur le problème, « sensibilisés par de multiples campagnes concernant la qualité de l'air ». Étaient-ils au courant de la situation ? Pourquoi n'ont-ils rien fait avant ?

Seuls les journalistes parlent, la parole n'est pas donnée aux spécialistes que l'on retrouve sur d'autres chaînes : le médiateur construit par la chaîne s'interpose entre le téléspectateur et le monde... Le fait qu'aucun moyen de lutte soit précisé installe un sentiment de fatalisme face au problème de la pollution de l'air...

**Le reportage de M6 (T6-145)** explique d'où proviennent ces particules et affirme que, « selon la RATP, la santé des usagers et de ses agents n'est pas en danger ». Cependant, les propos d'Alain Grimfeld (spécialiste de santé publique) peuvent être mal interprétés : « on ne peut pas dire que l'inhalation de particules fines puissent être responsable à distance de création d'asthme, de bronchite chronique ou de bronchite récidivante. Ce qu'on suspecte en revanche c'est une diminution des fonctions respiratoires c'est à dire des performances de la ventilation ». En effet, la différence entre les particules en suspension dans le métro et dans l'air ambiant n'est indiquée à aucun moment. Le doute peut alors s'installer chez le téléspectateur.

En outre, le début du reportage insiste sur l'écart entre le résultat de l'étude et les perceptions des « gens ordinaires » : « moi je pensais l'inverse. Je pensais que la rue était plus polluée que le métro ». Et le journaliste de démonter cette idée reçue : « et non, l'air du métro est quatre fois plus pollué par les particules que l'air extérieur ».

Aucune solution n'est décrite, si ce n'est la poursuite des recherches : « la RATP a donc commandé des enquêtes plus poussées ».

La stratégie d'énonciation est différente **pour France 2 (T2-144)**. En effet, les effets potentiels sur la santé des usagers du métro sont relativisés : « l'air respiré contient pourtant des particules de poussières, mais [...] aucune ne serait dangereuse pour la santé ». Le directeur du département environnement de la RATP explique lui-même que « le taux de poussière dans le métro est supérieur à ce qu'on trouve au niveau de la voie publique, seulement c'est pas la même poussière du tout ». Le journaliste essaie de rassurer le téléspectateur : « la RATP n'a jamais relevé de maladies respiratoires auprès de ses 20 000 agents. ».

Pendant le reportage, le point de vue de l'utilisateur est pris en considération : « mais si beaucoup de voyageurs se plaignent des odeurs, attention cela n'a pas forcément de rapport avec la pollution ». Là encore, un spécialiste (de santé publique cette fois) intervient directement au micro : « il faut bien faire la différence entre les gênes, l'inconfort si vous voulez et puis ce qui peut porter atteinte à l'appareil respiratoire. Vous savez ce qui peut porter atteinte à l'appareil respiratoire ne se respire pas en terme de parfum, forcément. »

Le journaliste précise également que des actions sont possibles : « Météor, le dernier né des métros parisiens, est le seul à bénéficier d'un système d'aération moderne. Le seul capable d'évacuer [les particules] mesurées ».

Le médiateur construit par *France 2* est plus effacé que celui de *TF1*, les experts sont interviewés, le citoyen est considéré comme capable de juger par lui-même.

## 2.2.2- Plan national de lutte contre l'effet de serre

Lors de la conférence de Lyon sur le réchauffement climatique, début septembre 2000, le premier ministre Lionel Jospin a demandé publiquement à son gouvernement de mettre en place un plan d'économie d'énergie.

Dans les journaux télévisés de début de soirée du 12 septembre, *TF1*, *France 2* et *M6* commentent cette annonce.

**L'angle de vue adopté par *TF1* (T1-106)** est celui des économies d'argent : « tous les français sont confrontés au même problème : comment réduire sa consommation d'énergie et donc économiser de l'argent tout en continuant à s'éclairer ou à utiliser ses appareils électroménagers ». L'engagement dans la lutte contre l'effet de serre n'est pas mentionnée.

En outre, les moyens de faire des économies d'énergie sont largement « dans les maisons individuelles chauffées au fioul, les économies réalisées en 25 ans sont spectaculaires [...] les progrès techniques et une meilleure isolation ont permis d'imposer des normes plus restrictives. Elles seront encore renforcées à l'avenir ».

Concernant l'action individuelle, « les étiquettes sur les équipements domestiques incitent aussi les français à tenir compte de leur consommation d'électricité ». Cependant, « pour dissuader l'automobiliste de prendre son véhicule, ce ne sera certainement pas facile », autrement dit, c'est aux pouvoirs publics qu'il reviendrait d'agir contre les automobilistes. La responsabilisation des automobilistes n'est pas envisagée.

Encore une fois, le médiateur construit par TF1 est très présent, il filtre les données (aucune interview n'est effectuée) et laisse aux pouvoirs publics la responsabilité de l'action. La possibilité d'action individuelle (comme le choix d'appareils électroménagers économes) est présentée sous l'angle individualiste des économies d'argent et non dans le cadre d'une action collective à portée globale : la lutte contre le réchauffement climatique.

**Dans le « Six Minutes » de M6 (T6-108)**, le plan de lutte est également présenté sous l'angle des économies d'argent : « le Premier Ministre l'a annoncé hier, il faut économiser l'énergie. Le cours du pétrole est plus que jamais à la hausse [...] alors autant en dépenser un minimum ».

Le point intéressant de la brève est l'entretien avec un « ingénieur qui chasse le gaspi depuis des années » et qui donne toute une série de conseils pratiques pour faire des économies à la maison : « pour l'éclairage d'abord, l'idéal pour les économies c'est la lampe fluo compacte » « autre bonne idée éteindre complètement les appareils qui restent en veille - téléviseur, magnétoscope - 150 francs d'économies réalisées par an » « pour le frigo et l'électroménager, très gourmands en électricité, choisissez les catégories A et B, les plus économes » « et encore un conseil pour la machine à laver : 1-bien remplir la machine 2-choisir les températures les plus basses 3-essorer à grande vitesse »...

Finalement, l'esprit solidaire de la lutte contre le réchauffement climatique n'est pas évoqué. Certes, les économies d'énergies permettent de réduire la facture de chacun et cela peut-être un argument important pour le passage à l'acte, mais la dimension collective qui nous semble indispensable est absente...

**Le point de vue adopté par France 2 (T2-107)** est une nouvelle fois différent de celui pris par TF1 et M6. C'est Pierre Radanne, le président de l'Agence française de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie, qui explique le sens des mesures annoncées : « le nouveau plan d'économie d'énergie devrait permettre à la France de répondre à la flambée du gazole mais surtout de diminuer les rejets de gaz à effet de serre car dans cette nouvelle chasse au gaspillage il ne s'agit plus de survie économique mais bel et bien de responsabilité écologique ».

La dimension collective est clairement exprimée alors que les autres chaînes sont restées sur une campagne anti-gaspi comme celle lancée dans les années 1970 après le premier choc pétrolier. La « responsabilité écologique » est mise en avant.



## 2.3- Stratégies d'énonciation dans la presse

Le lectorat de la presse est plus sectorisé que le public de la télévision. L'offre de presse écrite est importante et le premier critère est l'orientation politique. La comparaison des stratégies d'énonciation s'est faite sur deux nouvelles :

- la publication de résultats de mesures concernant la pollution de l'air dans le métro,
- le projet de plan du gouvernement pour lutter contre l'effet de serre.

### 2.3.1- Pollution dans le métro

Rappelons les faits : à la fin du mois d'octobre 2000, la RATP rend publics les résultats d'une étude concernant la qualité de l'air dans les couloirs du métro et du RER : la concentration en particules y est plus élevée que dans la rue.

*Le Figaro* (deux articles le 18 octobre et un autre le 23 octobre), *Le Parisien-Édition de Paris*, *Les Échos* et *Le Journal du Dimanche* (avec 1 article chacun le 23 octobre) s'intéressent à cette étude.

**Le premier article du *Figaro*** du 18 octobre (P2-500) annonce la nouvelle en titre : « Pollution – Trop de particules dans l'air du métro ». Il est accompagné d'un dessin explicatif énumérant les « six sources de pollution particulaire », dans l'ordre suivant (numérotation sur le dessin) : « sources externes, voyageurs, travaux, organes de freinage, remise en suspension, ballast ». En complément, un graphe donne le « profil journalier des concentrations moyennes horaires des concentrations à un point de mesure extérieure du voisinage ».

À propos de la taille des particules : « grosses, elles sont bloquées par les cavités nasales ou, au pire, atteignent les bronches. Fines, elles pénètrent profondément dans le système respiratoire et se collent dans les alvéoles pulmonaires. Avec à terme, "un effet nocif sur l'évolution des maladies respiratoires préexistantes, telles que l'asthme ou les bronchites chroniques et, pour tout le monde, une diminution des performances respiratoires" selon le professeur Alain Grimfeld" ». Cependant, la taille des particules présentes dans le métro n'est pas évoquée et l'inquiétude demeure.

Le service de la médecine du travail à la RATP est mis en cause : « "Les 100 000 agents de la RATP [...] ne présentent aucune pathologie respiratoire particulière" assure le service de la médecine du travail à la RATP, qui n'a pourtant fait aucune étude spécifique sur le sujet ». En outre, « les effets sur la santé dépendent de la durée d'exposition mais aussi de la sensibilité de chacun ». Finalement, il s'agit d'« un constat alarmant, qui ne va pas manquer d'inciter la RATP à s'intéresser de plus près aux origines de ce polluant et aux moyens de le réduire », d'autant plus que « la qualité de l'air compte parmi les préoccupations premières des Franciliens ».

Le second article du *Figaro* (P2-501) est une interview d'Alain Grimfeld à propos de l'effet potentiel des particules fines sur la santé : « quels sont les dangers pour la santé de l'inhalation de particules fines ? » et « on a également parlé de relations entre particules et allergies respiratoires. Où en sommes-nous ? ». Il est illustré d'une photo des « ventilateurs du couloir de la station Chatelet, ligne 14 ».

Cinq jours plus tard, le *Figaro* (P2-504) publie un nouvel article dont le titre « Métro – l'air sans danger » est en contradiction avec l'esprit des articles précédents et avec le contenu de l'article lui-même : « les particules de fonte émises par les systèmes de freinage et de guidage des métros et RER "sembleraient être de tailles plus importantes que les particules de l'air extérieur avec des niveaux de concentration sensiblement supérieurs" reconnaît la régie » et, en conclusion : « plusieurs études vont être lancées pour mieux caractériser la nature de ces polluants et mesurer leur éventuel impact sur la santé ».

Finalement, il semble que les journalistes du *Figaro* ne veuillent pas rassurer complètement leurs lecteurs et qu'il faille, absolument, que l'air du métro présente un risque pour la santé...

**Dans les articles du *Parisien* (P1-503), des *Échos* (P5-505) et du *Journal du Dimanche* (P9-506), le problème est posé de façon neutre, en attendant d'avoir les résultats d'études complémentaires.**

Il s'agit d'expliquer l'origine de ces particules : « les systèmes de freinage et de guidage des métros et RER [...] émettent des particules de fonte ». Et de rassurer le lecteur en lui expliquant qu'« aucun danger mesurable pour la santé n'a pu être observé », que « les concentrations observées restent toutefois 20 à 40 fois inférieures aux normes maximales

fixées par le Code du Travail » et, finalement, que plusieurs études vont être lancées afin de « mieux caractériser la nature de ces polluants et mesurer leur éventuel impact sur la santé ».

Dans ces articles, les normes ne sont pas remises en cause et le ton reste modéré, voire prudent.

### 2.3.2- Projet de plan contre l'effet de serre

Au début de l'année 2000, le gouvernement de Lionel Jospin prépare un plan national de lutte contre l'effet de serre. Les grandes lignes doivent être annoncées officiellement le 19 janvier mais les premières informations filtrent dans la presse une semaine avant<sup>249</sup> :

- le 10 janvier : un article dans *Le Figaro* et *Les Échos* ;
- le 11 janvier : un article dans *Le Parisien*, *Le Figaro*, *Le Monde*, *Les Échos*, *La Croix* et *Le Journal du Dimanche*.

Nous allons nous intéresser à la manière dont les conséquences pratiques pour les Français sont décrites. Les répercussions pour les industriels et les pouvoirs publics nous intéressent moins dans la mesure où c'est la question de l'action individuelle qui est au centre de nos préoccupations.

Les mesures prévues sont dénoncées par de nombreux articles : l'esprit du plan est de faire payer les automobilistes **comme le dit *Le Figaro*** dans son article du 10 janvier 2000 (P2-11) : « Effet de serre : ceux qui vont payer ».

« Pour dissuader le Français moyen de sortir à tout bout de champ sa chère voiture, les carburants devraient être eux aussi encore plus taxés qu'ils ne le sont. D'une part par l'amplification du rattrapage de la fiscalité du gazole sur l'essence sans plomb [...]. D'autre part, « à condition que les transports collectifs soient performants, d'égaliser le prix d'usage de la voiture et celui des transports collectifs » indique encore Thierry Wahl [directeur adjoint du cabinet de Dominique Voynet]. Traduction : les particuliers vont subventionner les transports publics en payant leur essence au prix fort ». Le principe de la taxe individuelle au bénéfice du collectif est mise en cause.

---

<sup>249</sup> Comme nous le verrons clairement sur les graphiques qui présentent l'évolution temporelle du traitement médiatique (chapitre H-POLLUTION ET MÉDIATISATION), le contenu des communications gouvernementales est souvent connu des journalistes quelques jours avant leur divulgation officielle. Ces fuites sont parfois savamment orchestrées pour tester les réactions des médias et du public à telle ou telle mesure innovante...

Le Figaro tourne en dérision les actions du gouvernement : « à quelque chose malheur est bon. En attendant la découverte du millénaire en matière d'énergie propre, le gouvernement a eu une idée : une partie des millions d'arbres abattus par la tempête alimenteront les réseaux de chaleur des chaudières à bois mises en œuvre dans certains réseaux, comme les écoles. L'imagination est au pouvoir, affirme-t-on au ministère de l'Écologie ».

Le lendemain *Le Figaro* annonce : « Les voitures ne seront pas bridées » (P2-19). Le ton se veut rassurant : « le plan gouvernemental de lutte contre l'effet de serre [...] ne prévoit aucune mesure coercitive pour obliger les constructeurs à brider la vitesse des voitures ». Même si le gouvernement pense que cela aurait des répercussions positives, « ce plan se contentera d'une simple recommandation aux constructeurs Français ».

**Pour *Les Échos*** (P5-15), les « citoyens seront aussi appelés à participer à l'effort national » : « une écotaxe pourrait peser à terme sur leur facture d'électricité et de gaz, et la TIPP sur l'essence pourrait encore augmenter. "Pour les consommateurs, l'écotaxe sur l'énergie représenterait 35 centimes par litre d'essence à l'horizon 2010", a indiqué à l'AFP un porte parole du ministère de l'Environnement ». Une grande distance est mise entre le lecteur et le porte parole du gouvernement qui n'est même pas interviewé par le journal mais dont une citation est reprise.

Heureusement, le journaliste rappelle que « dans un entretien accordé aux « Échos », le président de la MIES avait souligné que la montée en puissance des écotaxes serait compensées « au franc le franc » par l'allègement d'autres charges ».

Dans l'article suivant, *Les Échos* reviennent sur la limitation de vitesse : « la "voiture sage" n'est sans doute pas pour demain » (P5-25). En effet, le « programme contre l'effet de serre [...] ne prévoit pas d'obliger les constructeurs à brider les moteurs des voitures ». « Dans l'immédiat, aucune vitesse limite n'a été fixée, ni aucun dispositif (boîte noire, « mouchard »...) afin de la faire respecter ».

Le point de vue des constructeurs automobiles, principaux acteurs économiques du dossier, est rapporté : « Pour leur part, PSA et Renault affirment qu'ils ne seraient pas opposés à l'adoption de mesures limitant la vitesse des véhicules lors de leur construction, à condition qu'elles soient prises à l'échelon européen ».

La spécialité économique du quotidien transparait dans l'énonciation des faits : dans les deux articles, l'aspect économique des mesures annoncées est présenté, aussi bien pour l'individu (hausse des carburants, facture électricité et gaz) que pour les entreprises (allègement de charges, contraintes du marché européen de l'automobile).

**L'article du *Parisien*** (P1-16) paru le 11 janvier 2000 commence par annoncer la principale mesure du plan, sur un ton propre à l'alerte au pic de pollution : « Les automobilistes devront lever le pied » : « le gouvernement étudierait la possibilité, au nom de la lutte contre la pollution automobile et de la mortalité routière, de « brider » les moteurs à 140 km/h maximum. Voire de placer sous le capot des voitures, à l'instar des avions, une « boîte noire » qui permettrait aux forces de l'ordre, preuves chiffrées à l'appui, de confondre les conducteurs trop pressés ».

Ces mesures annoncées comme « radicales », sur le ton de l'alerte sont ensuite tempérées : « Mais pas de panique. Car l'information a été prestement démentie hier, et au plus haut niveau. En matière automobile, toujours dans cette logique antipollution, la France n'envisagerait aucune disposition contraignante. Tout juste devrait elle recommander à ses propres constructeurs, comme à leurs homologues européens, d'équiper les véhicules d'un avertisseur sonore se déclenchant dès le seuil choisi... par le conducteur lui-même. »

Finalement, « on est loin [...] du bridage des moteurs à 140 km/h, et encore plus de l'hypothèse du "mouchard" renseignant les gendarmes à l'insu de l'automobiliste ». « Certains habitués de la file de gauche sur l'autoroute vont sans doute mieux respirer. Jusqu'à la prochaine alerte ! ». Comme si *Le Parisien* souhaitait garder ses électeurs vigilants ou, plus exactement, s'il montrait que ses journalistes restaient à l'affût, prêts à défendre les intérêts des automobilistes de la capitale...

Dans son article du 11 janvier, intitulé « Faut-il brider les moteurs à 140 km/h ? » (P8-28), *La Croix* déplace le problème sur le plan de la lutte contre l'insécurité routière : « pour limiter l'effet de serre, mais surtout pour améliorer la sécurité routière, le gouvernement étudie la possibilité de brider la vitesse des voitures à 140 km/h ».

La conclusion de l'interview de Jean-Pierre Cauzard, chercheur au laboratoire de psychologie de la conduite de [l'INRETS], est mitigée : « cette mesure pourrait diminuer le nombre d'accidents, mais il faut régler aussi le problème des vitesses excessives en ville ».

La réduction des gaz à effet de serre n'est pas mentionnée, pourquoi ? est-ce que la réduction de la vitesse n'est pas jugée assez efficace ? La lutte contre l'insécurité routière est-elle mieux à même de mobiliser les lecteurs du quotidien ?

**L'article du *Monde*** en date du 11 janvier (P3-21) place les mesures prévues dans le contexte de la lutte contre l'effet de serre : « Lionel Jospin devrait présenter, mercredi 19 janvier, un programme de lutte contre l'effet de serre. À cette occasion, le premier ministre annoncera les mesures destinées à limiter les émissions de gaz à effet de serre, au premier rang desquels le gaz carbonique ».

L'allusion aux tempêtes de décembre donne du sens au concept abstrait de réchauffement de la planète : il faut se mobiliser sous peine de subir encore les assauts du climat. « Imputée pour partie aux changements climatiques provoqués par l'effet de serre, la récente tempête qui a ravagé la France a donné du poids à ceux qui, au sein du gouvernement, militent en faveur de mesures réellement efficaces. Parmi celles-ci, plusieurs devraient concerner l'industrie automobile et les conducteurs. Sont envisagés une limitation de la puissance des véhicules, l'installation à leur bord de noires et un accroissement de la fiscalité sur l'essence. Autre projet : la création d'une écotaxe ».

Finalement, l'article du *Monde* insiste sur les raisons qui poussent le gouvernement à prendre des mesures et ne dramatise pas les conséquences pratiques pour chaque individu.

**L'article du *Journal du Dimanche*** (P9-29) met en perspective les mesures annoncées : sur le plan de la lutte contre le réchauffement climatique mais également contre la pollution en milieu urbain : « Les courbes du trafic automobile et de ses pollutions sont en effet orientées à la hausse ». « Parmi les pistes d'action : le développement du stationnement payant et des transports collectifs dans les villes [...], le durcissement des normes en matière d'urbanisme et une politique beaucoup plus volontariste pour favoriser le transport du fret par le rail et le cabotage ».

La volonté politique du gouvernement face aux pressions des industriels est soulignée à plusieurs reprises : « les pétroliers également sont mécontents. Ils ont argumenté jusqu'au bout pour éviter d'être touchés, mais le gouvernement a décidé que les carburants seraient aussi mis à contribution » ; « Le gouvernement semble également déterminé à frapper fort dans le domaine des transports » ; « Mais la politique ayant besoin de symboles, Lionel Jospin s'est résolu à briser un tabou, malgré l'effroi des constructeurs automobiles ».

Le point de vue de l'automobiliste n'est pas pris en compte par le journal : c'est la bataille politique qui d'abord mise en scène.

## 2.4- Stratégies d'énonciation à la radio

L'objectif de ce paragraphe est de comparer les stratégies d'énonciation entre différentes stations de radio lors des journaux parlés, à propos de deux événements : le plan de limitation de la circulation automobile en région parisienne et le projet de plan du gouvernement contre le réchauffement climatique.

Sur les radios d'information comme *France Info* et *BFM*, les nouvelles sont annoncées succinctement dans les flashes et sont développées dans des reportages : nous avons donc gardé ces reportages pour effectuer les comparaisons.

### 2.4.1- Plan de limitation de la circulation automobile

Le 18 décembre 2000, Jean-Pierre Duport, le préfet d'Île-de-France présente son plan pour réduire la circulation automobile en région parisienne.

Dans notre corpus, *France Inter*, *France Info*, *Europe 1* et *RTL* commentent les mesures annoncées le même jour.

**Sur *France Inter***, au journal de 13 heures (R2-201), les mesures annoncées sont rapidement citées : « améliorer la circulation des bus sur les voies déjà existantes », « aménager une cinquantaine de lignes de bus à Paris et en proche banlieue », « baisser les tarifs pour certains, mettre plus de contraventions », « demander aux parisiens, de circuler à vélo ou à pied, favoriser la marche ». Toutes ces mesures sont justifiées : « l'objectif est de réduire la pollution en diminuant la circulation ».

Les avis des nombreux automobilistes concernant les mesures annoncées font l'originalité du reportage : « je suis un amoureux de ma voiture, donc il va de soi que c'est une mesure qui va me déplaire et quant à sanctionner les automobilistes à Paris et bien pas d'accord non plus parce que je trouve qu'on est déjà suffisamment pénalisé comme ça, quand on regarde les droits au stationnement » ou encore : « 5 % je n'y crois pas, il y a beaucoup de gens qui vont garder leur voiture, leur bien être, leur confort et puis le fait de faire des aménagements pour les transports en commun, c'est joli, c'est gentil mais ça empêche aussi beaucoup de gens de rouler [?!] », etc.

Un petit regret exprimé par le journaliste : « il n'y a rien pour encourager les déplacements en scooter ou en deux roues, parce que c'est la parade pour les embouteillages, mais ils sont jugés trop polluants par la préfecture ».

Le point de vue adopté par France Inter est de montrer les résistances à ces mesures de la part des automobilistes. La question posée étant : les mesures annoncées pourront-elles changer les comportements et, ainsi, améliorer la qualité de l'air ?

**Sur France Info** (R1-204), le reportage commence par détailler la situation actuelle : « Un simple chiffre tout d'abord, sur 37 millions de déplacements quotidiens en Île-de-France, presque la moitié se font en voiture. Plus alarmant encore, l'automobile est utilisée dans 80 % des trajets de banlieue à banlieue, d'où la nécessité de changer les comportements ».

Le « plan de bataille pour diminuer en 6 ans le nombre de voitures de 5 % dans Paris, et 3 % dans la petite couronne » est alors détaillé par le préfet lui-même, ou la responsable du projet à la préfecture : « nous entendons faire circuler plus vite, de 20 % en moyenne, de façon plus régulière, les autobus sur le réseau Île-de-France et ceci avec la même amplitude », « nous avons déjà une expérience très concrète, c'est à Paris, l'aménagement de la petite ceinture. On a gagné à peu près 1 kilomètre et demi à 2 kilomètres de vitesse commerciale, le pourcentage des utilisateurs a augmenté de 10 à 15 % », etc.

La problématique de la pollution n'est pas abordée explicitement, la question de la réduction de la circulation dans l'agglomération est ainsi présentée sur le plan pratique.

Dans son émission du journal parlé de midi du 18 décembre 2000, **Europe 1** reçoit Jean-Pierre Duport. Celui-ci expose tout d'abord les principales mesures de son plan et les résultats attendus : « c'est d'abord l'incitation à l'utilisation des transports collectifs et l'incitation à d'autres modes de circulation », « à l'horizon de 5 ans, la réduction en moyenne de 3 % de la part de la voiture dans les transports à l'intérieur de l'Île-de-France, moins 5 % dans la zone dense de l'agglomération, moins 2 % dans la grande couronne ».

Ensuite, le journaliste pose des questions plus polémiques comme « l'objectif de ce plan c'est de réduire la circulation ou bien de diminuer la pollution ? », « mais pour cela il faut bien sûr développer les transports en commun, améliorer le service ou éviter les grèves à répétition qui pénalisent d'abord et avant tout l'utilisateur, non ? », « est-ce que des sanctions plus



sévères sont envisagées aussi pour ceux qui sont en infraction dans Paris ? »...

*Europe 1* se situe davantage sur le plan politique en essayant de comprendre les tenants et aboutissants de ce plan.

Dans le journal de *RTL* (R7-206), le Plan de Déplacement Urbain est cité comme le cadre dans lequel toutes les mesures sont prises.

Le journaliste cherche avant tout à rassurer les automobilistes : « pour l'instant on ne prévoit pas de sanctions plus sévères. Pas de sanctions dans le plan de déplacements urbains présenté ce matin. Nous sommes dans une logique d'incitation au civisme a répété le préfet ce matin ».

Les mesures sont jugées mineures : « les objectifs affichés sont ambitieux, il s'agit de réduire d'ici cinq ans de 5 % la circulation dans Paris, et de 2 % dans toute la région [...] pour remplir ces objectifs, il est question de proposer des transports moins chers. Mais il n'y a rien pour l'instant de concret », « en attendant la tramway en fait, on mise essentiellement sur le bus. Le réseau n'est pas suffisamment maillé. De nouvelles lignes de banlieue à banlieue vont être créées ».

## 2.4.2- Projet de plan contre l'effet de serre

Début janvier, Lionel Jospin rend officiellement publiques les mesures prévues par son gouvernement pour lutter contre le réchauffement climatique.

Dans notre corpus, *France Inter*, *France Info*, *Europe 1* et *BFM* relatent cette nouvelle dans leurs journaux parlés ou sous forme de reportage le 19 ou 20 janvier 2000.

Le 19 janvier, Nathalie Fontrel, spécialiste des questions environnementales **sur *France Inter***, démonte le plan de lutte annoncé par Lionel Jospin dans le journal de 19h (R2-8) : « on ne touche pas aux vrais coupables : les transports émettent 30 % des gaz à effet de serre mais le gouvernement renonce à une hausse de la TIPP sur l'essence, tout en maintenant, sans la modifier, la hausse du gazole qui doit s'aligner sur le prix de l'essence sans plomb. » « Si le principe de l'écotaxe est acquis, c'est l'Europe qui doit décider. L'Europe enfin sur un éventuel bridage des voitures... Tout ce qui est novateur est donc remis à plus tard. »

De nombreuses mesures annoncées étaient déjà enclenchées : « Le reste était déjà acquis : les plans de déplacement urbains dans les villes pour limiter la place de la voiture, et augmenter l'offre de transport collectif, c'est prévu par la loi sur l'air... Quant à la diminution des émissions des voitures; de 180 grammes de CO<sub>2</sub> par kilomètre parcouru à 140 grammes seulement en 2008, les constructeurs ont déjà signé cet accord l'an passé ».

Finalement, la déception l'emporte : « après les effets d'annonce (les moteurs bridés ou les taxes sur l'énergie) les mesures annoncées finalement par le gouvernement, font pâle figure ».

**Sur *Europe 1***, le 20 janvier, le journaliste explique l'esprit du plan : « Le principe du "pollueur payeur" est au cœur du plan français. Objectif : réduire de 10% les rejets de gaz dans l'atmosphère d'ici à 2010. » « Le programme français de lutte contre l'effet de serre prévoit un recours à la fiscalité écologique pour combattre les rejets des gaz dans l'atmosphère à l'origine du réchauffement climatique. Elle vise aussi bien les entreprises que les particuliers : les comportements polluants sont taxés, les comportements vertueux doivent bénéficier de réductions de TVA ».

Le détail des mesures est donné sur un ton ironique : « Certains détails sont lourds de conséquence [!]. Ainsi le gouvernement va-t-il s'occuper de la couleur des pare-brises en soutenant la recherche pour baisser le prix des vitres teintées et tenter de freiner la généralisation de la climatisation, grosse consommatrice d'énergie. Anecdote au cœur d'un dispositif général qui prévoit d'économiser 4 millions de tonnes de rejet de carbone dans les dix années qui viennent grâce aux transports. Dans le même ordre d'idées, les accords avec les constructeurs pour limiter la consommation des voitures et des incitations pour améliorer la performance des Diesel, sur route mais aussi sur le rail. Une somme de points de détail mais c'est tout ce que peut faire le gouvernement » « Les décisions les plus spectaculaires doivent être prises au niveau européen, et notamment la question des limitations de vitesse ».

Le 20 janvier à 18h15, ***France Info*** (R1-14) reçoit Denis Baupin, porte parole des Verts. Cette interview est consacrée au rôle et au poids des Verts au sein du gouvernement et de la gauche plurielle : « quel est le poids du ministère de l'environnement en France si la ministre est mise devant le fait accompli et découvre que Lionel Jospin annonce des permis de polluer qui n'ont pas son aval ? », demande le journaliste. Parmi « les ministères pollueurs, c'est à dire

les transports, l'industrie, l'agriculture », il reste « au moins deux ministres qui mènent une politique plutôt productiviste », répond l'écologiste.

Le renvoi des mesures importantes au niveau européen est aussi discuté : « nous ce qu'on dit au gouvernement c'est, puisque la France va prendre la présidence de l'Union européenne pour six mois à partir de juillet, la France doit s'engager à ce que toutes ces propositions soient traduites en droit européen ».

**Le reportage de *BFM* (R4-9)** porte essentiellement sur le mécanisme de l'effet de serre et ses conséquences, l'objectif est donné au début : « l'effet de serre on en parle beaucoup mais on ne sait pas toujours ce que c'est ».

« Les scientifiques définissent [l'effet de serre] comme un phénomène climatique produit par l'accumulation de gaz dans l'atmosphère, en particulier de gaz carbonique. Cette accumulation retient les rayons infra-rouges qui réchauffent la Terre. Elle résulte pour une part de mécanismes naturels, mais aussi, pour une autre part, des activités humaines».

Marie Jodet, porte parole de la Mission interministérielle explique : « c'est quand même un phénomène naturel indispensable. » « Par contre, là où il peut y avoir problème c'est que les activités humaines provoquent une vitesse croissante de cet effet de serre et qui aura pour conséquence de faire augmenter la température globale moyenne d'à peu près plus de 3 degrés à la fin du siècle prochain ».

Bruno Rebel, directeur de Greenpeace France décrit les conséquences catastrophiques d'un tel réchauffement : « les petits états insulaires comme les Maldives disparaissent tout simplement sous les eaux », « au nord de Bordeaux, on aura en moyenne sur l'année, des températures qui seront abaissées de 15 degrés pratiquement » etc.

Le journaliste conclut en précisant que « les mesures annoncées [...] vont dans le sens de ce principe de précaution, reste à voir comment elles seront appliquées », sans toutefois les détailler.

## 2.5- Interprétations

Les analyses précédentes confirment que **les stratégies d'énonciations sont différentes** selon les médias. Prenons par exemple le traitement des résultats de l'étude concernant la pollution de l'air dans le métro et des mesures prises pour réduire la circulation en région parisienne, de

nombreuses différences apparaissent :

- Sur le fond : avec *TF1* qui s'inquiète des effets des particules sur la santé des usagers du métro sans toutefois préciser, comme le font les journalistes de *France 2*, que la nature des particules est différente de celles émises par les véhicules Diesel (qui sont nocives) ; avec *Le Figaro* qui met en doute les affirmations du service de la médecine du travail de la RATP alors que *Le Parisien* utilise les mêmes éléments pour rassurer ses lecteurs...
- Sur la forme : dans le journal de *France 2*, les spécialistes et les responsables sont interrogés à propos de la qualité de l'air dans le métro et leurs interviews retransmises alors que, dans celui de *TF1*, seuls les journalistes donnent l'information ; dans le journal de *France Inter* consacré au plan de lutte contre la circulation, de nombreux automobilistes sont invités à s'exprimer directement, alors que sur *Europe 1*, c'est le Préfet d'Île-de-France lui-même qui explique son plan...

À travers ces différentes stratégies d'énonciation se dessinent les facettes des contrats de lecture construits par chaque média, les traces des relations établies entre chaque chaîne de télévision, station de radio ou quotidien et les attentes de son propre public :

Chaque chaîne construit un médiateur, qui sert donc d'« agent de liaison » entre le téléspectateur et le monde. [...] C'est par la construction du médiateur et par celle de son destinataire, lui aussi dessiné dans le texte, que passe le contrat de lecture proposé au téléspectateur. Ce n'est que si celui-ci se reconnaît dans le destinataire construit, que s'il apprécie la relation qui lui est proposée dans le texte – et ce de façon cohérente et durable dans le temps – qu'il restera fidèle à ce journal télévisé.<sup>250</sup>

L'étude des stratégies d'énonciation permet de **dessiner le médiateur** construit par chaque média et **la vision de la société et du monde** qui y est attachée :

Le 20 heures de TF1 est donc populaire en termes sociologiques comme en termes de contenu. Une préférence pour des horizons proches, des nouvelles de proximité, une description d'un univers sur lequel l'emprise de la fatalité est grande et où l'individu est isolé et impuissant, et enfin une dénonciation par le médiateur des pouvoirs publics dont l'action est décrite comme insuffisante – justement parce que l'on attend tout d'une puissance supérieure, et rien d'une action collective. [...]

---

<sup>250</sup> CHEVEIGNÉ Suzanne de, *L'environnement dans les journaux télévisés. Médiateurs et visions du monde*, Paris : CNRS Éditions (collection « CNRS Communication »), 2000, p.102-103

À cette approche populaire, voire populiste, France 2 et France 3 opposent donc une vision d'un monde moins dangereux, où l'action collective des citoyens est un recours efficace, où les institutions répondent aux besoins. Or ce sont deux chaînes du service public, s'adressant à un collectif de citoyens censés être capables, en démocratie, d'évaluer et de juger le monde. L'interprétation par un médiateur fort sera superflue, voire gênante, pour un téléspectateur qui se reconnaît dans ce collectif.<sup>251</sup>

Nous retrouvons cette opposition entre les médiateurs construits par les deux premières chaînes de télévision dans l'analyse du traitement des deux nouvelles « pollution dans le métro » et « plan national de lutte contre l'effet de serre » :

- Sur *TF1*, dans les deux reportages, seuls les journalistes parlent, la parole n'est pas donnée aux spécialistes que l'on retrouve sur d'autres chaînes : le médiateur construit par la chaîne s'interpose entre le téléspectateur et le monde... À propos de la pollution dans le métro, le ton est plutôt fataliste puisqu'aucune solution n'est envisagée. À propos du plan de lutte contre l'effet de serre, la possibilité d'action individuelle (comme le choix d'appareils électroménagers économes) est présentée sous l'angle individualiste des économies d'argent et non dans le cadre d'une action collective à portée globale : la lutte contre le réchauffement climatique.
- Sur *France 2*, les experts sont interviewés, le citoyen est considéré comme capable de juger par lui-même : le médiateur construit par la deuxième chaîne est plus effacé que celui de *TF1*. La dimension collective dans la lutte contre le réchauffement climatique est clairement exprimée alors que les autres chaînes sont restées sur une campagne anti-gaspi comme celle lancée dans les années 1970 après le premier choc pétrolier. La « responsabilité écologique » est ici mise en avant.

Avec les analyses précédentes, il semble que *M6* soit assez proche de *TF1* avec un médiateur fort. L'incapacité d'action individuelle est accentuée par un dénigrement des perceptions ordinaires : « Je pensais que la rue était plus polluée que le métro » « Et non, l'air du métro est quatre fois plus pollué par les particules que l'air extérieur ».

---

<sup>251</sup> CHEVEIGNÉ Suzanne de, *op. cit.*, Paris : CNRS Éditions, 2000, p.116-117

### 3- CONCLUSIONS : DE NOMBREUX THÈMES MÉDIATISÉS ET DES STRATÉGIES D'ÉNONCIATION DIFFÉRENTES

Le premier enseignement qu'il convient de tirer de l'analyse de contenu des médias c'est que de **nombreux thèmes** relatifs au problème de la pollution atmosphérique y sont abordés, notamment certaines questions controversées (responsabilité de nos comportements, discussions sur les liens entre pollution et santé...).

Nous avons aussi montré que le traitement était inégalitaire dans l'espace : un tiers des documents en moyenne traitent la question des effets de la pollution sur l'homme et l'environnement alors que les deux-tiers au moins abordent les causes et les moyens de lutte contre la pollution !

Nous avons montré que les **stratégies d'énonciation étaient différentes** selon les médias considérés. Ces différences caractérisent les médiateurs construits par chaque média ainsi que les visions du monde associées : lorsque le destinataire se reconnaît dans la relation proposée la chaîne de télévision, la station de radio ou le quotidien, il lui restera fidèle.

En particulier pour les chaînes *TF1* et *France 2* : la nature du médiateur construit est opposée, fort pour la première chaîne et effacé pour la seconde. Les téléspectateurs de *TF1* sont considérés comme moins indépendants, moins aptes à juger telle ou telle information par eux-mêmes alors que les téléspectateurs de la deuxième chaîne sont jugés capables d'écouter les propos d'un scientifique et de se construire leur propre opinion. En outre, *France 2* laisse la place à une mobilisation individuelle pour le bien être de la communauté, contrairement à *TF1* pour laquelle la fatalité est souvent de mise.

Cependant, ces deux méthodes ne permettent pas de mettre en évidence les jeux des différents acteurs dans les médias et de situer les points de vues adoptés par les éditeurs (qu'ils soient institutionnels, industriels ou associatifs) des dépliants et autres brochures. Ces aspects seront étudiés dans le chapitre suivant : G-RÔLE DES ACTEURS.

Rien ne va plus dans l'agriculture britannique ! Suite à la disparition du smog londonien et à l'application du Clean Air Act qui conduit l'industrie et les producteurs d'électricité à utiliser du charbon à faible teneur en soufre, les sols manquent de composés soufrés et les cultures deviennent plus fragiles et moins rentables. Il faut donc augmenter l'apport en engrais chimiques pour compenser ce qui ne tombe plus gratuitement du ciel. Que signifie cette campagne de presse de faible intensité mais de grande constance en Grande-Bretagne ? S'agit-il d'opposer les asthmatiques et les écologistes aux agriculteurs ?

David RICHARDSON

« The down-side of cleaner air », *The Financial Times*, 9 février 1995

[cité par Serge HERCKBERG et William VAROQUAUX,

« Le syndrome du petit chaperon rouge... », *Annales des Mines*, n°3, 1996, p.5]

## G. RÔLE DES ACTEURS

L'analyse de contenu menée dans le chapitre précédent a permis de mettre en évidence les multiples thèmes développés dans les émissions de télévision, de radio et les articles de presse. Tous les documents font référence aux causes de la pollution, à ses effets sur l'Homme et l'environnement ou aux différents moyens de lutte.

Cependant, cette analyse thématique n'a pas pris en considération le **nom de l'auteur** de chaque énoncé, ce nom qui caractérise « un certain mode d'être du discours »<sup>252</sup>. L'objet de ce chapitre est justement de décrire les différents acteurs (personnes physiques, groupes sociaux ou institutions) du problème de la pollution de l'air, tels qu'ils apparaissent dans notre corpus multimédiatique.

La première étape sera donc d'identifier les acteurs du problème et de les catégoriser (question de l'« étiquetage »). Le rôle joué par chacun d'eux tel qu'il apparaît dans les médias ou à travers les documents édités (dépliants, brochures, affiches...) pourra ensuite être analysé. Enfin, la troisième étape permettra d'observer les tensions qui s'opèrent entre ces grandes familles d'acteurs concernant deux aspects du problème de pollution atmosphérique : l'automobile et l'incertitude scientifique.

### 1- ÉTIQUETAGE

C'est une règle dans les médias de présenter la personne qui est invitée à s'exprimer. Voici quelques exemples piochés dans notre corpus :

- « J'ai au téléphone Éric Gravier, maire adjoint de Rouen, chargé de l'eau, de la propreté et des déchets » (R4-36) ;
- « [Christian Gérondeau], vous êtes [...] président de l'Union Routière de France qui regroupe tous les métiers de la voiture » (T5-132) ;
- « Professeur Francisque Leynadier vous vous êtes allergologue » (T4-42) ;
- « Jean-Claude Duflo, le président de Gare aux Pollutions » (P1-361) ;
- « Denise Marcellesi, 55 ans, fonctionnaire, Paris XI<sup>e</sup> » (P1-212)
- « Une émission dirigée par Alain Bédouet » (R2-181)...

---

<sup>252</sup> FOUCAULT Michel, « Qu'est-ce qu'un auteur ? », *Bulletin de la Société Française de Philosophie*, séance du 22 février 1969, p.83



Cette présentation indique, selon Michel Foucault, « qu’il s’agit d’une parole qui doit être reçue sur un certain mode et qui doit, dans une culture donnée, recevoir un certain statut »<sup>253</sup>. Comme dans les exemples précédents, chaque nom de personne est accompagné d’une **étiquette** sensée la caractériser et, accessoirement, au nom de quel groupe elle s’exprime. Cela permet de distinguer aisément « le nom d’auteur comme étiquette unificatrice, définie par un champ de souveraineté en extension, du nom propre en général qui renvoie à l’identité d’une personne, définie notamment par son apparence visible »<sup>254</sup>.

L’étiquette participe ainsi à l’amplification ou à l’atténuation du message :

Communication studies have demonstrated that the symbols present in messages are key factors in triggering the attention of potential receivers and in shaping their decoding processes [...]. If, for example, the communication source is described as an independent scientist, or a group of Nobel laureates, the content of the message may well command public attention. Messages from such sources may successfully pass through the selection filters of the transmitters or receivers and be viewed as credible. A press release by the nuclear industry, by contrast, may command much less credibility unless other aspects of the message compensate for doubts about the impartiality of the source.<sup>255</sup>

Tous les intervenants médiatiques n’ont donc pas le même statut : peut-on catégoriser ces types d’intervenants ?

## 1.1- Quelles catégories d’acteurs ?

Pour construire les catégories d’acteurs du problème de la pollution de l’air, nous nous sommes mis à la place de l’individu qui regarde la télévision, écoute la radio ou lit un article... Nous avons relevé et catégorisé les informations affichées à l’écran ou énoncées par le journaliste pour présenter la personne qui s’exprime.

Nous nous sommes également appuyés sur les travaux de Suzanne de Cheveigné et de Yolanda Ziaka, qui portent respectivement sur l’environnement dans les journaux télévisés et sur la pollution de l’eau dans la presse.

<sup>253</sup> FOUCAULT Michel, *op. cit.*, p.83

<sup>254</sup> JOST François, « Grandeurs et misères de l’anonymat télévisuel », *MédiaMorphoses*, n°5, juillet 2002, p.61

<sup>255</sup> KASPERSON Roger, *et. al.*, « The Social Amplification of Risk : A Conceptual Framework », *In Paul SLOVIC The Perception of Risk*, London: Earthscan, 2000 (1<sup>e</sup> édition: 1988), p.236-237. L’étiquette, la renommée du support diffusant l’information et du journaliste sont autant de « symboles » pouvant amplifier ou atténuer le message original (p.237).

Suzanne De Cheveigné définit quatre « catégories d'intervenants » dans les journaux télévisés, et sa classification se fait à partir de ce qui est marqué à l'écran :

- « les personnalités *politiques* [...]
- les *experts*, au sens large, c'est-à-dire des personnes tenant un discours de savoir dans le domaine traité. Ils sont présentés soit comme des autorités techniques en haut d'une hiérarchie [...] soit comme de simples techniciens [...]
- les représentants *d'associations* sont peu présents [...]
- les *gens ordinaires* peuvent être nommés seulement, nommés et affublés d'un titre (habitant de tel village, boulanger, etc.) mais peuvent rester anonymes, sort qui n'est jamais réservé aux autres catégories d'interviewés [...]
- en *voix in* on entend quelque fois des paroles en son naturel, par exemple un employé d'aéroport appelant les passagers. »<sup>256</sup>

Les journalistes ne sont pas cités dans cette énumération mais leur rôle était précisé précédemment : « en studio, il y a le présentateur, bien sûr, méta-énonciateur qui distribue la parole à tous les autres »<sup>257</sup>.

Yolanda Ziaka quant-à elle aborde la question du rôle des acteurs en terme de jeux de « pouvoirs » tels qu'ils apparaissent dans les journaux. Elle a identifié cinq catégories :

- « le *pouvoir public* correspond aux instances officielles et à leurs représentants mandatés chargés de gérer la vie publique sur un territoire donné [...]
- le *pouvoir économique* est représenté par le monde des entreprises de production dont la finalité est le profit [...]
- le *pouvoir scientifique* qui intervient dans les problèmes d'environnement complexes par une expertise de plus en plus spécialisée [...]
- le *pouvoir associatif* correspond à celui de la société civile exercé par des associations de citoyens défendant leurs intérêts par des moyens de pression démocratique [...]
- le *pouvoir médiatique* est celui de la presse qui informe, commente l'information et porte des jugements sur les acteurs impliqués [...] »<sup>258</sup>.

---

<sup>256</sup> CHEVEIGNÉ Suzanne de, *L'environnement dans les journaux télévisés. Médiateurs et visions du monde*, Paris : CNRS Éditions (collection « CNRS Communication »), 2000, p.65

<sup>257</sup> CHEVEIGNÉ Suzanne de, *op. cit.*, 2000, p.64

<sup>258</sup> ZIACA Yolanda, *L'éducation à l'environnement pour les adultes à travers les médias : aspects didactiques dans le cas de la presse écrite*. Thèse de doctorat de l'Université Paris VII, 1995, p.48-50

Nous choisissons de reprendre la catégorisation définie par Yolanda Ziaka, la distinction pouvoir économique/pouvoir scientifique (industriels/scientifiques) est importante dans la mesure où les scientifiques sont supposés indépendants<sup>259</sup>. Néanmoins, nous ajoutons la catégorie « gens ordinaires » définie par Suzanne de Cheveigné : nous montrerons en effet que la parole des profanes doit être prise en considération dans l'étude des liens entre l'information et le passage à l'action (*cf.* §2.5.2).

Les acteurs du problème de la pollution de l'air se répartissent donc dans les cinq catégories suivantes, illustrée par des exemples :

- les **institutions** : entités liées aux pouvoirs publics (les Verts, le Maire de Paris, l'Union Européenne...);
- les **industriels** : acteurs pour lesquels la notion de profit intervient (Peugeot, Elf, la RATP...);
- les **scientifiques** : ils sont chargés de la production de connaissances objectives (OMS, Institut Pasteur, tel chercheur...);
- les **associations** : défense des droits des citoyens, des générations futures, de l'environnement... (Greenpeace, Gare aux Pollutions !, les Automobiles Clubs...);
- les **gens ordinaires** : les « sans-étiquette » (tel automobiliste parisien, telle commerçante, les riverains de la Gare de l'Est...);

La sixième catégorie, est celle des **journalistes** : ils tiennent le micro, la plume ou la caméra... (Patrick Poivre d'Arvor de *TF1*, Mac Lesggy de *M6*, Hervé Kempf du *Monde*...). Le terme de « pouvoir médiatique » est particulièrement bien adapté à ces acteurs qui sont au centre du dispositif médiatique. Ils ont le pouvoir de donner mais aussi de retirer la parole (directement ou non : sur un plateau ou lors du montage), de compléter, nuancer ou contredire certains propos, etc.

Dans les paragraphes suivants, nous allons détailler chacune de ces catégories et analyser leur rôle dans le débat public autour du problème de pollution atmosphérique. Avant cela, la question de l'étiquetage doit être posée plus précisément, notamment en ce qui concerne les éventuels glissements d'une catégorie à l'autre.

---

<sup>259</sup> Le « portrait robot du scientifique » est un sujet qui « s'arrache du monde pour se déprendre des intérêts qui pourraient contaminer les connaissances » (CALLON Michel, LASCOUMES Pierre et BARTHE Yannick, *Agir dans un monde incertain. Essai sur la démocratie technique*. Paris : Éditions du Seuil (collection « La couleur des idées »), 2001, p.145

## 1.2- Le glissement d'étiquette

La catégorisation des acteurs est importante puisqu'elle permettra (§2) de mettre à jour différents points de vue à propos de la pollution atmosphérique et donc les différentes solutions privilégiées pour améliorer la qualité de l'air (privilégier la technique ou changer les comportements des automobilistes par exemple). Cependant certaines personnes ou institutions sont multi-étiquettes, si l'on peut dire.

Prenons l'exemple d'une étiquette citée précédemment : « Jean-Félix Bernard, conseiller régional (Verts) d'Île-de-France, président du Conseil national de l'air » (P3-300). Faut-il classer cette personne dans la catégorie « Institutions » de part son statut d'élu ? Faut-il plutôt le placer dans la catégorie « Scientifiques » pour son appartenance au Conseil national de l'air ? En clair, doit-on faire passer le politique avant le scientifique ? Pour trancher, dans ce cas, il faut examiner le contexte dans lequel cette personne est invitée à s'exprimer : les mesures de lutte anti-pollution de Dominique Voynet en juin 2000. Il s'agit pour Jean-Félix Bernard d'évaluer l'efficacité de ces mesures et de rappeler les grandes caractéristiques et évolutions du problème. Finalement, cette personne, dans ce cas précis, sera orienté dans la case « Scientifiques ».

Le même problème se pose par exemple pour les associations de surveillance de la qualité de l'air en France comme Airparif. Leur nom nous intime de les classer comme « Associations ». Cependant, leurs conseils d'administration sont constitués de quatre collèges : représentants de l'État, collectivités, industriels et personnes qualifiées, associations de protection de l'environnement. Ces associations sont chargées de mesurer, de surveiller la qualité de l'air et d'informer la population. Elles seront donc rangées sous l'étiquette « Scientifiques » d'autant plus que les quatre pôles du conseil sont le gage de leur indépendance<sup>260</sup>.

La catégorie « Gens ordinaires » semble *a priori* exclue de ces discussions et pourtant ce n'est pas le cas. Prenons par exemple cette étiquette : « Pierre Clauzon - Ingénieur retraité » (T2-28). Dans cette émission de télé, Pierre n'est pas invité en tant que retraité mais plutôt en tant qu'ancien ingénieur d'EDF et de pro-nucléaire. Il sera donc rangé dans la

---

<sup>260</sup> Dans leurs plaquettes de présentation, les associations du réseau Atmo : « Composition des associations agréées : services de l'État, collectivités locales et territoriales, émetteurs (transporteurs, industriels...), associations et personnalités qualifiées. Ces quatre collèges sont équitablement représentés au sein des Conseils d'Administration » (A2-15). Même chose pour l'APPA : « l'Association pour la Prévention de la Pollution Atmosphérique se veut un carrefour multidisciplinaire associant acteurs économiques, pouvoirs publics, professionnels de la santé, scientifiques, industriels et élus » (A1-1).

catégorie « Scientifiques ». C'est l'inverse avec les scientifiques quand ils sont interrogés hors de leur domaine de compétence : « The public is influenced by worldviews, ideologies and values. So are scientists, particularly when they are working at the limits of their expertise »<sup>261</sup>.

À travers les exemples précédents, c'est notamment le statut de scientifique qui est questionné. Suzanne de Cheveigné parle d'« experts » au sens large alors que Yolanda Ziaka et nous-mêmes, parlons de « scientifiques ». Il existe pourtant des scientifiques chez les industriels et dans les associations... et certains laboratoires publics sont financés en partie par des industriels... Il nous semble que derrière la catégorie « scientifiques » se cache la notion de neutralité (toute relative) des chercheurs<sup>262</sup>, ce qui n'empêche pas qu'il y ait des points de vues opposés au sein de la communauté scientifique !

Ainsi, « Bruno Coste, délégué environnement à la Direction Stratégie de PSA Peugeot Citroën » (R4-26) sera étiqueté « Industriel » et le « Pr. Denis Charpin - Coordinateur Enquête épidémiologique - Hôpital Nord Marseille » (T1-52) sera lui considéré comme « Scientifique ».

## 2- ACTEURS

Pour chacune des catégories (institutions, industriels, scientifiques, associations, gens ordinaires et journalistes), nous allons citer des exemples d'acteurs et expliciter leur rôle, tel qu'il apparaît dans les médias et les brochures, vis-à-vis du problème de la pollution de l'air.

### 2.1- Institutions

Les acteurs institutionnels se situent à trois niveaux : local, national et international. Ils interviennent notamment en ce qui concerne les choix politiques et la législation.

---

<sup>261</sup> SLOVIC Paul, « Introduction and overview », In Paul SLOVIC, *The Perception of Risk*, London : Earthscan, 2000, pp.xxxvi.

<sup>262</sup> Nous avons remarqué au cours de nos entretiens que « Le » scientifique est une personne sensée être indépendante de toute pression, que ce soit industrielle ou écologiste.

### 2.1.1- En France, en Europe et dans le Monde

**Au niveau local**, voici quelques acteurs institutionnels qui apparaissent dans les médias : Jean Tiberi (maire de Paris), Patrick Tremège (adjoint DL à l'environnement du maire de Paris), Bertrand Delanoë (président du groupe Socialiste au Conseil de Paris), Serge Lepelletier (sénateur RPR spécialiste de l'environnement), Raymond Barre (maire de Lyon), Chantal Duschesnes [phon.] (qui pilote le plan de déplacements urbain à la préfecture de Paris), etc.

Parfois c'est l'institution elle-même qui est citée : le conseil général de l'Hérault, le district de la ville de Bordeaux, le conseil régional d'Alsace, la DRIRE Île-de-France, la communauté d'agglomération de La Rochelle, le président de la région Île-de-France, l'agglomération lyonnaise...

**Au niveau national** : L'État, le Parlement, Matignon, les Ministères des finances, de l'environnement, de l'industrie, des transports, Dominique Voynet, Jean-Claude Gayssot, Lionel Jospin, la majorité plurielle, le président Chirac...

**Au niveau international**, les états sont cités : la France, la Grande-Bretagne, la Suisse, le Japon, les États-Unis, l'Allemagne, etc. et les groupes d'états aussi : l'Organisation des Nations Unies, l'Europe, tous les pays industrialisés, les pays du Sud, les pays en voie de développement (G-77), les pays émergents (comme l'Inde et la Chine), « le groupe de l'ombrelle » (les USA et leurs amis)...

### 2.1.2- Législation, choix politiques...

Pendant l'année 2000, les acteurs institutionnels sont intervenus à plusieurs reprises dans le débat public autour des questions de lutte contre la pollution locale (suppression du l'essence plombée, réduction des seuils d'alerte...) et, surtout, contre l'effet de serre (plan national d'économies d'énergie, écotaxe...), mais aussi en ce qui concerne les choix politiques de réduction de la circulation automobile en zone urbaine (tramway ou métro ? comment réduire la circulation ?...).

Deux événements<sup>263</sup>, la crise des routiers et la conférence internationale de La Haye,

---

<sup>263</sup> Nous reviendrons plus en détail sur ces deux événements, dans le chapitre H-POLLUTION ET MÉDIATISATION puisqu'ils ont provoqué ce que nous appelons un tapage médiatique. Dans ce paragraphe,

ont mis en lumière les différentes tensions qui peuvent s'exercer au sein d'une majorité gouvernante (la majorité plurielle) et entre les grands pays de ce monde...

En France, **la crise des routiers** fait plier le Premier Ministre et le Ministre des Transports, ce qui n'est pas du goût des Verts, qui composent, avec les socialistes et les communistes, la majorité plurielle : « la suppression de la vignette la semaine dernière puis dans la foulée la réduction des taxes sur le gazole des transports routiers cela fait beaucoup de coulevres à avaler pour des Verts » (T1-88). Dominique Voynet explique : « les Verts ne sont pas au gouvernement pour faire le contraire de ce pourquoi ils ont été élus » (R2-61) à savoir « changer, [...] transformer les politiques publiques, notamment, la lutte contre la pollution de l'air et contre l'effet de serre » (R2-68).

Cependant, pour certains analystes politiques, cette colère reposerait plus sur une crise politique interne que sur des principes écologiques : « [les Verts] préparent tout simplement leur congrès qui aura lieu à la fin du mois de novembre. Voilà déjà longtemps que Dominique Voynet et tous les dirigeants écolos sont contestés à l'intérieur du parti Vert. Beaucoup de militants leur reprochent d'être trop conciliants vis-à-vis de Lionel Jospin, d'accepter depuis 1997 des choses que eux, militants, jugent inacceptables » (R2-70)

Cette tension entre les militants Verts et la tête du parti est illustrée de manière humoristique<sup>264</sup> dans un dessin de *Marianne*, José Bové fait de l'ombre à Dominique Voynet : « Ce sont les paysans les plus subventionnés par l'Europe qui étaient sur les barrages [routiers]. Les petites coopératives qui veulent faire du gazole végétal avec leur colza sont bloquées, par les gros justement [...] Alors que le paysan rebelle joue les petits contre les gros, les Verts promettent des taxes, toujours des taxes, comme autant de punitions » (P13-418)

---

nous examinons simplement certains aspects du rôle des acteurs institutionnels et notamment des tensions entre les différents groupes.

<sup>264</sup> Nous reviendrons sur l'usage de l'humour par les journalistes dans le paragraphe 2.6.3-Jeux de mots et information.



Figure 31 – *Marianne* du 25 septembre 2000 (P13-418)

En novembre 2000 se déroule **la conférence de La Haye**, avec un rôle important pour l'Europe : « ce que nos auditeurs doivent percevoir, c'est que dans cette grande affaire que cette affaire du climat, c'est l'Europe qui, dans le monde, tire la négociation, elle tire la négociation en faisant le pont entre les États-Unis et d'autres pas, malheureusement, plus gaspilleurs que nous, donc qui ont plus de mal à s'engager dans cette affaire, puis elle tire aussi la négociation en direction aussi des pays en développement, pour les aider à se développer, en ayant le plus vite possible accès aux nouvelles technologies, et aussi faire des transferts financiers en leur direction pour qu'ils puissent se développer » (R2-181)

Mais la conférence s'est terminée sur un échec des négociations : « les politiques ont été incapables de trouver un accord entre eux. Quand je dis les politiques, soyons moins global que ça : les exigences inacceptables de ce que l'on appelle le groupe de l'ombrelle, c'est à dire les américains et leurs amis, ont fait échouer cette conférence » (R1-190). L'attitude des américains est illustrée dans un dessin satirique du *Canard Enchaîné* :





Figure 32 – *Le Canard Enchaîné*  
du 15 novembre 2000 (P18-559)

Cette conférence a été l'occasion pour de nombreux journalistes d'évoquer la question du lobbying : « pour beaucoup d'observateurs, l'avenir est d'autant plus incertain, que la perspective d'une probable élection d'un George W. Bush, Texan soutenu par les industries pétrolières, n'est pas de bonne augure » (R5-193). Nous allons d'ailleurs maintenant aborder cette catégorie d'acteurs : les industriels.

## 2.2- Industriels

Les industriels (constructeurs, pétroliers, transporteurs...) privilégient la technique comme moyen de lutte contre la pollution et tendent à se présenter comme écologiquement responsables...

### 2.2.1- Constructeurs, pétroliers, transporteurs...

Nous avons repéré trois types d'industriels : ceux qui construisent les véhicules, ceux qui en fournissent l'énergie et ceux qui proposent leurs services pour le transport de fret ou de personnes :

- **Les constructeurs** : le lobby automobile, les constructeurs français ou européens, les constructeurs de camions, les fabricants de véhicules GPL, d'autobus... Sont notamment cités : PSA, Citroën, Renault, Honda, Toyota, Ford, GM, Mercedes, Daimler Chrysler, Audi, Michelin, etc.

- **Les pétroliers et producteurs de carburants alternatifs** : Elf, BP, Total, l'Union Française des Industries Pétrolières, les raffineurs, EDF, GDF, HydroQuébec, le Comité français du butane et du propane, la Confédération générale des planteurs de betteraves, l'association française du gaz naturel pour véhicules...
- **Les promoteurs des transports en commun, les transporteurs** : la SNCF, la RATP, les Syndicats mixtes pour le Rhône et l'agglomération Lyonnaise, la Société des transports de l'agglomération nazairienne, la Commission ferroutière AUTF...

Ces acteurs industriels déploient des efforts considérables pour diminuer leurs émissions et effacer leur image de pollueurs.

## 2.2.2- Des industriels écologiquement respectables

Concernant la lutte contre la pollution, les industriels mettent en avant leur domaine de compétences et soulignent les efforts qui ont été effectués.

Ils veulent ainsi corriger l'image de pollueur qui leur colle à la peau comme l'explique François Bellanger, « consultant en innovation et perspective », sur le plateau d'Yves Calvi : « les constructeurs s'engagent un petit peu dans des chantiers qui sont des chantiers d'image qui est de dire : mais regardez, nous on essaye de faire des efforts. Et on le voit très bien en matière de communication lorsque un grand constructeur français vend par exemple à La Poste des voitures GPL vous avez sur le côté de la voiture "la Poste roule au GPL" et vous avez la marque du constructeur. Donc on voit aujourd'hui qu'il y a un certain nombre d'entreprises, notamment des constructeurs, qui essayent de faire des efforts et qui essayent de montrer et bien que la voiture ça pollue pas » (T5-133).

Les objectifs sont avant tout économiques : « Outre la volonté de préserver la planète et la qualité de l'air, [la démarche des constructeurs] s'appuie sur un constat simple : l'automobile ne pourra se développer durablement qu'en s'affranchissant des nuisances qu'elle engendre. Embouteillages, pollution, effet de serre, bruit, épaves... sont les pires ennemis de l'automobile [et des constructeurs !] » (ID6-27).

**Les progrès réalisés** sont largement mis en évidence dans les médias et les brochures. Au niveau des moteurs, « le moteur "propre" » (P5-251) est arrivé, qu'il soit essence ou Diesel : le nouveau moteur VVT-i de Toyota « se conforme déjà à la Phase IV de la réglementation

européenne sur les émissions qui n'entrera en vigueur qu'en 2005 !<sup>265</sup> » (ID4-21), « aujourd'hui, [la motorisation Diesel] a conquis une aura technologique tout en se payant le luxe de donner des leçons de protection de l'environnement » (P2-159).

Au niveau des traitements des gaz d'échappement : les pots catalytiques, pots d'oxydation et autres filtres à particules (filtre miracle) : « une 607 Diesel émettra 300 fois moins de particules de combustion qu'une 404 Diesel de 1963 » (P1-34).

Avec les motorisations hybrides : « dès l'année prochaine, PRIUS vous attendra chez votre concessionnaire Toyota. Et vous découvrirez la première contribution sérieuse du XXI<sup>e</sup> siècle à la défense de l'environnement » (ID4-20).

Les progrès dans le domaine des carburants : « Elf Optane Evolution. 25 % de pollution en moins (par rapport à des carburants de qualité ordinaire) » (ID1-1) ; « Aquazole - Un peu d'eau dans le gazole, beaucoup d'air dans la ville » (ID1-2) ; « offrir des véhicules au GNV à votre ville, c'est une grande bouffée d'air » (ID3-18)...

D'après la plaquette de la V70 (ID25-52), le constructeur Volvo a atteint le summum de la propreté avec ce modèle qui nettoie l'air extérieur<sup>266</sup> ! En effet, « le nouveau convertisseur PremAir [...] élimine l'ozone terrestre de l'air extérieur [...] lorsque vous conduisez ». Il est « constitué d'un revêtement installé sur le radiateur et qui transforme l'ozone en oxygène lorsque l'air passe au travers du radiateur quand le véhicule est en mouvement [...] Grâce au convertisseur, jusqu'à 75 % de l'ozone est alors transformé en oxygène ». Après le passage du véhicule, l'air extérieur est donc plus propre qu'avant...

Étant donné que les industriels participent à la lutte contre la pollution, voire sont en passe de régler ce problème – « dans dix ans [...] on en reparlera plus » (R2-35) – ils peuvent se parer de toutes les **vertus écologiques** :

- « Au delà de son métier de transporteur, la RATP est un acteur urbain qui contribue, à de nombreux égards, à la qualité de la vie en ville ». « Aujourd'hui, les transports publics offrent d'ores et déjà de nombreux atouts écologiques » (ID2-9).

---

<sup>265</sup> Nous reviendrons sur l'usage que font les industriels de la référence aux normes dans le paragraphe 3.

<sup>266</sup> Le véhicule est aussi équipé d'un filtre intérieur : « dans l'habitacle de la Volvo V70, l'air que vous respirez est plus pur qu'à l'extérieur » Mais le système PremAir est placé à l'avant du véhicule, il traite l'air qui ne pénètre pas dans l'habitacle, l'air extérieur. Il faudrait se renseigner auprès de Volvo pour avoir connaissance des tests qui ont sûrement été effectués sur l'efficacité de ce filtre... Aucun renseignement n'est donné dans la brochure.

- « Chez Toyota nous croyons fermement que l'avenir de l'automobile est sous le signe du vert : moins de pollution, moins de consommation énergétique, moins de gaspillage de matériaux » « depuis 1995, Toyota a mis toute la puissance de ses laboratoires de recherche au profit de la voiture verte. Nous avons étudié toutes les techniques et nous avons lancé Prius, le premier véhicule hybride produit en série » (ID4-20).
- « Recherche et développement, marketing et distribution, de l'extraction à la consommation quotidienne, le respect de l'environnement fait partie intégrante de la stratégie de Elf » (ID1-4).
- « La mise en place du système de filtre à particules s'inscrit dans une stratégie d'ensemble d'Automobiles Peugeot en faveur des réductions des émissions polluantes, et de l'environnement en règle générale » (ID7-30).

Les noms mêmes des produits évoquent la protection de l'environnement avec l'inévitable couleur verte : « à Gaz de France, nous développons des technologies innovantes comme les "chaudières vertes" (à basse production d'oxyde d'azote) » (ID3-16) ; « GNVert, filiale de Gaz de France » (ID3-19) ; « Moteurs Ecotec. Une nouvelle génération de moteurs Opel extrêmement économiques et peu polluants » (ID20-47)...

Ces progrès techniques sont incontestables. La question que l'on doit se poser en ce qui concerne la lutte contre la pollution de l'air par les modifications de comportements<sup>267</sup> est la suivante : est-ce que l'association « voiture récente = voiture propre » est présente dans la tête des gens ? Si oui, est-ce que cette association est un frein à la mobilisation, notamment en cas de pic de pollution ?

Nous verrons dans le chapitre K-FACTEURS DISPOSITIONNELS que certaines personnes ne veulent pas entendre parler de réduction de vitesse justement parce qu'elles ont un véhicule récent, qui pollue bien moins que les vieux modèles. C'est le cas de Dominique C : « j'estime que j'ai une voiture qui est moins polluante que les autres alors je ne vois pas pourquoi... écoutez, c'est pas la peine de changer sa voiture [si] c'est pour devoir ralentir après » (E14).

---

<sup>267</sup> Nous verrons justement dans le paragraphe 3 que le discours des constructeurs vise à déresponsabiliser l'automobiliste.

## 2.3- Scientifiques

Alors que dans son étude consacrée à l'environnement dans les journaux télévisés, Suzanne de Cheveigné remarquait « l'absence quasi systématique de chercheurs scientifiques »<sup>268</sup>, nous pouvons au contraire affirmer que, dans notre corpus, et pour le problème spécifique de la pollution de l'air, les scientifiques interviennent fréquemment<sup>269</sup>.

Nous allons dans un premier temps lister et illustrer les différents types de scientifiques et, dans un autre temps, aborder la question de l'expertise scientifique.

### 2.3.1- Spécialistes du climat, médecins...

Les termes employés sont variés : spécialiste, expert, chercheur, directeur de recherche, scientifique, professeur, médecin... Nous les avons regroupés selon leur domaine de compétences :

- **Les spécialistes de la qualité de l'air, de l'environnement, de l'évaluation des risques** : les associations atmo (plusieurs sont citées : Coparly, Airparif, Air Pays de la Loire, Atmo Auvergne...), l'institut national de recherche sur les transports et leur sécurité (Inrets), l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (Ademe), le commissariat à l'énergie atomique (CEA), l'Association pour la prévention de la pollution atmosphérique)...
- **Les spécialistes de la santé publique** : le Professeur Grimfeld de l'hôpital Trousseau à Paris, le professeur Michel Aubier, de l'hôpital Bichat, l'OMS, la Direction départementale des affaires sanitaires et sociales, le professeur Denis Charpin, chef du service pneumologie à l'hôpital Nord de Marseille...
- **Les spécialistes du climat** : Jean-Claude Duplessy climatologue CNRS Gif-sur-Yvette (Essonne), Herve Le Treut Laboratoire de météorologie dynamique École Normale Sup Paris VI, la Mission Interministérielle de l'Effet de Serre, l'Organisation Météorologique Mondiale, Neil Harris directeur de la coordination européenne de la recherche sur l'ozone, Daniel Vidal-Madgiar Directeur de l'Institut des Sciences de l'Univers...

<sup>268</sup> CHEVEIGNE Suzanne de, 2000, *op. cit.*, p.68

<sup>269</sup> Les nouvelles analysées par Suzanne de Cheveigné sont des sujets animaliers, des annonces d'événements naturels, des nouvelles concernant le nucléaire, des sujets de pollution autre que le nucléaire (eau, huiles de vidange, déchets industriels...) et d'autres sujets de politique environnementale (CHEVEIGNE Suzanne de, 2000, *op. cit.*, p.41). La présence des scientifiques dans les documents que nous avons analysés s'explique peut-être par les zones d'incertitude qui demeurent concernant les effets sur la santé et les conséquences futures de l'effet de serre. Les chercheurs sont ainsi conviés dans les médias pour faire le point sur les dernières avancées de leurs recherches.

## 2.3.2- L'expertise scientifique dans les médias

Dans ce paragraphe nous allons nous intéresser à la place de l'expertise scientifique dans les médias : quand fait-on appel à elle ? Nous examinerons par ailleurs les informations qui entourent le nom d'un spécialiste et qui tendent à rendre l'expertise légitime.

L'expertise scientifique intervient relativement à tous les aspects du problème de la pollution atmosphérique : l'attribution de responsabilités, l'évaluation des effets sur l'homme et l'environnement ainsi que sur l'identification et l'évaluation des moyens de lutte actuels mais aussi futurs. Pour chacun des aspects abordés, un ou deux exemples sont proposés à titre d'illustration :

- **pour donner une ou plusieurs causes de la pollution** : « Après de longues polémiques, les chercheurs sont aujourd'hui unanimes : l'homme est bien le principal responsable des bouleversements climatiques » (T7-25), « Benjamin Dessus, chercheur au CNRS, s'interroge sur notre besoin exponentiel d'énergie » (P6-182) ;
- **pour expliquer les risques pour la santé humaine** : « La pollution de l'air tue en France plus de 265 personnes par an. Chaque hausse de 50 microgrammes par m<sup>3</sup> de la pollution de l'air est à l'origine d'un accroissement de la mortalité de 3 %, selon une étude ordonnée par la Commission européenne et rendue publique par les Verts » (R5-50) ; « Une enquête chez des asthmatiques dans le cadre d'un programme de recherche français (Erpurs) a prouvé l'existence de liens entre des niveaux moyens de pollution hivernale en région parisienne et l'apparition ou la durée des symptômes respiratoires » (P2-43) ;
- **pour expliquer les risques pour l'environnement** : « les experts s'accordent à penser que l'augmentation dans l'atmosphère des quantités de dioxyde de carbone [...] provoquera un accroissement de l'effet de serre » (P3-24) ; « à force de chercher, les scientifiques trouvent. C'est ainsi qu'il y a quelques années, physiciens et chimistes de l'atmosphère ont compris que l'effet de serre, et par conséquent l'augmentation de la température sur la Terre, amplifiait la destruction de la couche d'ozone » (R2-87) ;
- **pour identifier et analyser les moyens de lutte contre cette pollution** : « les études montrent que si on installait un tramway sur cette ligne [PC] 360000 personnes l'emprunteraient » (P14-91) ; « quant aux scientifiques, ils notent que les biocarburants réduisent certaines émissions dangereuses pour la santé mais en augmentent d'autres » (P5-217) ;

- **pour évoquer les solutions futures** : « le monde a besoin que nos chercheurs planchent sur les usines économes du futur, sur les matériaux producteurs d'énergie solaire, sur l'utilisation des végétaux ligneux pour fournir les carburants de l'avenir » (P3-67) ; « priorité à la recherche sur les moteurs essence et Diesel » (P8-268)...

Nous pouvons le constater dans les exemples précédents, les termes génériques « experts », « chercheurs », « spécialistes » ou, bien sûr, « scientifiques » sont souvent employés. La simple référence à la communauté scientifique semble être un gage suffisant de crédibilité.

En revanche, lorsqu'un scientifique est interviewé ou invité sur un plateau, son nom et son prénom sont accompagnés d'une ribambelle de précisions : son statut ou son grade, sa spécialité, son laboratoire, l'université ou l'organisme de rattachement, etc. En voici quelques exemples :

- « Fanny Mietlicki ingénieur d'études à Airparif » (R4-40) ;
- « Brian Toon - Directeur scientifique du DC8 - ozone (NASA) » (T2-30) ;
- « Sylvie Joussaume, climatologue au laboratoire des sciences du climat et de l'environnement et directrice de recherche au CNRS » (R2-181) ;
- « monsieur Robert Sadourny qui est depuis 11 ans directeur de recherche au CNRS » ;
- « Robert Kandel, il est directeur de recherche au CNRS, Il travaille au Laboratoire de météorologie dynamique de l'École Polytechnique. Mais il appartient aussi aux équipes de la NASA et de l'Agence Spatiale Européenne pour l'observation de la Terre » (R2-19)...

Quand ce sont des « études », des « rapports » ou des « enquêtes » qui sont cités, l'organisme financeur, le laboratoire ou l'équipe de recherche sont régulièrement précisés : « selon le rapport de la DDASS » (P1-208), « une étude commanditée par la Commission européenne » (P1-316), « Une récente étude de l'académie des sciences américaine » (T7-25), etc.

Dans de rares cas, c'est la revue scientifique dans laquelle ont été publiés les résultats de la recherche qui atteste en quelques sortes de la qualité du travail : *Nature*, *The Lancet*, *Pollution Atmosphérique* ou encore *La Recherche*.

La fraîcheur de l'information scientifique semble être un élément important de l'information : « telle est la conclusion d'une étude publiée hier par Airparif » (P2-98) ; « une récente étude américaine » (P7-116) ; « si on en croit une très récente étude américaine » (T1-162) ; « Les scientifiques viennent tout juste d'annoncer que le réchauffement serait plus

important que tout ce que l'on avait prévu jusqu'ici. Et aujourd'hui la NASA rend publique ses mesures par satellite de la couche d'ozone » (T3-98). Parfois l'étude n'est même pas encore publiée : « un rapport que [l'Ademe] doit publier dans les jours à venir » (P2-121)...

Les scientifiques sont fréquemment appelés à intervenir dans les médias pour apporter des précisions concernant les causes de la pollution atmosphérique, les conséquences et les moyens de lutte. Comment le public réagit-il à ces expertises médiatisées ? Est-ce que tous les experts sont mis sur le même rang ou bien certains scientifiques sont-ils plus crédibles que d'autres : parce qu'ils sont connus, passent souvent à la télé ou travaillent pour la NASA... ?

Nous apporterons quelques éléments de réponse dans le chapitre K-FACTEURS DISPOSITIONNELS. Dans les entretiens, nous avons confronté les perceptions de certains franciliens avec des avis « scientifiques » contradictoires : ces arguments sont souvent rejetés au profit de « l'expérience sensible » première. En outre, dans le paragraphe 2.6.2. de ce même chapitre nous examinerons comment le journaliste se situe par rapport au scientifique lorsqu'il l'interroge : se place-t-il en tant que profane ou vulgarisateur ?

## 2.4- Associations

Au-delà de leur rôle de représentation des citoyens et de défense de leurs droits, les associations ont un rôle d'agitation du débat public.

### 2.4.1- Défense de l'environnement, du citoyen...

Nous avons compté trois types d'associations :

- **Les associations écologistes / pro-environnementales** : Greenpeace France, le Mouvement écologiste indépendant, France Nature Environnement, WWF France, Les Amis de la Terre, Action Climat France, Le Jour de la Terre, Écologie sans frontière,...
- **Les associations pro-automobiles** : le Comité des constructeurs français d'automobiles, la Fédération des Automobiles Clubs, l'Automobile Club de l'Ouest, l'Union des industries du Pétrole, la fédération nationale des transports routiers...
- **Les associations de défense des consommateurs, des habitants, des usagers des transports...** : la fédération des usagers de la bicyclette, le mouvement de défense de la bicyclette, le collectif des riverains des boulevards Rochechouart et Clichy, l'Association Nationale des Consommateurs, la prévention routière, Gare aux pollutions !...



Ces acteurs associatifs interviennent souvent bruyamment dans le débat public : leurs manifestations, parfois spectaculaires, propulsent le problème de la pollution de l'air à la une des médias.

## 2.4.2- Agitation du débat public

Les associations ont généralement recours aux manifestations diverses pour (re)mettre sur la place publique certains aspects de la pollution<sup>270</sup>. Certaines de ces opérations ont reçu un écho médiatique : à Paris et à La Haye concernant la lutte contre l'omniprésence de l'automobile et l'effet de serre.

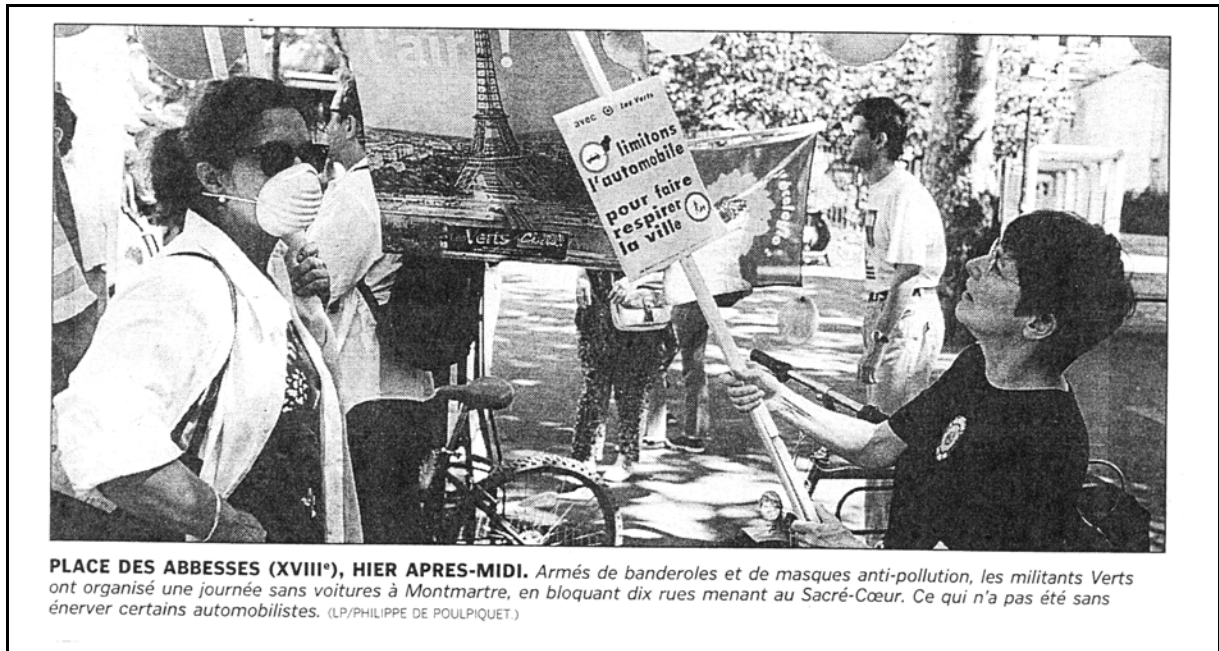
Plusieurs **manifestations** de militants écologistes, de représentants de cyclistes ou de riverains se sont déroulées à **Paris** pendant l'année 2000.

Par exemple, « le forum des jeunes Verts de Paris a décidé de déployer [le 21 septembre] à 13 heures une banderole sur le pont de la porte de Bagnole (XXe) pour dénoncer l'omniprésence de l'automobile dans la capitale » (P1-396). Cette opération s'est déroulée la veille de l'opération « En ville sans ma voiture » dont la réalisation parisienne a été très critiquée. Au même moment, les cyclistes sont en colère : ils « en ont assez de devoir slalomer entre les différents véhicules qui s'approprient les pistes cyclables » et une « "brigade de surveillance" emballera [le 21 septembre au soir] dans un tissu une voiture stationnée sur un aménagement cyclable et apposera des autocollants "Place aux vélos" sur les véhicules qu'elle rencontrera » (P1-395).

Autre cas : les Verts ont bloqué l'accès à la butte Montmartre, à Paris, pour les voitures le 19 juin 2000. Un journaliste du Parisien était sur place :

---

<sup>270</sup> Ces manifestations militantes ont été classées dans la catégorie « Opérations coup-de-poing » dans l'analyse de contenu thématique du corpus médiatique (cf. F-THÈMES DU DÉBAT PUBLIC). Reste à savoir si ces opérations ont un impact sur la population (sensibilité), les gouvernants (pression), les industriels (contre-pouvoir), etc.



**Figure 33 – Le Parisien du 19 juin 2000 (P1-286)**

Concernant les associations qui luttent contre les motrices Diesel de la SNCF, plusieurs manifestations ont été organisées dans l'année, et notamment le 16 octobre 2000 : « l'association Oxygène, alliée à son homologue du XVIII<sup>e</sup> Gare aux pollutions !, a décidé de passer de nouveau à l'action, samedi, en apposant un calicot explicite face aux quais de la gare » (P1-499).

Les autres **manifestations** des associations se sont déroulées à **La Haye**, pendant la conférence internationale sur l'effet de serre. Les imageries suivantes illustrent le type d'action menées par des associations célèbres comme Greenpeace ou Les Amis de la Terre.

Les sacs de sable qui entourent le centre de conférence de La Haye sont une manière spectaculaire « d'attirer l'attention de l'opinion sur le réchauffement climatique, la montée prévue des eaux et le dérisoire de notre protection » (T1-161).



Figure 34 – Imagettes extraites du « 20 heures » de TF1 du 20 novembre 2000 (T1-161)



Figure 35 –Imagette extraite des « Infos » de Canal+ du 25 novembre 2000 (T4-171)



Figure 36 –Imagettes extraites de « Arte Info » d'Arte du 24 novembre 2000 (T7-169)

## 2.5- Gens ordinaires

Nous allons examiner quels sont ces « gens ordinaires » qui interviennent dans les médias et, surtout, comment leurs propos (et plus généralement le savoir commun) sont perçus par les autres acteurs.

### 2.5.1- Passant, automobiliste...

D'une manière générale, les « gens ordinaires » (l'opinion publique, le commun des mortels...) apparaissent dans les médias en tant qu'acteurs ou victimes, au travers de grandes catégories (automobilistes, riverains de tel quartier...) ou bien individuellement (micro-trottoir, appel téléphonique...).

Sont cités **en tant qu'acteurs** les catégories suivantes : les citoyens, les piétons, les rollers, les 2-roues, les automobilistes, les futurs candidats au permis, les parisiens... Parfois, les gens ordinaires sont cités plus précisément : « Marc est en ligne » (R2-10), « Peggy Egea - Responsable de station service »<sup>271</sup> (T1-1), « Brice Fabri [phon.] vend des 4x4 » (R1-98), « André sur son vélo » (R2-116)...

<sup>271</sup> Cette femme est interrogée à propos de la disparition du super plombé : voilà un autre exemple du problème de l'étiquetage, cette personne est-elle « rangée » dans la bonne catégorie ?

**En tant que victimes** : les personnes sensibles, les personnes présentant déjà un terrain allergique, les personnes prédisposées, les enfants, les personnes âgées, les riverains de la Gare de l'Est et du dépôt SNCF de la Villette, les particuliers, les parents d'élèves, certains locataires, les commerçants de l'Avenue Jean Jaurès, les commerçants du Faubourg du Temple, « Elisabeth, commerçante Cours de Vincennes » (P1-108), « François tient un kiosque près de la République. Il fait partie des moins chanceux » « Annie "mon fils est asthmatique" » (R4-49)...

Précisons que le public a la possibilité d'intervenir dans certaines émissions comme « Radio com, c'est vous » ou « Le téléphone sonne » sur *France Inter* par exemple. Il arrive qu'ils prennent directement la plume : c'est le cas pour cet article de *France Soir* du 17 avril 2000 intitulé « Pollution » et signé « O.D., Francilienne exaspérée » (P7-191) à propos des parkings-relais mal entretenus. Enfin, de nombreux journaux ont une rubrique spécialisée dans les témoignages comme « Voix express » dans *Le Parisien* :



Figure 37 – *Le Parisien* du 5 mai 2000 (P1-212)

Lorsque « M. tout le monde » (P8-266) intervient dans les médias, la question du savoir doxique doit être posée<sup>272</sup> : quelle considération est donnée à la parole de l'homme de la rue, au savoir ordinaire, en comparaison avec le savoir savant ?

<sup>272</sup> Dans ce paragraphe, nous allons examiner le savoir doxique sous l'angle de sa perception par les autres acteurs. Nous verrons au paragraphe 3 comment il est utilisé concrètement par les journalistes, notamment pour apporter les preuves du réchauffement que les scientifiques se refusent à formuler...

## 2.5.2- Savoir doxique contre savoir savant

L'intervention des « gens ordinaires » dans les médias suscite de nombreuses questions : qui intervient ? avec quel profil type ? pour quelles raisons ? etc. Sébastien Roquette a mis en évidence deux « logiques de "l'anonymat" ». Tout d'abord l'anonymat « comme moyen journalistique d'humaniser l'abstraite opinion publique »<sup>273</sup>. Les micro-trottoirs, les « Voix express » construisent « une représentation charnelle »<sup>274</sup> de l'espace public.

L'anonymat est aussi « un moyen de faire passer une image ou un point de vue collectif »<sup>275</sup> et ainsi permettre au téléspectateur/lecteur de se reconnaître<sup>276</sup> dans chaque personne interrogée. « En neutralisant l'énonciateur, on universalise l'énoncé »<sup>277</sup>, cela conduit à « un *témoignage théorique*, dans lequel les énoncés n'informent plus sur la position personnelle de tel ou tel individu mais illustrent une position générale exprimée par les chiffres »<sup>278</sup>.

L'objet de ce paragraphe n'est pas d'analyser pourquoi et dans quelles circonstances les gens ordinaires interviennent dans les médias et les brochures. Notre objectif est de montrer comment la parole des profanes est dévalorisée, par rapport à la parole des experts, dans les propos des journalistes ou des rédacteurs mais aussi à travers les illustrations<sup>279</sup>.

<sup>273</sup> ROQUETTE Sébastien, « Les logiques de "l'anonymat" », *MédiaMorphoses*, n°5, juillet 2002, p.72

<sup>274</sup> MEHL Dominique, « La figure du témoin anonyme », In Frédéric LAMBERT (dir.) *Figures de l'anonymat. Médias et sociétés*. Paris : L'Harmattan, 2001, p.129 [cité par Sébastien Roquette].

<sup>275</sup> ROQUETTE Sébastien, *op. cit.*, p.72

<sup>276</sup> « La position de ces témoins, commentateurs, passants lambda est plus proche de celle du soldat inconnu (celui dans qui toutes les familles portant le deuil d'un soldat mort doivent se reconnaître) que du soldat anonyme (celui qui à l'inverse masque volontairement son identité de peur de se faire reconnaître). Au fond, c'est un inconnu identifié dont le nom s'efface aussitôt pour que l'on puisse mieux se concentrer sur tout le reste, c'est-à-dire son propos et l'agrégat qu'il est sensé représenter (milieu social, groupe professionnel, groupe d'usager, idéologie, etc.) » (ROQUETTE Sébastien, *op. cit.*, p.68)

<sup>277</sup> JEANNERET Yves, « Supports et ressorts de l'anonymat », In Frédéric LAMBERT (dir.) *Figures de l'anonymat. Médias et sociétés*. Paris : L'Harmattan, 2001, p.196 [cité par Sébastien Roquette].

<sup>278</sup> JOST François, « Grandeurs et misères de l'anonymat télévisuel », *MédiaMorphoses*, n°5, juillet 2002, pp.64-65

<sup>279</sup> Dominique Mehl a montré que le rapport de force était inversé dans certaines émissions : « Les émissions de l'intimité, et avec elles beaucoup d'autres programmes voués à aborder des questions de mœurs, de morale ou de mode de vie, reposent sur la parole des profanes au détriment de celles des experts. Sont invités à s'exprimer des citoyens ordinaires retenus pour l'expérience qu'ils ont vécue, non pour le savoir qu'ils détiennent. L'exposé de connaissances n'est pas à l'ordre du jour de ces exhibitions » (MEHL Dominique, *La télévision de l'intimité*, Paris : Éditions du Seuil, 1996, p.168).

Ainsi, le point de vue qui est adopté d'une manière générale, et ce n'est pas limité au problème de la pollution de l'air, est **l'opposition savoir commun-savoir savant**<sup>280</sup>. Voici quelques exemples qui illustrent cette opposition ; les deux premiers ont été « prononcés » par des journalistes, les deux derniers sont tirés de brochures institutionnelles :

- « les peurs irrationnelles [...] l'emportent sur le raisonnement scientifique » (P11-8) ;
- « comme tous les hivers, on s'alarme de la pollution de l'air en ville. Ce qui nécessite une petite mise au point. L'air est-il vraiment plus pollué qu'autrefois ? Les choses vont-elles en s'empirant ? Comme toujours, il faut se méfier des idées reçues » (T6-38) ;
- « Contrairement aux idées reçues et les statistiques le prouvent, la sécurité des cyclistes en ville est meilleure que sur route. Les accidents ne sont jamais d'une grande gravité. Mais, restez attentifs, vous renforcerez votre sécurité » (IT1-4) ;
- « une attention particulière sera consacrée à la diffusion des résultats d'Erpurs, dans la perspective de lever les ambiguïtés et les fausses idées sur les liens entre pollution atmosphérique et santé » (IT5-37).

Le rôle des médias<sup>281</sup> est alors tout trouvé. Partant du constat que les idées reçues sont inexacts ou qu'il est difficile de se faire une opinion parce que les données sont complexes, les journalistes se doivent d'éclairer la lanterne des « gens ordinaires » :

- « le réchauffement de la planète est-il une réalité, ou une illusion due au caractère partial des statistiques ? » « problème pour le « non-spécialiste » [...] de se forger au moins une opinion réfléchie » (P11-9) ;
- « vous voyez que c'est très difficile de se faire une opinion » « en tout cas, pour se faire une opinion, il faut être en possession de tous les éléments d'information et c'est le devoir des médias de vous les donner et c'est ce que nous avons essayé de faire ici » (T2-26) ;
- un enfant à propos de la qualité de l'air dans le métro parisien : « Je pensais que la rue était plus polluée que le métro ». Le journaliste intervient : « eh non, l'air du métro parisien est 4 fois plus pollué par les particules que l'air extérieur, c'est ce qu'on apprend dans une étude publiée par la RATP » (T6-145).

---

<sup>280</sup> Nous avons déjà abordé cette question de l'opposition savant / profane dans le chapitre B-PROBLÉMATIQUE.

<sup>281</sup> Nous reviendrons sur le positionnement du journaliste par rapport à la science et au scientifique dans le paragraphe 2.6.3 de ce même chapitre.

On retrouve parfois cette attitude dans les brochures des industriels et des associations :

- « contrairement à l'idée reçue, la qualité de l'air en milieu urbain a été considérablement améliorée en l'espace de 20 ans » (ID1-4) ;
- « contrairement à une idée reçue<sup>282</sup>, les trajets courts (moins de 2 km) représentent environ 1 % des distances parcourues en voiture » (ID6-28) ;
- « les énergies renouvelables. Lu et entendu... » « Voici quelques réponses aux affirmations les plus fréquentes dans les discussions sur les énergies renouvelables » « Les technologies renouvelables en sont encore au stade expérimental. Faux. [...] » « Les énergies renouvelables, c'est impossible en ville. Faux. [...] » « Les énergies renouvelables sont trop chères. Cela dépend. [...] » (A3-19).

Mais l'écart entre savoir savant et savoir profane peut parfois se réduire ou, pourquoi pas, être inversé :

- « Au départ, cela faisait un peu croissance populaire, les gens nous disaient : "on a de l'asthme, c'est à cause de la pollution atmosphérique et des voitures qui engorgent les villes". Aujourd'hui, la recherche semble confirmer cette idée, même s'il faut aller plus loin dans les études épidémiologiques pour mesurer plus finement le phénomène » (P1-34) ;
- « Les glaciers fondent comme les glaçons dans un verre et le verre risque de déborder dangereusement [...] pas besoin d'être scientifique pour imaginer les conséquences sur la faune et la flore, et certaines zones côtières » (R3-59).

La question du **savoir commun** apparaît également, de manière plus discrète, **sous la plume des caricaturistes et illustrateurs**, dans la presse mais aussi dans les documents édités par les industriels.

Dans certains cas, la référence au savoir profane est simplement humoristique et il ne faut pas, nous semble-t-il, aller y chercher quelques arrières pensées de la part de l'auteur. Le dessin de Blachon à propos du réchauffement de la planète et reproduit ci-dessous est à ranger dans cette catégorie.

---

<sup>282</sup> Si l'idée a été reçue par les « gens ordinaires », comment savoir qui l'a « envoyée » ? Dans ce cas précis c'est le discours écologiste qui est visé. Les différents points de vue à propos des trajets courts en voiture seront justement examinés dans le paragraphe 3.



Figure 38 – *Le Nouvel Observateur* du 30 novembre 2000 (P14-644)

En revanche, les documents édités par Elf<sup>283</sup> sont plus explicites quant à la conception qu'ils se font du savoir commun. On y retrouve les deux points mentionnés précédemment. Les « gens ordinaires » n'ont « pas d'plomb dans la cervelle », ils sont même qualifiés indirectement d'« idiot[s] ». L'objectif de la brochure est justement de faire « le plein d'infos »... et, accessoirement, de faire en sorte que l'automobiliste lecteur fasse aussi le plein (de carburant cette fois) chez Elf et qu'il n'aille pas se servir chez la concurrence (les grandes surfaces notamment). Plusieurs exemples sont proposés ci-après.

---

<sup>283</sup> Il se trouve que nous avons repéré de nombreuses illustrations qui faisaient référence à cette question dans les documents édités par Elf de notre corpus, ce qui ne signifie pas que Elf soit le seul industriel à penser de la sorte...



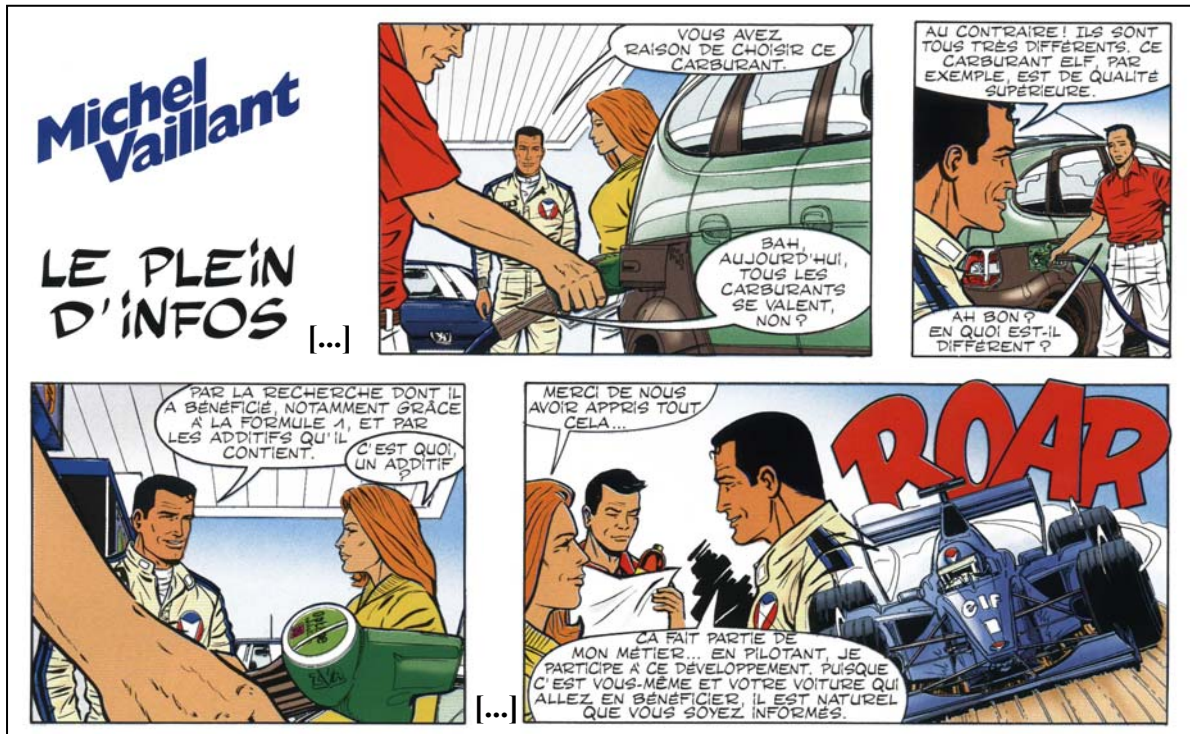


Figure 39 – Extraits d'une « histoire courte de Michel Vaillant réalisée par Philippe et Jean Graton en collaboration avec Elf Antar France » (ID1-7)

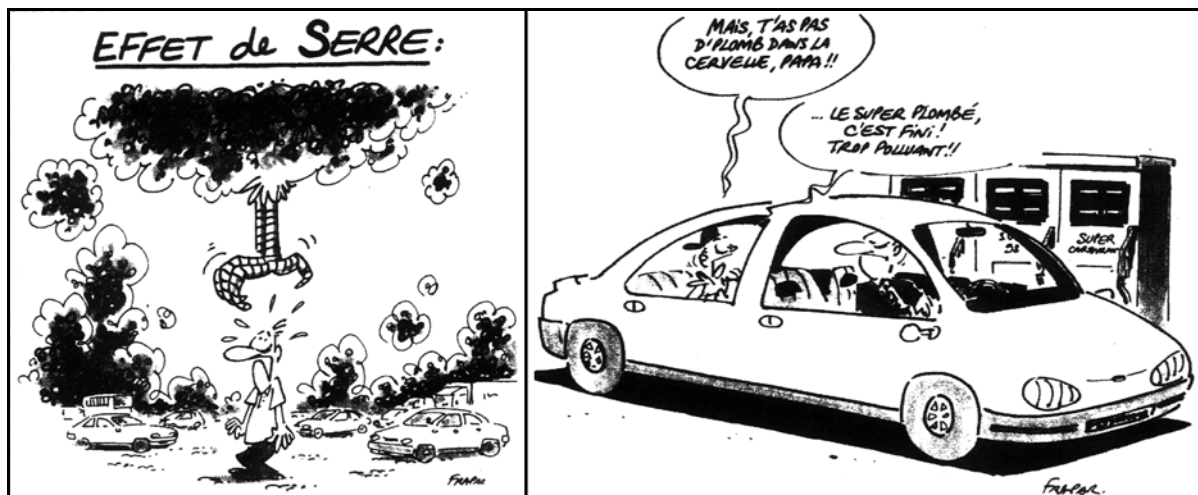


Figure 40 – Magazine Elf : « Évolution-La route sous un nouveau jour » n°4, p.3 et 4 (ID1-4)

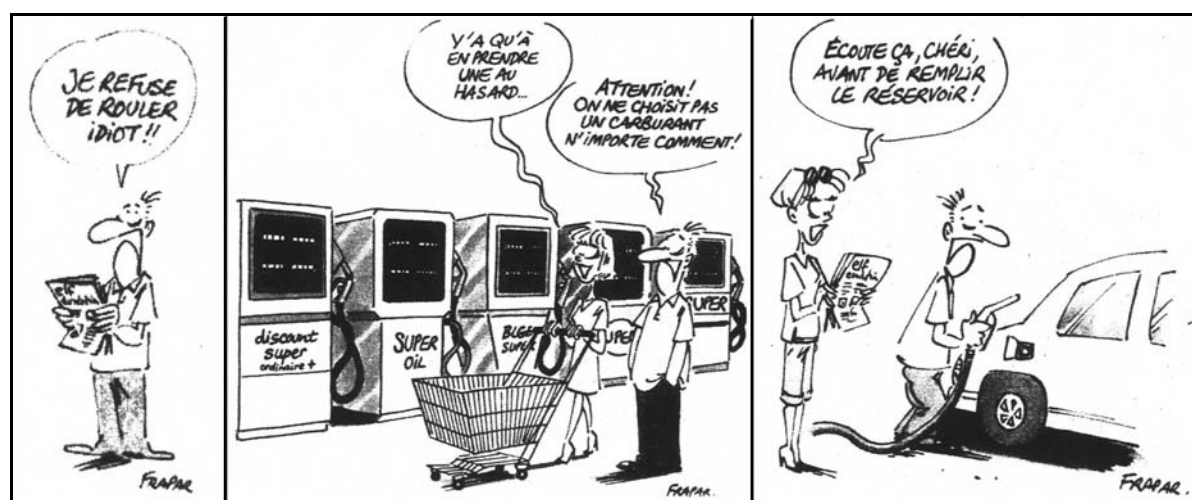


Figure 41 – Magazine Elf : « Évolution-La route sous un nouveau jour » n°5, p.1 et 4 (ID1-5)

Si les illustrations font référence au savoir ordinaire, nous avons repéré d'autres éléments dans les brochures et dépliants qui font de même : les rubriques du style « vous nous avez écrit » ou la structure rédactionnelle du texte sous forme de question-réponse ou encore les encarts « saviez-vous que... ». En voici plusieurs exemples :

- encart « le saviez-vous ? » en bas de chaque page de ce dépliant édité par la Mairie de Paris (IT7-42) : « Lorsque la circulation est fluide, les véhicules polluent moins »  
« Vitesse moyenne en métro : 27 km/h. Vitesse moyenne en voiture à Paris : 18 km/h »  
« à Paris, un feu tricolore tous les 150 m en moyenne. Il est donc inutile de démarrer en trombe »...
- questions-réponses du Ministère de l'Environnement (IT2-20)<sup>284</sup> : « À quoi sert la pastille verte ? », « Qui a droit à la pastille verte ? », « En cas de restriction de la circulation, que se passe-t-il si je roule sans pastille verte et si ma plaque d'immatriculation ne me permet pas de circuler ce jour-là ? », etc.
- dépliant BP (ID5-26) « Vous trouverez ici quelques réponses aux questions que vous pourriez vous poser » : « Qu'est-ce qu'un lubrifiant ? », « Qu'est-ce que la viscosité ? »<sup>285</sup>, « Que signifient les lettres SAE ? », « Quel est le rôle des additifs ? »...

<sup>284</sup> La dernière question de ce document mélange l'interrogation supposée du lecteur et le besoin de structuration du contenu : « En résumé, qui a le droit de circuler les jours de "pics" de pollution, quand la circulation est restreinte ? » (IT2-20)

<sup>285</sup> Au-delà de la simple information sur un produit, les réponses à certaines questions se situent clairement dans le champ de la vulgarisation scientifique : « Qu'est-ce que la viscosité ? La viscosité mesure la fluidité et l'adhérence d'une huile. Celle-ci s'écoule lentement à froid et de plus en plus rapidement au fur et à mesure que sa température augmente ». La grandeur physique et sa loi de comportement thermique sont indiquées.

- rubrique « vous nous avez écrit » dans un document édité par Elf (ID1-4) mais aucune indication n'est donnée sur l'auteur de chaque question. « Il existe des flacons d'additifs pour remplacer le plomb. Lequel choisir si je veux faire le mélange moi-même ? » ou encore « Est-il vrai que le moteur Diesel pollue de moins en moins ? », etc.
- questions-réponses dans une brochure de l'APPA (A1-2) : « Sommes-nous à l'abri dans la voiture ? » et « Les masques nous protègent-ils de la pollution ? ».

Toutes ces remarques concernant les oppositions entre savoir commun/savoir savant et l'apparition des « gens ordinaires » dans les illustrations, les rubriques et les structures des documents font émerger des questions en ce qui concerne l'information de la population sur le problème de pollution de l'air et sur l'action attendue dans le domaine<sup>286</sup>.

Si la volonté de répondre aux questions du public est louable, les rubriques « savez-vous que » et les structures qui s'en approchent<sup>287</sup> supposent que si les personnes n'agissent pas (ou mal) c'est parce qu'elles ne savent pas et que la première chose à faire c'est de remplacer les idées reçues par de solides connaissances scientifiques. La question de la « distance conceptuelle », définie précédemment, est au cœur de cette problématique.

Se pose ensuite la question de l'éventuelle réaction du lecteur face à cette représentation qui est faite de lui-même : les documents, quels qu'ils soient, véhiculent non une certaine image du bonheur mais plutôt une image du profane, avec ses idées reçues, ses peurs irrationnelles et ses comportements irréflectifs. Les lecteurs perçoivent-ils cette image ? est-ce que ça les éloigne ou les rapproche des conseils qui sont donnés et donc, de l'action ?<sup>288</sup>

---

<sup>286</sup> Nous n'avons pas abordé ces aspects dans nos entretiens. Il s'agit de développer des pistes pour des recherches ultérieures.

<sup>287</sup> Nous avons par ailleurs repéré une formule intéressante développée par la Ville de Chambéry dans son « Plan municipal de l'environnement » (IT25-63). « **A faire savoir** » : des informations comme « la surveillance de la qualité de l'air », « une ville consomme beaucoup d'énergie »... Et, en vis-à-vis, « **A savoir faire** » : des conseils pratiques comme « préférez les transports en commun, le vélo et la marche à pied » « éteignez les lumières en quittant une pièce », etc.

<sup>288</sup> Une nouvelle modalité de la « distance médiatique » apparaît ainsi grâce à cette étude de l'image du profane dans les documents et médias.

## 2.6- Journalistes

Nous l'avons dit au début de ce chapitre, les journalistes sont au centre du dispositif médiatique : présentateurs, reporters, voix *off*, cameraman, etc. Après avoir cité le nom de certains d'entre eux, nous allons nous intéresser à deux aspects les concernant : « le journaliste et la science » et « les jeux de mots et l'information ».

### 2.6.1- Présentateurs, reporters...

D'une manière très grossière, il est possible de distinguer deux types de journalistes : ceux qui sont en plateau , et ceux qui vont sur le terrain.

Voici (dans le désordre) quelques noms de **présentateurs** d'émissions ou de journaux télévisés ou parlés, plus ou moins connus : Patrick Poivre d'Arvor, Claire Chazal, Mac Lesgy, Christine Ockrent, Patrick Boyer, Claude Sérillon, Michel Cymès, Jean-Michel Apathi, Fabrice Drouel, Sophie Davant, Béatrice Schönberg, Jurgen Biehle, Serge Jully, Teddy Follenfant, Stéphane Paoli, etc.

Les personnes en plateau lancent les différents sujets et reportages et citent régulièrement les journalistes sur le terrain : « nous allons retrouver Antoine Lefèvre à Matignon pour ces nombreuses mesures que vous allez nous résumer Antoine » (T1-14) ; « Le rail, Nathalie Fontrel, ça n'attire pas grand monde » (R1-71) ; « explications : Dominique Dumas » (T3-21) ; « Patricia Hervé nous détaille le plan du gouvernement » (T4-23)... À la fin du reportage, les noms des techniciens qui ont participé à sa réalisation apparaissent sur un bandeau.

Pour la presse, cette distinction apparaît dans certaines circonstances dans la mesure où il est parfois indiqué : « La Haye : de notre envoyée spéciale Caroline de Malet » (P2-588), « La Haye, de notre Envoyé Spécial [Hervé Kempf] » (P3-593)... Mais en règle générale, seul le nom de l'auteur de l'article est indiqué, par exemple : Sylvestre Huet, Laurent d'Ersu, Hervé Kempf, Carine Didier, Anne Bauer...

Ajoutons que certains articles sont signés par des initiales ou par « AFP » et que d'autres encore ne sont pas signés.

Au-delà de l'énumération des noms des journalistes, il est plus intéressant de se pencher sur certaines facettes du rôle du journaliste : le positionnement par rapport au scientifique et l'utilisation de l'humour.

## 2.6.2- Le journaliste et la science

Dans cette partie, nous allons examiner les deux postures que le journaliste peut adopter lorsqu'il interroge un scientifique : il peut se positionner comme personne ordinaire ou comme vulgarisateur. C'est le « conflit de pouvoir entre scientifiques et journalistes »<sup>289</sup> qui se joue ici : la position du journaliste doit-elle être celle du profane ou de l'arbitre ?

Le **journaliste profane** : le journaliste se met à la place du « bon petit Français » et pose les questions que sont sensés se poser les téléspectateurs ou auditeurs. Le spectateur se projette alors sur la plateau et peut avoir l'impression<sup>290</sup> d'interroger lui-même l'expert !

- « Alors je vais vous poser la question Jérôme du bon petit français : quelles sont les conséquences pour nous en France ? » (T4-152) ;
- « Pouvez-vous nous décrire les mécanismes du réchauffement de la planète ? » « pouvez-vous nous expliquer quelles sont les conséquences précises de ce réchauffement ? » (T5-41) ;
- « Alors modéliser faut expliquer. Ca veut dire que [...] » « ça c'est très scientifique ! moi je voudrai savoir si [...] » (T2-10) ;
- « Alors dites-moi, hier soir le gouvernement a adopté ce plan français de lutte contre le changement climatique. Quelles sont les grandes lignes de ce programme pour les années à venir ? » « Vous pensez que ce plan est assez efficace ? » (R4-15) ;
- « Alors ce que l'on appelle les PRQA [...] peut paraître un peu barbare. À quoi ça sert exactement ? » (R4-152) ;

---

<sup>289</sup> CHEVEIGNÉ Suzanne de, « La science médiatisée : les contradictions des scientifiques », *Hermès*, n°21, 1997, p.131

<sup>290</sup> Cette impression se transforme en réalité avec les émissions du type « Le téléphone sonne » sur *France Inter* qui permettent aux auditeurs de poser directement leurs questions. Les journalistes interviennent simplement pour animer le débat, donner la parole ou la reprendre ou, si besoin, poser d'autres questions...

Le **journaliste vulgarisateur** : il traduit les propos du scientifique interrogé pour les rendre compréhensibles par le plus grand nombre<sup>291</sup>. Voici un exemple caractéristique de cet effort de traduction<sup>292</sup> (P6-121) :

Propos du scientifique	Propos du journaliste vulgarisateur
« "Au cours des trente dernières années, en Europe et aux USA, on a observé une augmentation du nombre de sujets allergiques et cela malgré une diminution des saisons pollinifères. [...] Des études récentes et de plus en plus nombreuses tendent à montrer le rôle non négligeable des émissions Diesel dans l'induction et la potentialisation des pathologies allergiques" »	« <u>En clair</u> , les émissions Diesel provoquent et amplifient de nombreuses réactions allergiques »
« "Une étude sur l'appareil reproducteur permet d'observer chez des rats mâles exposés à des émissions Diesel une altération de la spermatogenèse caractérisée par une immaturité des cellules spermatiques" [...] Des troubles cutanés ont par ailleurs été observés sur la peau des rats, comme l'eczéma, la dermatite allergique ou le psoriasis »	« <u>En résumé</u> , les particules Diesel rendraient allergique, asthmatique, quasi stérile et donneraient des boutons ! »

**Tableau 16 – Exemple du travail de traduction d'un journaliste « vulgarisateur » dans l'article de *Libération* du 18 février 2000 intitulé « Le Diesel impropre à la reproduction » (P6-121)**

Le journaliste vulgarisateur peut aussi être amené à commenter une image scientifique, dans le cas suivant une image satellite du trou dans la couche d'ozone : « En bleu l'air appauvri en ozone, cet air recouvre la France début février et le 3 mars il baigne jusqu'au nord de l'Afrique. Même si cela ne se produit que quelques semaines au printemps, le phénomène pose de sérieux problèmes. En effet, plus d'ozone, plus de vie. Situé dans la haute atmosphère, à environ 20 km d'altitude, la couche d'ozone forme un barrière qui nous protège des effets néfastes du soleil. Alors c'est vrai, on a cessé d'émettre des CFC, ces fameux gaz chlorés à l'origine de la destruction de l'ozone. Mais comme ils mettent 20 ans pour parvenir dans la haute atmosphère, leurs effets se font encore sentir. À cela s'ajoutent les conséquences du réchauffement de la planète : plus il fait chaud à sa surface, plus il fait froid en altitude et le froid favorise la destruction de l'ozone » (T1-65)

<sup>291</sup> C'est le modèle du « troisième homme » (MOLES Abraham et OULIF Jean-Michel, « Le troisième homme : vulgarisation scientifique et radio », *Diogenes*, n°58, 1967, pp.29-40)

<sup>292</sup> Il faut également noter une volonté de la part du journaliste d'éliminer le facteur déstabilisant de l'incertitude scientifique. Nous y reviendrons en détail dans le paragraphe 3.2-Pollution et (in)certitudes.

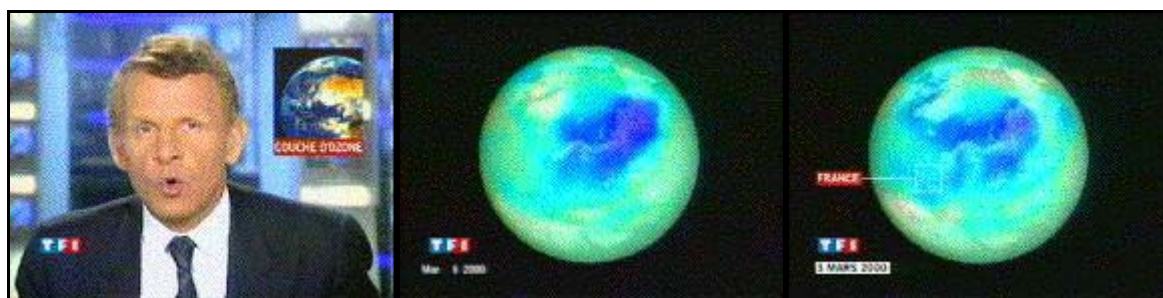


Figure 42 –Imagettes extraites du « 20 heures » de TF1 du 11 avril 2000 (T1-65)

Cet exemple est aussi intéressant parce que le présentateur se veut complice avec le téléspectateur lors du lancement du sujet : « Environnement avec l'aggravation du déficit en ozone au pôle nord conséquence d'un hiver rigoureux et de la pollution. Un phénomène d'autant plus difficile à combattre que la planète se réchauffe comme vous le savez » (T1-65). Peut-être une méthode pour encourager le téléspectateur à regarder la suite ? pour le faire rentrer dans un sujet un peu technique ?

Les styles des journalistes vulgarisateurs sont multiples, voici par exemple les propos de deux spécialistes de la vulgarisation télé/radio-phonique, Mac Lesggy sur *M6*, Marie-Odile Monchicourt sur *Radio France* :

- « Il n'y a pas de jour sans que le sujet revienne sur le tapis : notre temps est-il en train de se détraquer » « nous avons reçu énormément de questions sur Internet à ce sujet et on va essayer de faire le point le plus précis possible entre les propos alarmistes des uns et ceux très rassurants des autres. Quelles sont notamment les conséquences pour la France, il y en a une particulièrement alarmante. » (Mac Lesggy, T6-191)
- « Vous savez que nous les Hommes on envoie de part nos multiples activités des molécules dites à effet de serre c'est à dire des molécules, comme le CO2 par exemple, qui ne laissent pas les rayonnements infrarouges émis par la Terre s'échapper. Que ces rayonnements infra-rouges sont responsables d'un phénomène très important que l'on appelle le réchauffement de la planète » (Marie Odile Monchicourt, R2-19)

### 2.6.3- Jeux de mots et information

À la lecture des documents médiatiques de notre corpus, on se rend compte que les jeux de mots sont récurrents, notamment dans les titres de la presse. Une cinquantaine ont été relevés. Au-delà du plaisir de découvrir certains d'entre eux, cela pose la question de l'importance de l'humour dans l'information, de l'information scientifique qui plus est. Notre objectif n'est donc pas d'expliquer les mécanismes de l'humour mais d'identifier les contextes d'utilisation et de poser la question de leur fonction, notamment dans le cadre de l'éducation au risque et dans le passage à l'action.

Les **jeux avec le mot « air »** sont fréquents : « L'écologie est dans l'air en ce début de siècle » (P2-11), « Pollution. Un peu d'air, SVP » (P9-93), « Pollution. Comment la France prend l'air » (P12-140), « La qualité de l'air : chez Elf, ce n'est pas du vent ! » (ID1-4), « L'air de Paris, c'est pas une idée en l'air » (IT7-42), « Bourges ne manque pas d'air » (IT9-46), « En changeant d'ère, changeons d'air » (IT13-51) ou encore « Un sujet dans l'air du temps » (IT16-54)

Au sens de la théorie psychanalytique, ces formes d'esprit sont dites « non-tendancieuses » ou « innocentes »<sup>293</sup> dans la mesure où notre plaisir n'est pas lié aux pulsions interdites, sexuelle ou agressive, mais à l'aspect intellectuel des jeux de mots, au plaisir justement de comprendre le jeu de mots.

Les noms des bulletins d'information édités par les associations de surveillance de la qualité de l'air<sup>294</sup> se situent dans cette perspective : « L'air d'ici », « L'ABCD'air », « La Bulle d'air », « Au fil de l'air », « Report'air », « Courants d'air », « Quel air est-il ? », « Plein air » et « Rep'air ». Citons également le nom de l'association « Gare aux pollutions ! » qui milite contre les rejets des locomotives Diesel au voisinage de la Gare de l'Est.

Les moyens de lutte contre la pollution font parfois l'objet de jeux de mots : « le GPL en panne sèche » (P1-3) ; « projet de métro souterrain, enterré en raison de son coût » (P6-85) ; « le covoiturage passe à la vitesse supérieure » (P15-72) ; « [le covoiturage :] un moteur de convivialité » (IT3-30).

<sup>293</sup> FREUD Sigmund, *Le mot d'esprit et sa relation à l'inconscient*. Paris : Éditions Gallimard, 1988 (publication du texte original en 1905), p.177

<sup>294</sup> Plus de précisions concernant ces bulletins (association Atmo éditrice, périodicité, tirage, zone géographique concernée...) sont disponibles en ANNEXE III.



Nous venons d'aborder la question des jeux de mots, mais l'humour apparaît aussi sous la forme de petits dessins : dans la presse bien sûr mais également dans les brochures, dépliants et affiches édités par les associations, institutions et industriels.

Selon Laurent Gervereau, le rôle de ces « **dessins d'humour** » est celui « d'aération »<sup>295</sup> de la page et « d'illustration » des propos<sup>296</sup>. L'illustration de la mauvaise qualité de l'air dans un dépliant de la Mairie de Paris ou de l'intrusion de José Bové sur la scène environnementale.



Figure 43 – Mairie de Paris  
(IT7-43)



Figure 44 – *Marianne* du 25 septembre 2000  
(P13-418)

<sup>295</sup> Le terme (manque) d'aération étant particulièrement bien adapté à notre objet d'étude.

<sup>296</sup> « les dessinateurs semblent solidement implantés (souvent à la une) dans l'organigramme de journaux qui "aèrent" les maquettes et augmentent la part d'illustrations » {GERVEREAU Laurent, *Voir, comprendre, analyser les images*, Paris : Éditions La Découverte (collection « Guides repères »), 2000 (1<sup>e</sup> édition : 1996), p.117}

Cependant, certains dessins d'humour vont bien au-delà de l'illustration et développent la thématique exposée dans le texte qu'ils accompagnent. En voici deux exemples :

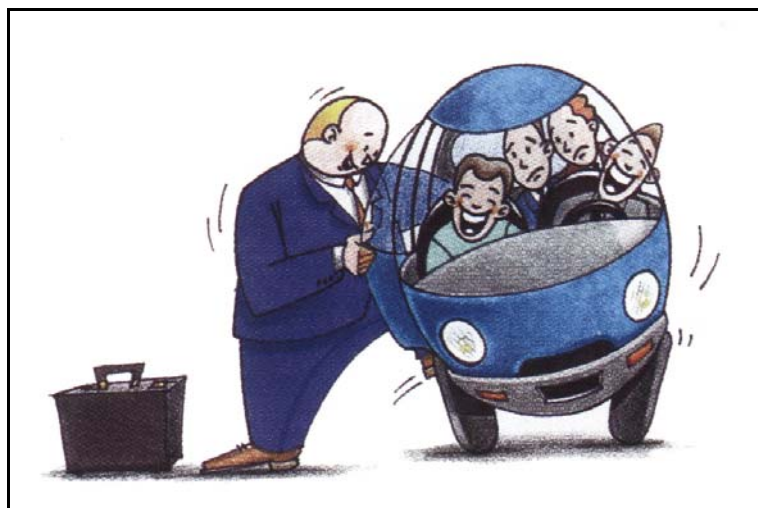


Figure 45 – Ademe (IT1-13)

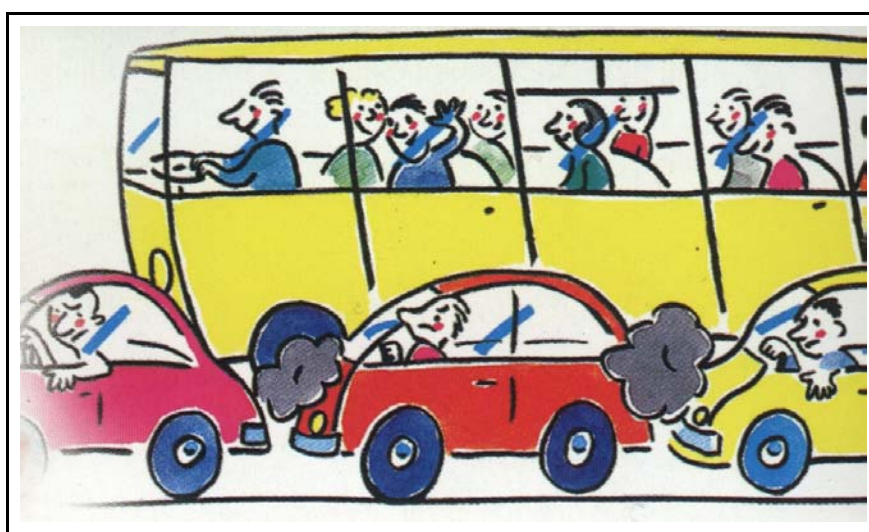


Figure 46 – Mairie de Mulhouse (IT30-68)

Dans le premier dessin, l'Ademe s'efforce de rendre joyeuse la pratique du covoiturage : la convivialité, l'ambiance bonne enfant. Cette pratique n'est pas présentée comme contraignante : les contraintes des lieux de départ et d'arrivée, de la perte d'un espace intime, etc. ne sont pas mentionnées<sup>297</sup>... Ce dessin est en outre accompagné de l'injonction « Pensez au covoiturage ! ».

<sup>297</sup> Pas davantage dans le texte d'ailleurs.

Le second dessin est inséré à côté de conseils donnés par la Mairie de Mulhouse pour « combattre la pollution au quotidien » avec notamment l'utilisation des transports en commun. Le dessin va plus loin et rappelle au lecteur que le bus est beaucoup plus avantageux que la voiture : l'automobiliste est bloqué par les embouteillages, cela l'énerve et, en plus, il est exposé aux polluants (les gaz d'échappement sont bien visibles). Inversement, dans le bus, tous les voyageurs sourient, visiblement contents d'aller vite. Là encore, les inconvénients de la pratique des transports en commun ne sont pas mentionnés (desserte, attente, proximité avec les autres passagers, etc.).

Les jeux de mots et les dessins d'humour sont également utilisés autour du **thème de l'effet de serre** et de ses conséquences possibles : « La conférence internationale de la Haye, qui s'est ouverte aujourd'hui est là pour nous le rappeler : à force de fumer de partout, la planète Terre risque de tousser très fort » (R2-169) ; « L'État resserre l'étau sur l'effet de serre » (P6-57) ; « Ce n'est pas un virage, c'est un tête-à-queue. Les transports [...] ne sont pas concernés par le train de mesures contre l'effet de serre » (P6-58) ; « Nous devons faire feu de tout bois » (P7-59)...

*Canal +*, avec notamment « Les Guignols de l'Info », n'a pas manqué l'occasion : la marionnette de Chirac, en chemise hawaïenne et lunettes de soleil, rejoint Tony Blair et Gerhard Schröder (bien couverts) au sommet de La Haye. Jacques Chirac : « réchauffement, réchauffement, conneries oui! Oh Gérard<sup>298</sup>, c'est moi ou il caille ! » (T4-160).



Figure 47 – Imagettes extraites de « La semaine des Guignols » de *Canal +* du 19 novembre 2000 (T4-160)

<sup>298</sup> Prononciation à la française par la marionnette de Chirac.

Autre exemple, cette chronique de Bruno Gaccio : « Sinon en vrai, est-ce que la planète se réchauffe ? Bon dans les funiculaires autrichiens, oui [allusion à l'accident] mais sinon... » « non mais sans déconner, scientifiquement, moi je crois que ça se réchauffe parce que quand je vois le coup de soleil que j'ai ramassé au mois d'août, à mon avis ça se réchauffe un peu » « dans les années soixante, j'entendais mon grand-père qui disait : y a plus de saisons, le gouvernement dérègle tout avec les fusées et on paye trop d'impôts » « dans les années 80, on a entendu les écologistes qui disaient l'effet de serre était dû à l'homme aux émissions de gaz, des bagnoles et tout ça et qu'il fallait créer un impôt pour les pollueurs. Bon là on est à l'an 2000 et toute la presse dit on va crever, tous à cause de la pollution et on va créer un impôt pollution » « en 2070 [...] les météorologues prévoient que le taux de gaz carbonique dans l'atmosphère aura doublé. Ca veut dire que le cycle de l'eau, évaporation, précipitation [...] sera beaucoup plus intense » « donc ça va faire des sécheresses au sud et des inondations au nord. La météo de Katia en 2070 ça va être beau » « on dira y a une mauvaise nouvelle [...] il y aura un peu de pluie sur le lac de Hollande : au nord, la Hollande ça sera un lac, ça sera recouvert parce que évidemment les glaciers auront fondu, la mer sera montée et les Pays Bas seront recouverts » « avec des vents, des vents moyens de 230 km heure au nord d'une ligne Bruxelles-Lyon à peu près. Au sud tout va bien : soleil intense sur le désert de Camargue, avec des températures allant de 43 à Valence à 57 à Marseille » (T4-149).

Voici quelques exemples de dessins publiés dans la presse ou dans quelques brochures :



Figure 48 – *Le Canard Enchaîné*  
du 15 novembre 2000 (P18-559)

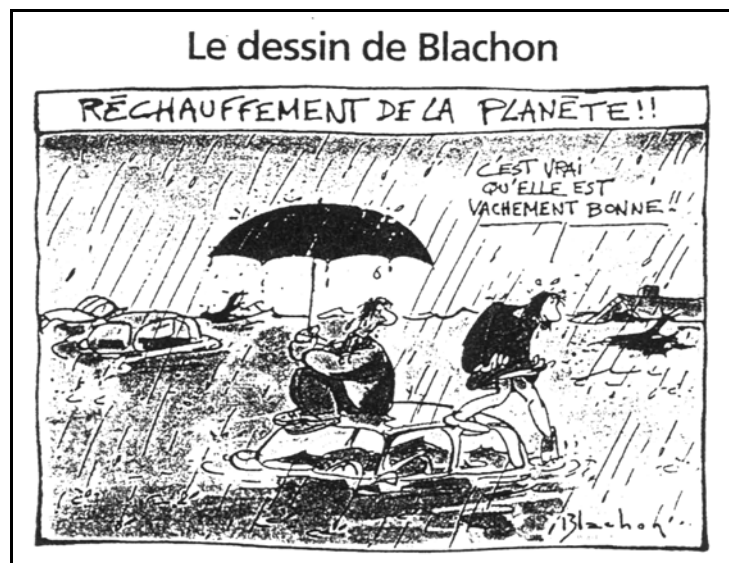


Figure 49 – *Le Nouvel Observateur*  
du 30 novembre 2000 (P14-644)



Figure 50 –Ademe (IT1-13)

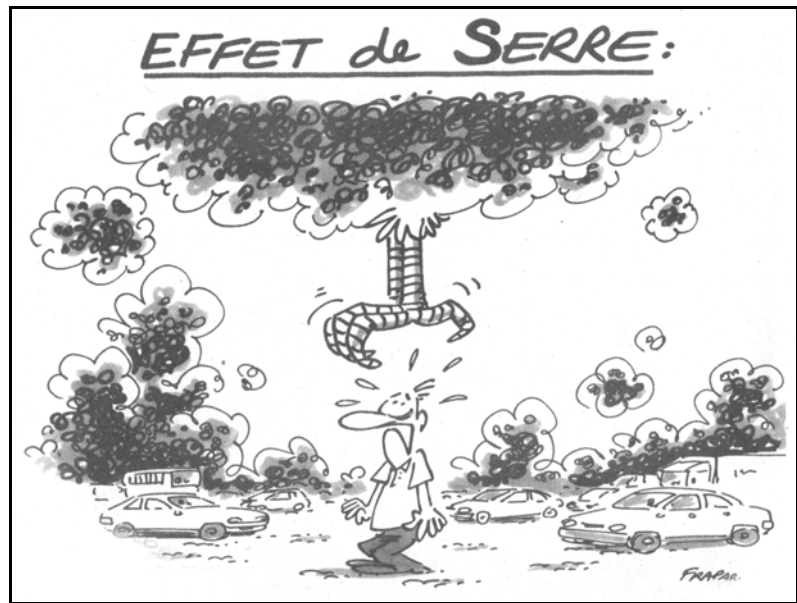


Figure 51 –Elf (ID1-4)

Sigmund Freud explique que le mot d’esprit « rend possible la satisfaction d’une pulsion [interdite] (pulsion lubrique et hostile) »<sup>299</sup>. Par extension, l’humour sur le risque peut-il être l’occasion, pour le lecteur/spectateur (et le journaliste/dessinateur), de se libérer en partie de ses inquiétudes relatives aux catastrophes annoncées et sur-médiatisées, de décharger un peu de stress ?

Voici les inquiétudes traitées de manière humoristique dans les dessins ci-dessus et rarement évoquées dans les « textes » :

- Quels sont les signes du réchauffement ? Faut-il attendre que la banquise « fonde » pour agir ? (figure 51).
- Les récentes inondations sont-elles les premières conséquences du réchauffement de l’atmosphère ? Le réchauffement sera-t-il palpable ? (figure 52).
- Quand l’Ademe se fait l’avocat du diable : finalement quelques bonnes nouvelles accompagnent l’effet de serre (figure 53).
- Le dernier dessin (figure 54), publié dans le journal *Elf Évolution*, illustre l’inquiétude de chacun de nous face à ce risque abstrait, venant du ciel et prédit par les modèles scientifiques complexes.

<sup>299</sup> FREUD Sigmund, *op. cit.*, p.195

Soulignons pour terminer l'humour « noir » du *Canard Enchaîné* : les USA (principaux pollueurs) accusés de ne rien faire pour lutter contre l'effet de serre, et de laisser les habitants des pays du Sud face aux catastrophes annoncées<sup>300</sup>.



**Figure 52 – Le Canard Enchaîné  
du 22 novembre 2000 (P18-613)**

Nous venons de le voir, le mode humoristique est de temps en temps employé et il est possible de vérifier que les jeux de mots ne sont pas réservés au problème de la pollution de l'air. Pourquoi ? Est-ce pour divertir, pour attirer l'attention, pour relativiser, pour se différencier du journal concurrent... ? ou peut-être tout cela à la fois ? Une enquête auprès des journalistes eux-mêmes et des rédactions paraît indispensable pour répondre à cette question<sup>301</sup>.

Après avoir constaté la présence des jeux de mots et des dessins d'humour, plusieurs questions s'imposent : si « l'utilisation de l'humour en publicité crée par exemple une distraction, facilitatrice de la persuasion [...] il peut aussi nuire à la compréhension du message »<sup>302</sup>. Qu'en est-il dans la communication sur les risques ? est-ce que l'humour apporte quelque chose du point de vue de l'information ? L'usage de la dérision ou de l'ironie, quand il s'agit de problèmes aussi importants que l'avenir de la planète, peut-il provoquer ou faire réagir le lecteur ? Dans quel sens : vers une implication plus, ou moins

<sup>300</sup> On pourrait aussi penser à la peine capitale qui s'exerce majoritairement sur les noirs mais le contenu de l'article nous confirme qu'il s'agit bien de l'effet de serre. Cela souligne l'importance du contexte dans lequel est inséré un dessin.

<sup>301</sup> Nous savons déjà que le titre d'un article n'est pas, en règle générale, écrit par l'auteur lui-même. La personne qui écrit les titres, souvent le rédacteur en chef, est-il spécialiste ès-jeux de mots ? est-ce une caractéristique commune à l'ensemble des rédacteurs en chef ? ou est-ce simplement une habitude ?

<sup>302</sup> KAPFERER Jean-Noël, *Les Chemins de la persuasion*, Paris : Bordas, 1978, p.65

grande ? Est-ce que les variations dans le ton de l'information (grave, sérieux, humoristique), au fil des journaux, sont perçues par le public ? etc.

Les journalistes, en donnant la parole aux différents acteurs, permettent aux différents points de vue d'exister médiatiquement. Tous ces points de vue ont été analysés précédemment et regroupés sous la forme d'une analyse de contenu thématique, sans tenir compte de l'émetteur de chaque propos. Nous allons maintenant mettre à jour les tensions qui existent entre les différents acteurs, autour de quelques exemples concrets.

### **3- JEUX DE RÔLES**

Intéressons-nous maintenant à deux thèmes du problème de la pollution atmosphérique, que nous avons intitulés « Autour de l'automobile » et « Pollution et (in)certitudes », dans lesquels interviennent les acteurs définis précédemment.

#### **3.1- Autour de l'automobile**

Comme son nom l'indique, ce chapitre sera consacré à l'automobile et à la place qu'elle occupe dans nos vies :

- le mystère des trajets courts en voiture,
- l'impossible débat entre « pro » et « anti » automobiles,
- les stratégies de déresponsabilisation de l'automobiliste développées par les industriels.

##### **3.1.1- Le mystère des trajets courts en voiture**

Lors de nos entretiens, plusieurs personnes ont dénoncé l'usage de la voiture pour des trajets ridiculement courts :

- « Ici moi je vois dans le 16<sup>e</sup>, je ne sais pas si c'est partout pareil mais on prend sa voiture pour aller chercher le pain » (E5) ;
- « Il y a des gens qui utilisent la voiture pour faire 100 mètres » (E26) ;
- « Voyez, vous prenez la voiture pour aller à la boulangerie qui est à 500 mètres, enfin moi je sais pas mais... ça me choque » (E32) ;
- « Et vous croyez que les gens ne vont pas prendre leur voiture ?! pour aller se déplacer de 10 mètres en 10 mètres » (E6).

Malheureusement, parmi les automobilistes de notre corpus nous n'avons trouvé personne qui avoue aller chercher son pain en voiture. Cependant, si l'on en croît les statistiques de l'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie, nous sommes nombreux à utiliser notre véhicule sur de très courtes distances :

- « Une voiture sur quatre qui démarre va effectuer un trajet inférieur à 1 km » (IT1-1) ;
- « Une voiture sur deux qui démarre va faire moins de 3 kilomètres » (IT1-4) ;
- « Les voitures sont très souvent utilisées pour des petits trajets : déplacements entre le domicile et le travail, courses à proximité, conduite des enfants à l'école, etc. En fait, plus de quatre trajets sur dix ne dépassent pas 2 kilomètres et le temps qui leur est consacré n'excède pas cinq minutes » « Un court trajet de 500 mètres en ville s'effectue en 6 minutes à pied. Il vous sera difficile de faire mieux en voiture, si vous tenez compte du temps nécessaire pour sortir le véhicule de sa place de stationnement ou de son garage et de la recherche d'une place de stationnement souvent payante » (IT1-14).

L'Ademe compte **le nombre de trajets** courts par rapport aux nombre total de trajets. Par conséquent, les proportions obtenues sont élevées : respectivement 25 %, 40% et 50 % de trajets inférieurs à 1, 2 et 3 km !

Le Comité des Constructeurs Français d'Automobiles (CCFA) conteste ces données et refait les calculs : « contrairement à une idée reçue, les trajets courts (moins de 2 km) représentent environ 1 % des distances parcourues en voiture. » (ID6-28). Le CCFA compte **la distance parcourue** par rapport au nombre total de kilomètres, comme les distances parcourues sont courtes, le résultat obtenu est faible (1 %) sans commune mesure avec les valeurs de l'Ademe...

Les deux types de calculs sont justes, tout dépend de l'usage que l'on souhaite faire du résultat : espérer une modification de comportement en expliquant que la voiture n'est pas le moyen de transport le plus performant pour ce type de trajet, qu'il n'est pas fait pour ça... ou, au contraire, déresponsabiliser l'automobiliste. En effet, au-delà de la manipulation des données de référence (la distance parcourue contre le nombre de trajets), ce sont les arguments qui accompagnent la démonstration du CCFA qu'il faut souligner : « De surcroît, lorsque le véhicule est utilisé sur de courts trajets, c'est souvent pour des raisons tout à fait valables (transport d'enfants, de personnes à mobilité réduite ou de charges lourdes...). Enfin, un trajet court est rarement isolé. Un déplacement a souvent des finalités plurielles, entre le



bureau et la salle de sport, la visite familiale et le supermarché. Ainsi, 82 % des mères de famille qui déposent leurs enfants à l'école en voiture poursuivent leur chemin vers leur lieu de travail » (ID6-25)

Nous allons montrer que la notion « d'utilisation valable de l'automobile » (accompagnée des arguments irréfutables « transport d'enfants, de personnes à mobilité réduite ou de charges lourdes... ») est sans cesse reprise et brandie pour stopper toute remise en cause de l'automobile.

### 3.1.2- L'impossible débat

La question de la réduction de la place de la voiture en ville est délicate à aborder. Bruno Gaccio résume bien le problème dans l'une de ses interventions à « Nulle Part Ailleurs » sur *Canal+* le 7 septembre 2000 (T4-92) : « franchement vous avez du boulot les Verts ! » « D'autant que les arguments des adorateurs de la voiture ils se tiennent. Les mecs tu leur dis : faudrait quand même **limiter** les bagnoles... Ouais, **supprimez** la bagnole c'est ça, et puis au prochain congrès des Verts si y en a un qui fait un malaise cardiaque, on va lui envoyer un fiacre du SAMU tiré par deux chèvres. Ça polluera moins mais faut pas qu'il soit pressé le mec pour aller à l'hosto ».

La question de la **limitation** de la place de l'automobile en ville devient celle de la **suppression** pure et simple de l'automobile. Vouloir toucher, un peu, à la voiture c'est, en quelque sorte, vouloir la supprimer... Il est donc difficile de discuter de cette question d'autant plus que les industriels dégagent une série d'arguments indiscutables :

- La voiture, un moyen de transport pratique : « lorsque le véhicule est utilisé sur de courts trajets, c'est souvent pour des raisons tout à fait valables (transport d'enfants, de personnes à mobilité réduite ou de charges lourdes...) (ID6-28) ; « un choix croissant en faveur de l'automobile (70 % des déplacements mécanisés), conséquence du gain de temps qu'elle procure dans la plupart des cas » (ID24-51) ;
- La voiture répond à nos besoins de mobilité : « un déplacement a souvent des finalités plurielles, entre le bureau et la salle de sport, la visite familiale et le supermarché. Ainsi, 82 % des mères de famille qui déposent leurs enfants à l'école en voiture poursuivent leur chemin vers leur lieu de travail » (ID6-28)
- La voiture comme instrument de liberté : « selon un sondage réalisé par CSA Opinion pour l'Assemblée des présidents de conseils généraux en 1999, 86 % des Français

craignent une restriction de leur liberté, et 89 % une réduction de leur mobilité, en montant dans un transport collectif. À l'opposée, la voiture apparaît comme un vecteur de liberté et d'accessibilité universelle » (ID6-28) ;

- La voiture comme instrument économique : « il y a un combat à mener mais il n'est pas incompatible avec le respect du pouvoir d'achat des gens et le respect du libre choix » « réserver la voiture propre aux riches, moi je ne suis pas d'accord » (T4-93), « quand on est maire, on ne peut pas proclamer une politique contre la voiture. Ce serait mettre en difficulté l'économie » (P11-493) ;
- La voiture participe à nos modes de vie : « Les pouvoirs-publics n'écoutent pas assez les citoyens. Le grand débat actuel pour une "réhabilitation" des centres-villes s'oppose ainsi aux vœux de la majorité de la population, qui aspire à l'habitation individuelle et à l'espace » (ID6-28) ; « des Franciliens en très grande majorité satisfaits de leurs propres conditions de déplacements, quoi qu'on essaye de les persuader du contraire et de leur imposer des contraintes injustifiées » (ID24-51) ;
- Sans oublier le plaisir que procure l'automobile<sup>303</sup> : « le plaisir de conduite » (ID7-31), « le C220 CDI démontre que régularité de marche, plaisir de conduite et sobriété sont parfaitement compatibles » (ID9-36), « nous concevons le moteur et le châssis pour qu'ils se complètent harmonieusement et offrent un comportement routier exceptionnel, avec la satisfaction d'en faire plus pour votre plaisir et pour l'environnement » (ID20-47)...

Finalement, la voiture est indispensable à la vie : « les déplacements et les transports sont consubstantiels à la vie en société, et même à la vie tout court, ils en accompagnent les progrès en même temps qu'ils les rendent possibles » (ID24-51).

Certains de ces arguments sont repris par plusieurs franciliens lorsqu'on leur pose la question de la suppression des voitures ou, tout simplement, de la place de la voiture dans nos vies :

- « On ne peut pas empêcher les gens de rouler en voiture, quand on a des enfants, je ne sais pas comment on peut se balader, comment on peut aller à certains endroits si on n'a pas de voitures » (E2) ;
- « Ça dépend si les personnes qui vont faire leurs courses ? [elle rit] ils vont pas se charger de sacs » (E24) ;

---

<sup>303</sup> À ce sujet, le slogan qui accompagne les spot publicitaires (2002) du constructeur Mazda est révélateur : « Conduire, j'arrête quand je veux ! ».

- « Non, pas pour tout le monde quoi, il y en a qui travaillent hyper tôt, qui habitent hyper loin, ils ont besoin de leur voiture » « ouais, il y en a beaucoup qui sont mal desservis » (E30) ;
- « Nos grands parents ils avaient un âne, nous on a une voiture, ça fait l'équivalent d'un âne *on peut pas s'en passer on peut pas s'en passer* [...] quand vous allez faire vos courses, vous allez pas les prendre sur le dos pendant 30 km » « oui, on dépend tous de la voiture. Je crois qu'il y a en France, au niveau des voitures, oh facilement 30 % qui vivent de ça... 30 % ! » (E31).

Les arguments des « anti-voitures »<sup>304</sup> (pollution, insécurité routière, bruit, espace occupé par les véhicules...) semblent bien minces face aux notions de mobilité, de liberté et de plaisir... La question pertinente de **l'utilisation raisonnée de l'automobile** peut toutefois être posée<sup>305</sup> :

- « Le propos n'est pas d'interdire la voiture, mais de réfléchir à la pertinence de certaines utilisations [...] On n'échappera pas à une diminution raisonnable mais ferme de la circulation routière. Le plan de déplacements urbain de Paris table sur une baisse de 5 % du trafic automobile en cinq ans. Cela me semble un objectif minimum. Il faut remarquer que, par la même occasion, on lutte aussi pour la sécurité routière, contre l'effet de serre et contre le bruit » (P3-300) ;
- « L'idéal est de prendre les transports en commun, mais cela n'est pas toujours possible. Au delà de l'utilisation de voitures plus "propres", du développement du covoiturage, etc. J'estime que l'idée de brider la vitesse des voitures n'est pas une idée farfelue. [...] Les moteurs ne sont pas optimisés par rapport à l'usage réel des véhicules » « Il y a donc pour l'avenir un débat de société possible : préfère-t-on assouvir ses fantasmes de vitesse ou rouler dans des voitures conçues avec un plus grand respect de l'environnement ? » (P5-53).

---

<sup>304</sup> Soulignons ici un problème de vocabulaire : l'expression « anti-automobile » suppose que l'on souhaite la disparition de ce mode de transport. Il existe plusieurs degrés dans la lutte contre l'hégémonie de l'automobile (et pas contre l'automobile elle-même). Peut-être faudrait-il utiliser d'autres expressions, plus modérées comme « anti-automobiliste-modéré » ou « anti-hégémonie de l'automobile », etc.

<sup>305</sup> Nous verrons dans le chapitre H-POLLUTION ET MÉDIATISATION que le spot de la qualité de l'air diffusé sur *France 3 Paris Île-de-France Centre* se situe dans cette ligne plutôt modérée : ne pas stigmatiser les automobilistes pour que le débat ait lieu.

Les industriels opposent donc les notions de liberté, de mobilité et de plaisir aux arguments visant une restriction de l'automobile. Ces arguments chocs, avec d'autres éléments que nous allons examiner, participent à la déresponsabilisation de l'automobiliste.

### 3.1.3- La déresponsabilisation de l'automobiliste

Dans le chapitre F consacré à l'analyse de contenu thématique des médias<sup>306</sup>, nous avons relevé le paradoxe entre les intentions et les actes : « Automobilistes au quotidien et écologistes dans nos têtes » (P14-398) ; « dans les intentions affirmées, les français sont finalement assez écolos, ils disent qu'ils préféreraient laisser leur voiture s'ils pouvaient mais la prennent quand même, donc il y a une distance entre l'intention et l'acte » (R4-146).

Une fois ce paradoxe relevé, les « anti-automobiles » (modérés ou non) proposent de modifier les comportements pour les rendre compatibles avec les intentions. Bien évidemment, les industriels ne sont pas d'accord et ils utilisent le même constat pour mettre en avant **l'intérêt des avancées techniques**. « Les français sont-ils réellement prêts à relativiser l'importance de la voiture dans leur vie ? » (P3-61). La réponse est non : « contrairement aux idées reçues, ce sont les industriels et les fabricants plus que les consommateurs qui jouent ici le rôle moteur » (P5-188). Pour lutter contre la pollution, mieux vaut donc agir techniquement tout de suite que d'attendre un hypothétique changement de comportement des individus.

Cette position des industriels est appuyée par un discours centré sur leurs capacités à résoudre seuls (ou presque) le problème de pollution. Le rôle de la technologie pour la lutte contre la pollution est mis en avant par l'emploi de **qualificatifs à forte connotation positive et à fonction sécurisante** comme : « le filtre miracle est arrivé » (P6-105), « On a des sauts technologiques qui se font de plus en plus rapidement, et on a là l'apothéose, c'est le filtre à particules pour les véhicules Diesel » (R4-26) ; « De véritables révolutions technologiques se sont produites aussi bien dans les motorisations essence que Diesel » (ID1-4) ; « Common rail : c'est un procédé d'injection directe haute pression sur les nouveaux moteurs Diesel [...] Ce procédé contribue à changer l'image du Diesel devenu très performant et moins polluant » (ID1-6) ; etc.

---

<sup>306</sup> ANNEXE VII - paragraphe 3.6.2.1-Écologistes dans nos têtes, pas dans nos comportements.

Les industriels montrent également que les révolutions technologiques sont encore à venir, notamment avec la pile à combustible : « cette technique offre l'avantage de supprimer toute pollution et d'être parfaitement silencieuse. Le rêve ! » (P9-32) ; « la solution miracle » (P6-181) ; « Graal technologique » (P2-285) ; « technologie prometteuse » (P1-313), « Non polluante, silencieuse et génératrice d'énergie à gogo, la pile à combustible pourrait faire marcher les voitures » (P6-176) ; « le véhicule à pile à combustible c'est quelque chose d'extrêmement prometteur » (R2-12)...

Ainsi : « les pétroliers et les fabricants de véhicules disent que d'ici dix à quinze ans il n'y aura plus de problème de pollution de ce type grâce aux moteurs ultra performants et aux nombreuses innovations qui auront vu le jour » (P2-42) ; « Une qualité de l'air surveillée depuis plus de 40 ans, qui s'améliore sans cesse et continuera à s'améliorer grâce aux progrès techniques dans tous les domaines au point de ranger bientôt la pollution parmi les problèmes résolus » (ID24-51). Dans ces conditions, pourquoi l'automobiliste devrait-il laisser sa voiture au garage ?

Le **respect des normes européennes** est un argument de poids concernant les avancées technologiques. Premièrement parce que les normes sont durcies régulièrement : « la voiture va devenir graduellement de plus en plus propre. [...] Il y a des normes nouvelles comme les normes Euro 4 en 2005. L'industrie s'engage d'ici 2008 à abaisser encore les normes de pollution » (R4-149) ; « Dans le cadre de l'Union Européenne, les directives futures appelées "Euro 3" en 2000 et "Euro 4" en 2005, concernant les carburants et les moteurs permettront de régler le problème de la pollution urbaine due aux transports routiers d'ici à dix ans » (ID1-6).

Deuxièmement parce que les industriels sont en avance par rapport aux normes : « [le moteur VVT-i de Toyota] se conforme déjà à la Phase IV de la réglementation européenne sur les émissions qui n'entrera en vigueur qu'en 2005 ! » (ID4-21) ; « BP n'a pas attendu 2005 pour appliquer les normes qui visent à réduire considérablement la teneur en soufre des carburants Diesel et les émissions associées » (ID5-25) ; etc.

Cette priorité donnée à la technologie par rapport aux comportements est bien entendue inversée quand il s'agit de restreindre la liberté, le plaisir des automobilistes : **pas question de brider les voitures !** dans ce cas, les constructeurs brandissent la carte de la responsabilisation des conducteurs ! (ce qui, bien évidemment plaît aux automobilistes) :

« toute mesure coercitive n'est pas une bonne mesure. Par contre des mesures qui appellent à la conscience du conducteur et qui lui permette de décider lui même [paraissent] en tout cas plus préventif » (T2-6), « l'intérêt de cette alarme de survitesse, c'est de permettre un meilleur autocontrôle, de mieux responsabiliser le conducteur par rapport à la vitesse à laquelle il roule » (T1-15)...

Enfin signalons que la déresponsabilisation des automobilistes est amplifiée par un certain nombre d'arguments qui cherchent à relativiser et le risque sanitaire et la responsabilité de l'automobile.

Concernant le risque sanitaire, il s'agit d'insister sur les **incertitudes scientifiques** et de **relativiser la gravité du problème** : « La pollution atmosphérique s'accompagne parfois de symptômes tels que gêne respiratoire, irritation des yeux et de la gorge. Mais qu'en est-il des effets réels sur la santé ? Pour l'heure, les médecins ont du mal à s'accorder sur le sujet » (ID6-27) ; « Enfin, sans négliger leur importance, il est reconnu que les effets de la pollution sur la santé sont sans commune mesure avec les dégâts provoqués par le tabac ou l'alcool [...] responsables de dizaines de milliers de morts chaque année. Selon un rapport de l'Académie des sciences, l'impact de la pollution sur la santé en France s'établit entre trente et cent années de vies perdues par an, contre six cents pour les allergies aux piqûres de guêpe et un million pour le tabagisme. Le risque doit donc être pris au sérieux, mais non surestimé » (ID6-27).

Concernant la responsabilité de l'automobile, l'idée est de montrer qu'**il existe une quantité d'autres sources de pollution** : « avec l'industrie, les centrales thermiques et le chauffage domestique, le transport -voitures, camions, bus- est l'une des sources d'émissions » (ID6-27) ; « la nature produit trente fois plus de dioxyde de carbone que l'homme. Sur les 5 milliards de tonnes d'origine anthropique émises chaque année, un quart provient des centrales thermiques, 23 % des activités domestiques, 21 % de l'industrie et seulement 10 % de la circulation routière » (ID6-29) ; « Le parc de véhicules européen représente 12 % des émissions anthropogéniques de CO<sub>2</sub> du continent, et 2 % à l'échelle mondiale. » (ID6-29)...

Finalement, la stratégie des industriels n'est évidemment pas de nier le problème, mais de déresponsabiliser l'automobiliste en agitant trois familles d'arguments : les aspects positifs de l'usage de l'automobile (mobilité, confort, plaisir...), les progrès spectaculaires de la technique confortés par les normes européennes (progrès actuels et futurs) et la relativisation

du risque sanitaire (incertitude et gravité) et du rôle de l'automobile (parmi bien d'autres sources).

## 3.2- Pollution et (in)certitudes

Les effets de la pollution urbaine sur la santé des hommes et les causes et conséquences de l'effet de serre sont encore en discussion dans les milieux scientifiques ; nous verrons cependant que les journalistes sont en quête de faits, pas de probabilités. Ces incertitudes ont propulsé dans le débat public la question des instruments scientifiques, des enquêtes épidémiologiques et des logiciels de prévision climatique... Finalement, c'est la question de l'action (individuelle ou collective) dans l'incertitude qui se pose...

### 3.2.1- Les incertitudes scientifiques

Des incertitudes scientifiques demeurent en ce qui concerne les effets de la pollution au niveau local (liens entre asthme et pollution, effets des faibles doses) et au niveau planétaire (responsabilité de l'homme dans l'effet de serre, amplitude du réchauffement, conséquences).

Les liens entre **pollution et maladies respiratoires** sont encore questionnés : « il n'existe aucun argument épidémiologique permettant d'affirmer que la pollution est à l'origine de l'augmentation de l'asthme. (P23-650) ; « Dans l'état actuel des connaissances, rien ne prouve que les particules sont à l'origine de maladies respiratoires ou cancéreuses. Cette hypothèse ne peut cependant pas être totalement éliminée » (P2-501)...

La **question des faibles doses** reste également posée : « les conséquences pour la santé de cette exposition excessive sont encore mal connues des scientifiques » (P9-199) ; « mais si les connaissances scientifiques concernant leurs effets nocifs sur la santé sont aujourd'hui bien établies à court terme, les effets résultant d'expositions à long terme sont moins connues et ne reposent – du moins pour la mortalité – que sur deux études épidémiologiques réalisées aux États-Unis » (P2-371)<sup>307</sup>...

Tout d'abord, quelle est **la part des activités humaines** dans le réchauffement climatique ? « la Terre a de plus en plus chaud, mais l'homme est-il responsable ? » (R1-91) ; « quel est le rôle exact de l'activité humaine sur le climat. Je pense qu'on a pas encore la réponse. Je ne dis pas qu'il ne se passe rien, parce qu'en fait on ne sait pas » (T4-176)...

---

<sup>307</sup> Nous pourrions ajouter l'hypothèse hormesis qui postule les effets positifs des faibles doses (cf. chapitre E-CORPUS D'ENTRETIENS, §1.3.3-Renseignements pratiques et questions fermées), mais cette hypothèse n'a pas été abordée dans notre corpus d'analyse.

Ensuite, quelle sera **l'amplitude du réchauffement** ? « Il y a un doute sur l'amplitude de ce réchauffement mais il n'y a pas de doutes sur la nature et sur le fait que le climat va se réchauffer » (T3-22) ; « entre 1,5 et 6 degrés suivant les différents scénarios d'émissions » (R2-191)...

Enfin, quelles seront **les conséquences pour l'homme et l'environnement** ? et est-ce que les tempêtes sont déjà le signe de ce réchauffement ? « le lien entre ces intempéries et l'effet de serre n'a pas été officiellement prouvé » (R3-167) ; « il y a une thèse qui dit que là [en Europe] se sera + 5, il y a une autre thèse qui dit que non non non se sera -3. [...] Là sur les conséquences concrètes directes, vos vacances en Bretagne, c'est encore beaucoup trop tôt pour dire quels sont les changements climatiques qui vont se faire » (T4-152)...

### 3.2.2- Les journalistes en quête de faits

« Quand vous faites de l'information et pas de la théorie, vous êtes obligés de partir de ce qui est, pas de ce qui pourrait être »<sup>308</sup>. Cette quête « de ce qui est » explique les questions fermées posées aux scientifiques et les pirouettes de ces derniers pour tenter de rendre compte de l'incertitude...

Parler à la télévision, c'est accepter ses règles du jeu : le tout-ou-rien (« il y a un risque ou il n'y a pas de risque »), la réponse-cliché en 10 secondes (« Je continue à manger du bœuf »). Ces codes sacrés ne permettent pas le traitement d'une vraie question.<sup>309</sup>

C'est très clair dans les exemples présentés ci-après, « les scientifiques ne veulent pas se mouiller » (T2-10), ils ne peuvent pas répondre de manière catégorique aux questions directes des journalistes : « la science ne propose plus quelques vérités de portée générale, validées par l'ensemble de la communauté scientifique. Elle produit au contraire une multitude de résultats concurrents, parcellaires, conditionnels et souvent contradictoires »<sup>310</sup>.

<sup>308</sup> EVRARD Luc, « Les émissions économiques à la télévision. – Le journaliste économique : défenseur du système ou éducateur ? » (débat : Patrick CHAMPAGNE, Julien DUVAL, Luc EVRARD et Philippe RIUTORD), *In MédiaMorphoses (INA)*, n°2, juillet 2001, p.10

<sup>309</sup> LAGADEC Patrick, « Communication de crise, communication en crise », *In Maurice TUBIANA, et. al. Risque & société*, Paris : Éditions Nucléon, 1999, p.203

<sup>310</sup> PERETTI-WATEL Patrick, 2000, *Sociologie du risque*, Paris : Armand Collin (Collection U, série « Sociologie », p.78. Et l'auteur de poursuivre en citant Ulrich Beck : « "Questionner un savant sur la vérité est devenu presque aussi embarrassant que d'interroger un prêtre sur Dieu. Prononcer les mots "vérité" ou "réalité" dans les milieux scientifiques c'est révéler son ignorance, sa médiocrité, c'est faire preuve d'inconséquence et d'un "sentimentalisme" déplacé, en utilisant des mots ambigus issus du langage ordinaire" Beck, 1992, p.166 »



Code	Question du journaliste	Réponse du scientifique
<b>Liens entre pollution et santé</b>		
R2-5	« Est-ce que la pollution atmosphérique a des effets irréversibles sur les enfants, est-ce qu'elle provoque des maladies ? »	« Alors dire que la pollution atmosphérique provoque des maladies, pour l'instant on ne l'a pas prouvé. »
T4-42	« Mais quand même on se dit : la pollution ça aggrave [...] les allergies à la pollution ? »	« Que certains asthmes, certaines rhinites, certaines conjonctivites, s'aggravent du fait de la pollution, ça peut être une réalité » « la pollution pour l'instant il n'est pas démontré qu'elle joue un rôle dans l'accroissement de l'allergie »
<b>Causes et conséquences de l'effet de serre</b>		
T2-10	« Moi je voudrai savoir si on peut dire aujourd'hui qu'en raison de l'augmentation de la température, [...] des tempêtes comme celles de fin décembre, il va y en avoir de plus en plus ? »	« Je crois que ce que nous avons observé risque de continuer, c'est ma croyance personnelle. En tant que membre du milieu scientifique, je ne peut pas dire qu'on a des certitudes »
R2-191	« Gérard Mégie, vous qui êtes un climatologue reconnu, quels sont exactement aujourd'hui les certitudes des scientifiques comme vous, sur le réchauffement climatique. Oui ou non, le climat se détraque-t-il vraiment ? »	« Les premières certitudes c'est que si vous voulez, les concentrations de gaz à effet de serre [...] sont aujourd'hui à des niveaux de concentration dans l'atmosphère qu'elles n'ont jamais atteintes au cours des 400 000 dernières années » « d'autre part on sait que la présence additionnelle de ces gaz à effet de serre [...] en quelques sortes provoque un réchauffement »

**Tableau 17 – Exemples de questions-réponses entre journalistes et scientifiques : les premiers tentent de lever l'incertitude, les seconds ne peuvent s'y résigner.**

Les journalistes se tournent alors vers les gens ordinaires qui vivent les effets de la pollution ou des intempéries. Les citoyens ordinaires « sont retenus pour l'expérience qu'ils ont vécue, non pour le savoir qu'ils détiennent »<sup>311</sup> et ils apportent les preuves tant attendues :

<sup>311</sup> MEHL Dominique, *La télévision de l'intimité*, Paris : Éditions du Seuil, 1996, p.168. L'auteur explique notamment que « la télévision de l'intimité signale [...] la crise du discours expert et la mise en cause de l'assurance pédagogique des savants et des spécialistes » (p.11). Dans notre cas c'est l'incertitude scientifique, plus que la « suspicion à l'encontre des savoirs officiels et académiques » (p.11), qui pousse les journalistes à se reporter sur l'expérience profane.

Code	Question du journaliste	Réponse de l'individu
<b>Liens entre pollution et santé</b>		
T4-42	« Vous vivez vraiment à Paris depuis un an et demi et depuis c'est la course aux allergies, ça n'arrête pas » - « vous ne l'étiez pas avant »	« J'étais déjà allergique [...] je suis devenue asthmatique » - « les jours de pic de pollution, je vais sortir, je suis sûre que le soir, la nuit, je vais faire une crise d'asthme »
P1-36	« C'est presque automatique, A chaque pic de pollution dans la capitale, François, huit ans, éprouve une gêne respiratoire, ses yeux larmoient, son nez coule »	« "Et chaque année au mois de septembre, dès que nous rentrons de Bretagne pour retrouver l'air de Paris, François se sent mal, il doit reprendre de la Ventoline", constate sa mère, Yannick, pour qui le lien entre la maladie de son fils et la pollution est évident »
<b>Causes et conséquences de l'effet de serre</b>		
T4-150	« Philippe Entrager [phon] bonjour, vous habitez en région parisienne, en Seine et Marne" "vous avez l'impression depuis [la tempête] parce que vous y êtes plus sensible, qu'il y a beaucoup plus de coups de vent qu'avant ? »	« Oui, tout à fait, bien sûr, et bien un exemple tout simple, concret : on dépend des vents suite aux avions d'Orly, quand les vents soufflent [...] les avions décollent sur l'ouest, on a moins d'avions et cette année on a quasiment pas eu d'avions au dessus de chez nous ; donc tous les vents venaient de l'ouest, beaucoup de tempêtes, beaucoup de vent »
T2-164	« C'est l'histoire de Sachs Harbourg, un village Inuit, discret, devenu bien malgré lui l'illustration de ce qui nous menace tous : le réchauffement de la planète »	« John Keogak - Habitant de Sachs Harbourg » : « il pleut plus souvent au lieu de neiger, le soleil brille tout le temps, les étés sont plus chauds, les printemps plus précoces » « sur ce lac il y avait de la glace, même en été, cette glace, elle permettait aux phoques de venir du nord, on était content »

**Tableau 18 – Exemples de journalistes allant chercher des preuves auprès des « gens ordinaires »**

Ajoutons qu'au cours des entretiens, les franciliens interrogés faisaient rarement référence à l'incertitude scientifique à propos des liens entre pollution et santé : « non moi je pense que c'est absolument sûr » (E6), « ouais mais c'est sûr et certain quoi, prouvé ou pas de toute façon... et tout le monde devient asthmatique un peu » (E37)...

Les incertitudes des experts relevées précédemment poussent les journalistes à s'intéresser aux instruments scientifiques.

### 3.2.3- Les instruments scientifiques

Dans un certain nombre de documents, la question des instruments scientifiques a été posée : comment fonctionnent-ils ? Sont-ils fiables ? Pourquoi ne nous livrent-ils pas de certitudes ?

Les **enquêtes épidémiologiques** sont l'un des instruments permettant d'étudier les liens entre pollution et santé : « on dit souvent que la pollution automobile aggrave les crises d'asthme et les rhinites chez les enfants. Des scientifiques ont voulu en avoir le cœur net et à l'heure actuelle ils effectuent une étude épidémiologique gigantesque dans 50 pays différents. Marseille est l'une des villes étudiées. Une enquête a été effectuée sur 1500 élèves du primaire, dans deux zones différentes : l'une en plein centre ville, et l'autre à la périphérie » (R2-23).

Les difficultés liées à cette méthode reposent sur les « nombreux facteurs d'incertitude, difficiles à quantifier » (P2-371) : « comment savoir qu'une personne âgée de 70 ans est décédée cette semaine d'une maladie respiratoire à cause de la pollution ? Comment être sûr que, sans pollution, cette même personne ne serait morte que cinq ou dix ans plus tard ? C'est toute la question des études épidémiologiques sur les effets de la pollution [...] Quel polluant choisir ? » (P2-372).

Ainsi, les résultats obtenus ne sont pas catégoriques : « ces calculs n'aboutissent pas à des chiffres bruts, mais à des fourchettes. Ainsi en France, le nombre de décès annuels attribuables à la pollution est évalué entre 19 200 et 44 400 » (P2-372) ; « le fait que les études épidémiologiques soient longues et complexes interdit aux scientifiques d'affirmer que tel produit nouveau ou récent (ou même ancien) ne comporte aucun risque pour la santé humaine » (P6-288)...

En ce qui concerne l'effet de serre et ses conséquences, ce sont les **modèles climatiques** qui apportent des éléments de réponse : « les modèles numériques sont une tentative de créer une planète virtuelle » (P3-349), « alors modéliser faut expliquer. Ça veut dire qu'on engrange toutes les données atmosphériques, température dans un ordinateur et c'est l'ordinateur qui sort des modèles et les ingénieurs météo s'appuient sur ces modèles pour élaborer leur prévisions » - « Il faut modéliser non seulement l'atmosphère mais aussi les océans » (T2-10).

Les paramètres en jeu sont nombreux et complexes : des « millions d'informations [sont] nécessaires à l'élaboration d'un modèle climatique » (T7-25), il faut prendre en compte « [les] équations thermodynamiques liées au rayonnement solaire ou terrestre, [les] équations dynamiques permettant de décrire l'évolution des courants océaniques ou de la circulation atmosphérique. [...] Les modèles climatiques saturent la puissance des ordinateurs les plus rapides » (P3-349)

Certains s'interrogent sur ces boules de cristal modernes : « le temps qu'il fait est un fait éminemment chaotique, au sens mathématique du terme, il est donc bien présomptueux de prédire comment le coup de pouce de l'homme à l'effet de serre va se traduire » (R4-163), « est-ce que les scientifiques ont pris le problème par le bon bout ? » (T2-10)...

Au-delà des interrogations concernant les instruments utilisés par les scientifiques se pose la question de l'action en situation de « flou scientifique ».

### 3.2.4- L'incertitude et l'action

« La Terre a de plus en plus chaud, mais l'homme est-il responsable ? Pour agir, les responsables des États de la planète exigent des certitudes » (R1-91). Mais « attendre les preuves [du réchauffement] signifie la destruction certaine de nos pays » (P2-555) estime le porte-parole des États insulaires du Pacifique et des Caraïbes.

Les institutions disposent pourtant d'un outil créé pour répondre à de telles situations, le **principe de précaution**, formulé en 1992<sup>312</sup> par la conférence de Rio :

Pour protéger l'environnement, des mesures de précaution doivent être largement appliquées par les États selon leurs capacités. En cas de risque de dommages graves ou irréversibles, l'absence de certitude scientifique absolue ne doit pas servir de prétexte pour remettre à plus tard l'adoption de mesures effectives visant à prévenir la dégradation de l'environnement.<sup>313</sup>

Ce principe est une « approche de gestion des risques qui s'exerce dans une situation d'incertitude scientifique face à un risque »<sup>314</sup>. L'effet de serre est un cas typique où il y a « présomption de risque sans certitude », alors que la pollution atmosphérique fait partie de ces situations « dans lesquelles existent un écart important entre le risque mesuré et le risque perçu, entre le risque scientifiquement décrit et celui qui est humainement vécu. »<sup>315</sup>.

Certains pensent que le principe de précaution doit aussi être mis en œuvre **à l'échelle de l'individu** : « le défi est donc énorme et, derrière les transactions entre les États, la

---

<sup>312</sup> Ce principe a été introduit dans le droit français en 1995 par la loi Barnier relative au renforcement de la protection de l'environnement (Loi 95-101).

<sup>313</sup> La déclaration de Rio sur l'environnement et le développement peut être consultée sur le site Internet des Nations Unies : <http://www.un.org/french/events/rio92/rio-fp.htm#three>.

<sup>314</sup> BOURG Dominique et SCHLEGEL Jean-Louis, 2001, *Parer aux risques de demain – Le principe de précaution*, Paris : Éditions du Seuil, p.142.

<sup>315</sup> LASCOUMES Pierre, « La précaution, un nouveau standard de jugement », *Esprit*, n°237, 1997, p.134

problématique des transferts de technologies vers les pays émergents et les inévitables mesures globales qu'il faudra bien prendre, le citoyen lambda ne fera pas l'économie d'une remise en cause. Alors, niveau de vie contre environnement ? Plus de responsabilité et de conscience en tout cas, histoire d'appliquer aussi, dans la vie de tous les jours, le principe de précaution » (P10-551)

Cependant, l'incertitude scientifique peut permettre à l'individu de se positionner comme il l'entend par rapport à l'effet de serre (ou à l'effet de la pollution), il peut adhérer ou non aux théories catastrophiques :

Lorsque la science est impuissante à proposer un seul discours, l'individu n'est plus le récepteur passif d'une vérité scientifique unique : au contraire, il acquiert une certaine autonomie puisqu'il choisit parmi une multitude de résultats et de théories souvent contradictoires. Comme il ne dispose pas d'un critère objectif permettant de les départager, son choix sera influencé par ses préférences, par son idéologie, et reposera davantage sur un article de foi que sur une conviction raisonnée. Les sciences tendent ainsi à devenir des magasins « self-services », où chacun peut trouver les arguments qui lui conviennent<sup>316</sup>

Nous avons d'ailleurs montré<sup>317</sup> que les discussions concernant les conséquences de l'effet de serre, mais aussi les effets de la pollution, étaient présentes dans les médias pendant l'année 2000. Les arguments des uns et des autres existent médiatiquement. Sans parler des avis que les personnes peuvent récolter dans leur entourage...

À plusieurs reprises nous avons constaté ce positionnement des individus pendant nos entretiens, notamment à propos des liens entre pollution et asthme, comme avec Pierre V. : « il y a par exemple 4 ou 5 ans, euh... tout le monde disait que la pollution de l'air ne conduisait pas à de... à des... à de l'asthme *ouais* maintenant on dit le contraire. De toute façon, de toute façon c'est pas très raisonnable tout ça » (E34). Nous montrerons au chapitre K-FACTEURS DISPOSITIONNELS que la distance sanitaire est l'un des facteurs qui pousse certaines personnes à réduire la vitesse (ou non), en cas d'alerte, selon qu'elle conçoit (ou non) la pollution comme un risque pour leur santé ou celle des autres.

Ajoutons pour terminer sur cette question que les industriels, même s'ils soulignent les incertitudes concernant les risques de la pollution sur la santé, comme nous l'avons vu au paragraphe précédent, ils agissent techniquement pour réduire la pollution. Leur objectif est

<sup>316</sup> PERETTI-WATEL Patrick, *op. cit.*, pp.79-80

<sup>317</sup> Dans le chapitre F-THÈMES DU DÉBAT PUBLIC, §2.2.1-De nombreux aspects médiatisés avec des inégalités de traitement.

de supprimer la pollution, l'incertitude disparaissant par la même occasion (en ce qui concerne le rôle de l'automobile) et les automobilistes n'ayant plus de questions à se poser...

## **4- CONCLUSION : SIX ACTEURS AUX RÔLES BIEN IDENTIFIÉS**

Dans ce chapitre, nous avons identifié **les six acteurs du problème** de la pollution atmosphérique : institutions, industriels, scientifiques, associations, gens ordinaires et journalistes. Dans leurs interventions médiatiques, et éventuellement à travers les documents qu'ils éditent, ils se positionnent les uns par rapport aux autres à propos des causes de la pollution, des effets sur la santé et l'environnement et des moyens de lutte. Les visions du problème et les intérêts défendus sont différents, comme en témoigne la question des trajets courts en voiture décrite plus haut.

Néanmoins, cette analyse « à plat » des rôles des acteurs ne prend pas en compte la temporalité du traitement médiatique qui semble pourtant un élément important pour comprendre les effets des médias (modèle d'« agenda setting »). Nous avons signalé que les associations ont recours aux manifestations spectaculaires pour (re)mettre sur la place publique certains aspects du problème de pollution. De même, la crise des routiers en septembre 2000 a mis en lumière les tensions existantes au sein de la majorité plurielle. Le chapitre suivant sera donc consacré à l'analyse temporelle du traitement médiatique.

En outre, l'analyse du rôle des acteurs a permis de formuler plusieurs groupes de questions autour des liens entre information et passage à l'action :

- Les scientifiques sont fréquemment appelés à intervenir dans les médias. Comment le public réagit-il à ces expertises médiatisées ? Est-ce que tous les experts sont mis sur le même rang ou bien certains scientifiques sont-ils plus crédibles que d'autres : parce qu'ils sont connus, passent souvent à la télé ou travaillent pour la NASA... ?
- Les documents véhiculent, sous forme de texte ou d'illustration, une certaine image du profane, avec ses idées reçues, ses peurs irrationnelles et ses comportements irréfléchis. Les lecteurs perçoivent-ils cette image ? est-ce que ça les éloignent ou les rapprochent des conseils qui sont donnés et donc, de l'action ?

- Les jeux de mots et les dessins humoristiques qui sont habituellement employés dans les médias, apportent-ils quelque chose du point de vue de l'information ? L'usage de la dérision ou de l'ironie, quand il s'agit de problèmes aussi importants que l'avenir de la planète, peut-il provoquer ou faire réagir le lecteur, et dans quel sens ? Est-ce que les variations dans le ton de l'information (grave, sérieux, humoristique), au fil des journaux, sont perçues par le public ?
- Les manifestations sur la voie publique, les déploiements de banderoles et l'empilement de sacs de sable intéressent parfois les médias mais, au-delà, ces opérations coup-de-poing sont-elles mobilisatrices pour les individus ? Les autocollants "Place aux vélos" font-ils réagir (colère ou compréhension) les automobilistes garés sur la piste cyclable en question ?

L'analyse des figures de la réception permettra d'apporter des éléments de réponse à ces questions (voir les chapitres I, J et K).





Novembre 1989. Un anticyclone recouvre plusieurs villes européennes, dont certaines annoncent des niveaux de pollution élevés. Paris n'a rien déclaré de tel. Les journalistes s'en émeuvent. Pour la première fois, des équipes de télévision, de radio, françaises mais aussi allemandes, italiennes..., vont prendre leur quartier au siège d'Airparif. Ce n'est que le 5 décembre, huit jours après le début de l'épisode, que se met en place une cellule de crise au Ministère de l'Environnement, qui s'engage à publier les résultats des mesures de surveillance de l'air dans les grandes villes françaises.

DRIRE Île-de-France

*Qualité de l'air en Île-de-France : le plan régional, 1999, p.96*

## H. POLLUTION ET MÉDIATISATION

Le problème de la pollution de l'air par les gaz d'échappement est un problème continu qui peut devenir critique lorsque les conditions météorologiques sont défavorables (absence de vent, ensoleillement). Nous assistons donc à des successions de pics de pollution qui se superposent au phénomène de fond.

Qu'en est-il du traitement par les médias de l'information scientifique relative à ce problème environnemental ? Nous allons montrer qu'il adopte la même forme : bruit de fond parsemé de pics d'information. En outre, l'examen des corrélations entre le niveau (ou le risque) de pollution et le « niveau » de mobilisation médiatique permettra de différencier les « alertes » des « tapages » médiatiques.

À travers l'analyse de l'évolution temporelle du traitement médiatique, ce sont les effets de cet « agenda-setting » sur les perceptions et les comportements des Franciliens que nous allons interroger. Les caractéristiques du bruit de fond, des alertes et des tapages médiatiques seront donc détaillées.

### 1- DU PIC DE POLLUTION À L'ALERTE MÉDIATIQUE

Dans ce paragraphe, nous allons revenir sur l'évolution temporelle du niveau de pollution et définir plus précisément la notion de pic, et par là même, celle de niveau de fond<sup>318</sup>. Il sera ensuite possible d'étudier l'évolution temporelle du niveau de pollution et de définir, par analogie, le bruit de fond et le pic d'information. Dans un troisième temps, l'étude des corrélations entre les niveaux de pollution et de médiatisation permettra de mettre en évidence les alertes, les silences et les tapages médiatiques.

---

<sup>318</sup> Au moins trois termes sont employés dans la littérature pour décrire le niveau bas de pollution : niveau de fond, de base ou chronique. Le terme « pollution de fond » est parfois employé pour désigner la qualité de l'air dans un lieu éloigné des axes de circulation. Nous avons décidé de parler de niveau de fond (par opposition aux pics de pollution) par analogie avec le bruit de fond médiatique (et pic d'information).

## 1.1- Niveau de fond et pic de pollution

Calculé tous les jours par Airparif<sup>319</sup>, l'indice Atmo caractérise la qualité de l'air dans l'agglomération parisienne. Il prend en compte les niveaux de concentration des indicateurs suivants :

- le dioxyde de soufre, caractéristique de la pollution d'origine industrielle ;
- le dioxyde d'azote et les particules fines qui proviennent essentiellement des gaz d'échappement des automobiles ;
- l'ozone qui caractérise la pollution photochimique<sup>320</sup>.

L'échelle de mesure est graduée de 1 (qualité de l'air très bonne) à 10 (qualité de l'air très mauvaise). Les valeurs de l'indice pour chaque jour de l'année 2000 ont été relevées sur le site Internet d'Airparif<sup>321</sup>. L'évolution temporelle de cet indice est représentée sur le graphe 1 par une ligne brisée noire. Pour que l'échelle de temps (en abscisse) soit lisible, l'année 2000 a été découpée en quatre trimestres (figures 53 à 56).

---

<sup>319</sup> Airparif est l'association, membre du réseau Atmo, chargée de la surveillance de la qualité de l'air en région Île-de-France.

<sup>320</sup> Cette pollution résulte des réactions qui se produisent sous l'action des radiations solaires, entre divers polluants (dits primaires) provenant directement des gaz d'échappement. De nombreux polluants sont ainsi formés, ils sont dits secondaires. Le principal d'entre eux est l'ozone qui est issu des réactions photochimiques entre les oxydes d'azote et les composés organiques volatils.

<sup>321</sup> À la rubrique « historique des indices » ([www.airparif.asso.fr/airparif/p\\_hdi](http://www.airparif.asso.fr/airparif/p_hdi)).

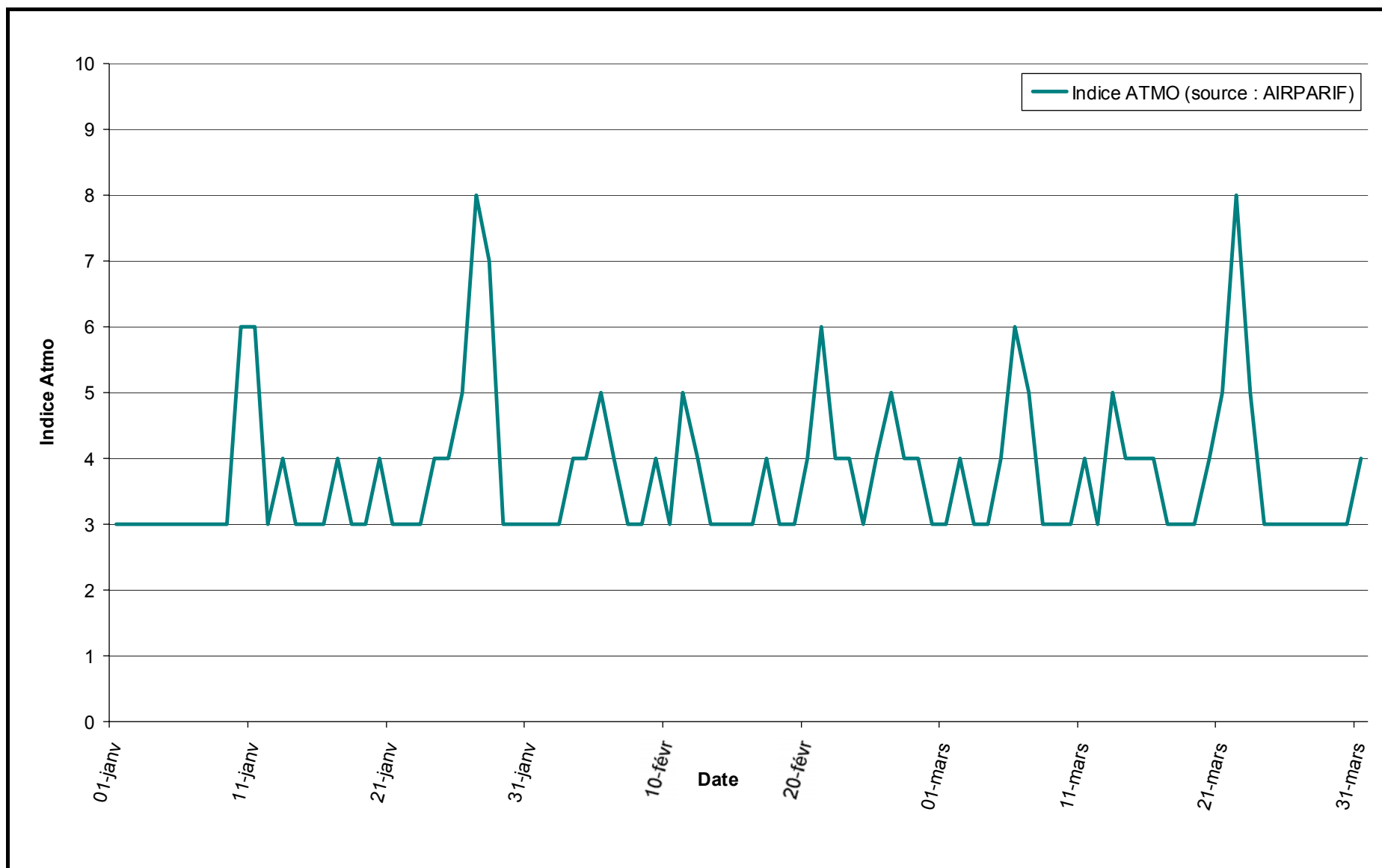


Figure 53 – Évolution temporelle du niveau de pollution / 1<sup>er</sup> trimestre 2000

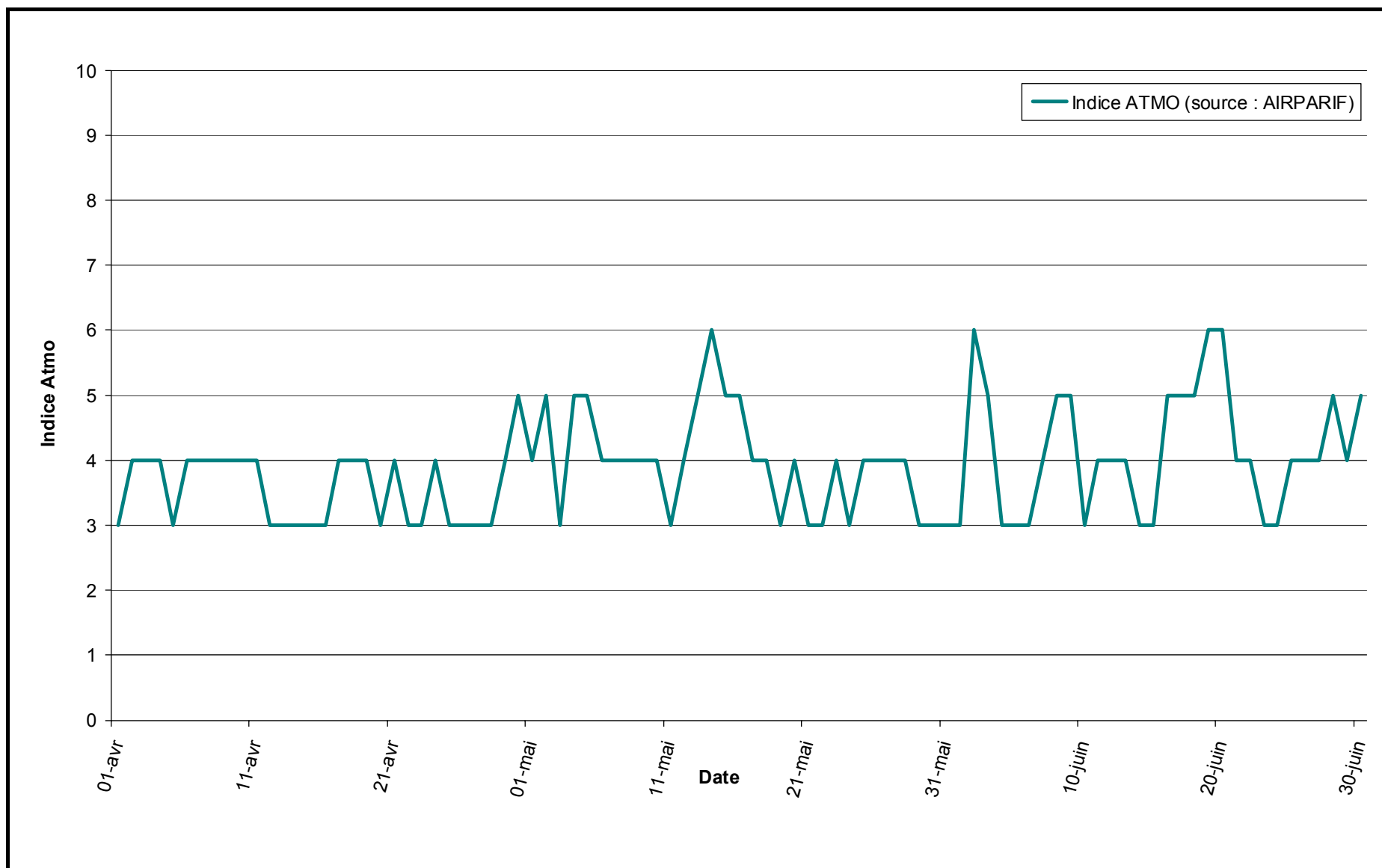


Figure 54 – Évolution temporelle du niveau de pollution / 2<sup>e</sup> trimestre 2000

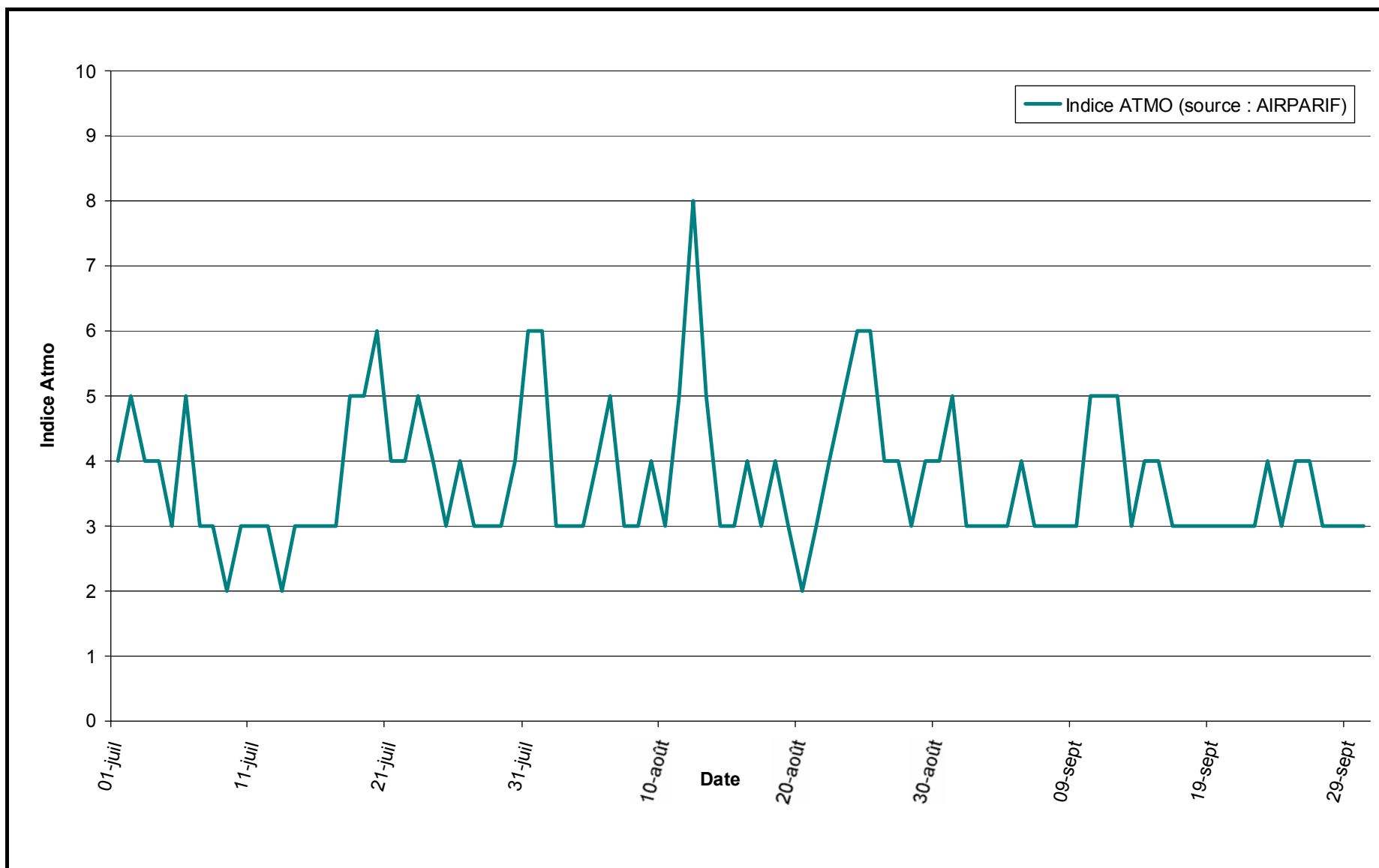


Figure 55 – Évolution temporelle du niveau de pollution / 3<sup>e</sup> trimestre 2000

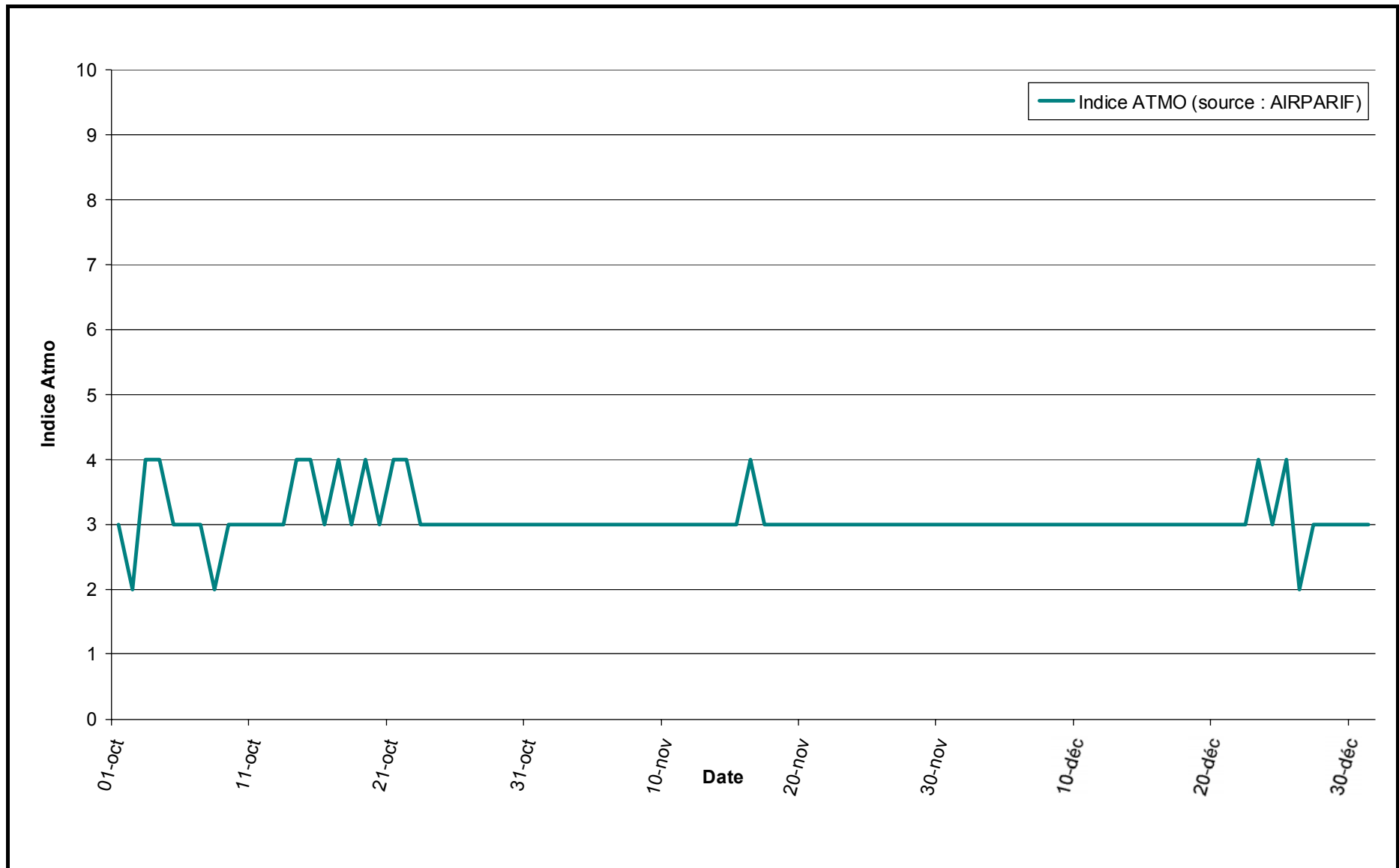


Figure 56 – Évolution temporelle du niveau de pollution / 4<sup>e</sup> trimestre 2000

La forme de l'évolution du niveau de pollution est clairement visible : une succession de dents, séparées ou non par des paliers de quelques jours. Toutes les dents sont-elles des pics ? Est-ce que le niveau de fond correspond au minimum atteint par l'indice ? Répondre à cette question n'est pas chose aisée comme en témoignent les auteurs d'une revue des principales études portant sur les liens entre épisodes de pollution et effets sanitaires :

La définition temporelle des périodes de pollution n'est pas toujours claire. Certains auteurs adoptent une définition normative à partir des seuils d'alerte, d'autres ne précisent pas les critères de choix de la période considérée, ce qui peut laisser penser qu'ils ont procédé à un choix plutôt *a posteriori*, pouvant influencer la nature des relations trouvées.<sup>322</sup>

La définition normative d'un pic de pollution peut être émise en considérant la procédure d'information et d'alerte mise en œuvre depuis le 1<sup>er</sup> juillet 1999 (arrêté interpréfectoral du 24 juin 1999) en région parisienne. Elle concerne trois polluants (dioxyde de soufre, dioxyde d'azote et ozone) et comporte deux niveaux de gravité croissante :

- **niveau d'information et de recommandation** : ce niveau comprend des actions d'information de la population, des recommandations sanitaires aux catégories de la population particulièrement sensibles, ainsi que des recommandations et des mesures visant à réduire certaines des émissions polluantes (stationnement résidentiel gratuit par exemple) ;
- **niveau d'alerte** : ce niveau comprend, outre les actions prévues au niveau d'information et de recommandation, des mesures de restriction ou de suspension des activités concourant à la pollution (arrêt d'activités industrielles), y compris, le cas échéant, de la circulation des véhicules (circulation alternée).

On dira alors qu'il y a pic de pollution lorsque le niveau d'information et de recommandation est atteint. Durant l'année 2000, sept pics ont donc été recensés par Airparif<sup>323</sup> :

- les 27 janvier, 22 mars et 12 août 2000 (indice Atmo 8 : qualité mauvaise),
- le 28 janvier 2000 (indice Atmo 7 : qualité mauvaise),
- les 21 février, 6 mars et 20 juillet 2000 (indice Atmo 6 : qualité moyenne).

Remarquons tout d'abord que deux pics sont recensés sur deux jours consécutifs. Notons ensuite, sur le graphe 1 (évolution de l'indice Atmo durant l'année 2000), que la

---

<sup>322</sup> ORS, 1997, p. 131

<sup>323</sup> À la rubrique « alertes » de leur site Internet : <http://www.airparif.asso.fr/alerte>.



valeur 6 a été atteinte à plusieurs reprises (le 2 juin par exemple) sans que le niveau d'information soit déclenché.

Une autre définition est celle donnée par Gérard Thibaut : le terme « pic de pollution » est approprié lorsque le niveau de pollution nécessite « des mesures à court terme de limitation des sources, notamment automobiles »<sup>324</sup>. Sont inclus dans cette définition tous les jours où le niveau d'information est atteint ainsi que tous ceux où des mesures de limitation des sources sont prises de manière préventive (stationnement résidentiel gratuit le 15 mai 2000 par exemple).

Ces deux définitions ne sont pas adaptées à notre recherche puisque nous avons choisi l'indice Atmo comme indicateur du niveau de pollution, nous allons définir la notion de pic de pollution à partir de celui-ci et plus exactement en définissant auparavant le niveau de fond de pollution.

Considérons les variations temporelles de l'indice Atmo (graphe 1), le **niveau de fond** apparaît clairement sur le graphe, notamment lors du dernier trimestre 2000 : indice égal à 2, 3 ou 4 (qualité de l'air très bonne ou bonne) pendant 313 jours, soit 85.5 % de l'année. Les jours où l'indice Atmo est supérieur ou égal à 5 peuvent alors être considérés comme des jours de pic de pollution. Si l'indice atteint ou dépasse la valeur 5 pendant plusieurs jours consécutifs, un seul pic est comptabilisé. Sur le graphe 1, un **pic de pollution** est donc une "dent" dont la hauteur atteint au moins la valeur 5 de l'indice, la largeur de la "dent" caractérisant la durée du pic ; 28 pics peuvent ainsi être comptabilisés, leur durée allant de 1 à 5 jours et leur intensité de 5 à 8 sur l'échelle Atmo<sup>325</sup>. Ces éléments sont présentés de manière synthétique dans le tableau ci-après :

---

<sup>324</sup> THIBAUT Gérard, 2000, *La pollution atmosphérique en milieu urbain. L'exemple de la Région Parisienne*. Service des Pollutions Atmosphériques – Air et Silence, Direction de la Protection de l'Environnement, Mairie de Paris, p.58.

<sup>325</sup> Cette réflexion sur la définition du pic de pollution est basée sur les résultats de mesure faites en région parisienne par Airparif. Elle pourrait également être menée de la même manière à partir des résultats de mesures d'autres associations du réseau Atmo.

Numéro de pic	Déclenchement du pic	Durée du pic (en jours)	Intensité maximale (indice Atmo)
1	10 janvier	2	6
2	26 janvier	3	8
3	5 février	1	5
4	11 février	1	5
5	21 février	1	6
6	26 février	1	5
7	6 mars	2	6
8	13 mars	1	5
9	21 mars	3	8
10	30 avril	1	5
11	2 mai	1	5
12	4 mai	2	5
13	13 mai	4	6
14	2 juin	2	6
15	8 juin	2	5
16	16 juin	5	6
17	28 juin	1	5
18	30 juin	1	5
19	2 juillet	1	5
20	6 juillet	1	5
21	18 juillet	3	6
22	23 juillet	1	5
23	31 juillet	2	6
24	6 août	1	5
25	11 août	3	8
26	23 août	3	6
27	31 août	1	5
28	10 septembre	3	5

Tableau 19 – Liste des pics de pollution (Atmo  $\geq$  5) survenus pendant l'année 2000

Tout au long de l'année 2000, 52 jours de pics de pollution se succèdent, plus ou moins rapidement ; le reste de l'année, le niveau de pollution est souvent qualifié de « normal », c'est le niveau de fond.

## 1.2- Bruit de fond et pic d'information

Dans ce paragraphe, nous cherchons à identifier la forme des variations temporelles du traitement médiatique. Pour cela, nous avons tracé les évolutions temporelles de trois variables : les **nombre**s de « documents », relatifs à la pollution de l'air, qui ont été diffusés chaque jour à la **radio**, à la **télévision** et dans la **presse**. A partir du corpus détaillé au chapitre précédent, pour chaque type de média, nous avons simplement recensé le nombre de « documents » qui ont été diffusés chaque jour de l'année 2000. Nous n'avons tenu compte ni du canal de diffusion (par exemple : *TF1*, *France 2*, *France 3*... pour la télévision) ni du type de document (animation, journal télévisé, magazine...). A titre d'exemple, trois documents ont été diffusés, à la télévision, le dimanche 12 mars 2000 :

- une brève en image durant le journal télévisé « Le six minutes » sur *M6* ;
- un reportage et un plateau extérieur durant le magazine « France Europe Express » sur *France 3*.

Précisons qu'en ce qui concerne les magazines hebdomadaires ou mensuels, la date considérée est celle du jour de parution. Par exemple, deux articles traitant de la pollution de l'air sont parus dans le numéro de *Marianne* de la semaine du 20 au 26 novembre 2000. Nous avons donc comptabilisé (entre autres) 2 documents « presse » pour le lundi 20 novembre 2000 et aucun pour les autres jours de la semaine.

Les évolutions des nombres de documents « radio », « télé » et « presse » sont représentées par des lignes brisées respectivement verte, bleue et rouge sur le graphe 2. Comme précédemment, l'année 2000 a été découpée en quatre trimestres (figures 57 à 60) ; pour faciliter les comparaisons, les échelles des ordonnées sont identiques sur les quatre feuilles.

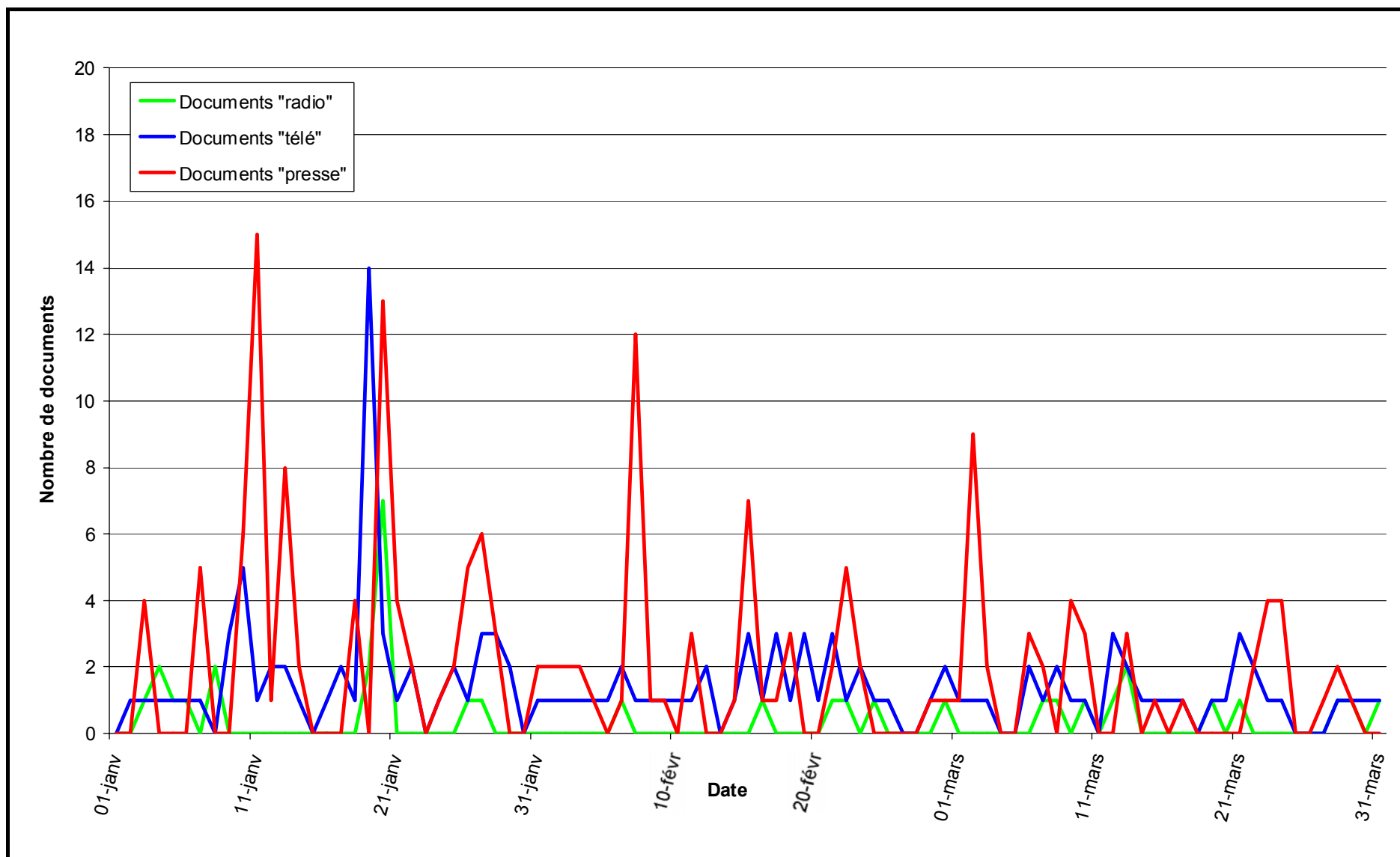


Figure 57 – Évolution temporelle du nombre de documents / 1<sup>er</sup> trimestre 2000

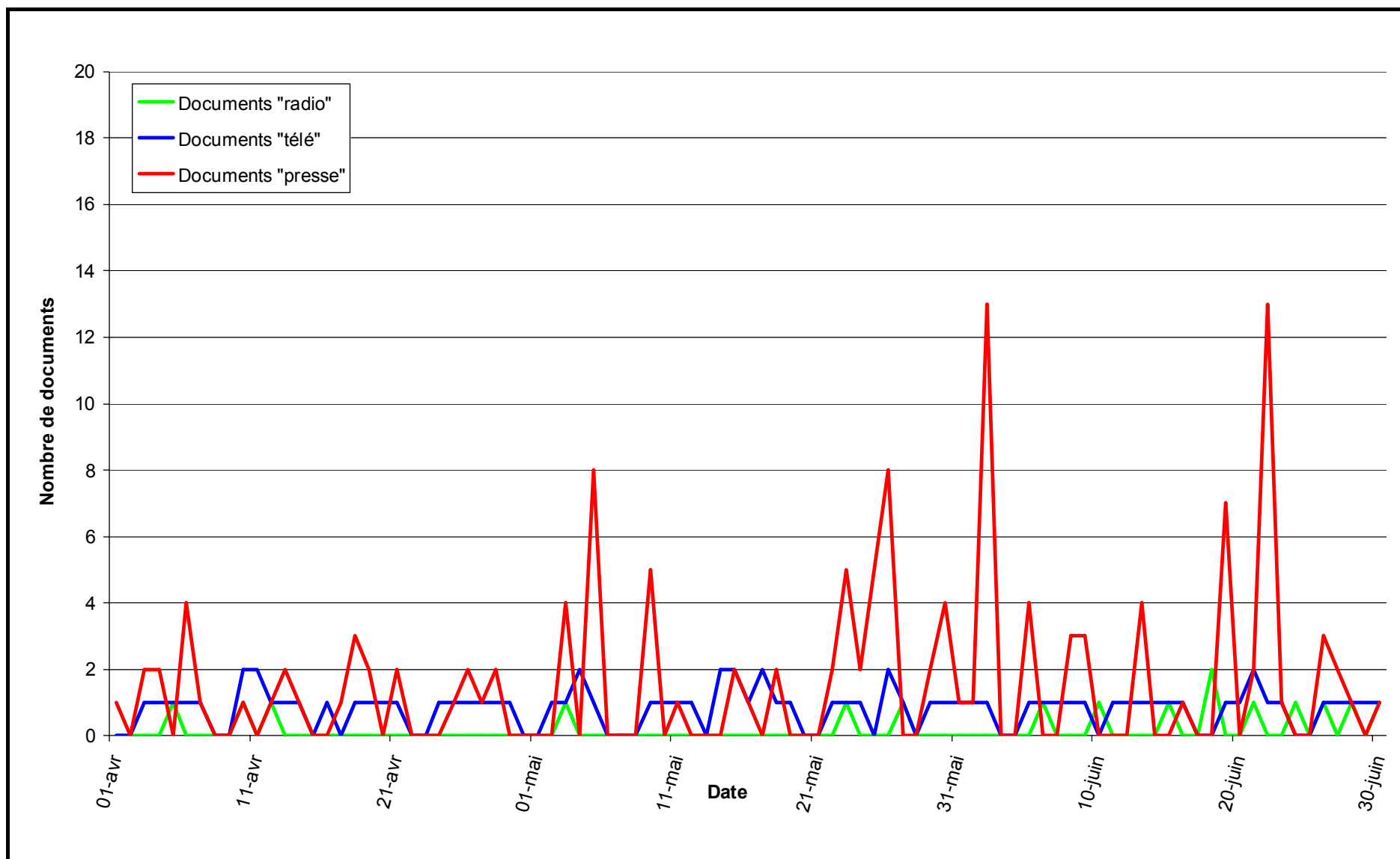


Figure 58 – Évolution temporelle du nombre de documents / 2<sup>e</sup> trimestre 2000

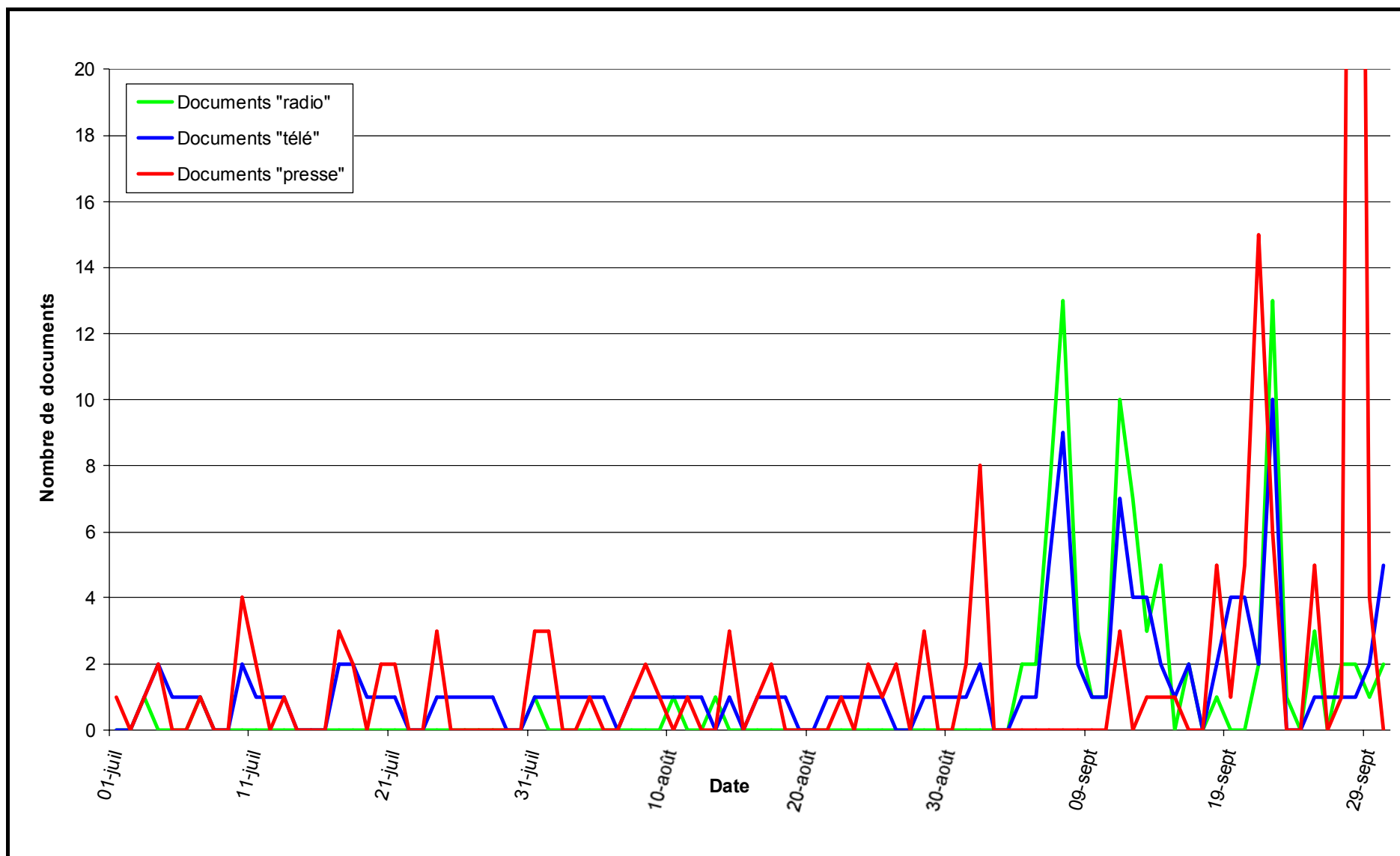


Figure 59 – Évolution temporelle du nombre de documents / 3<sup>e</sup> trimestre 2000

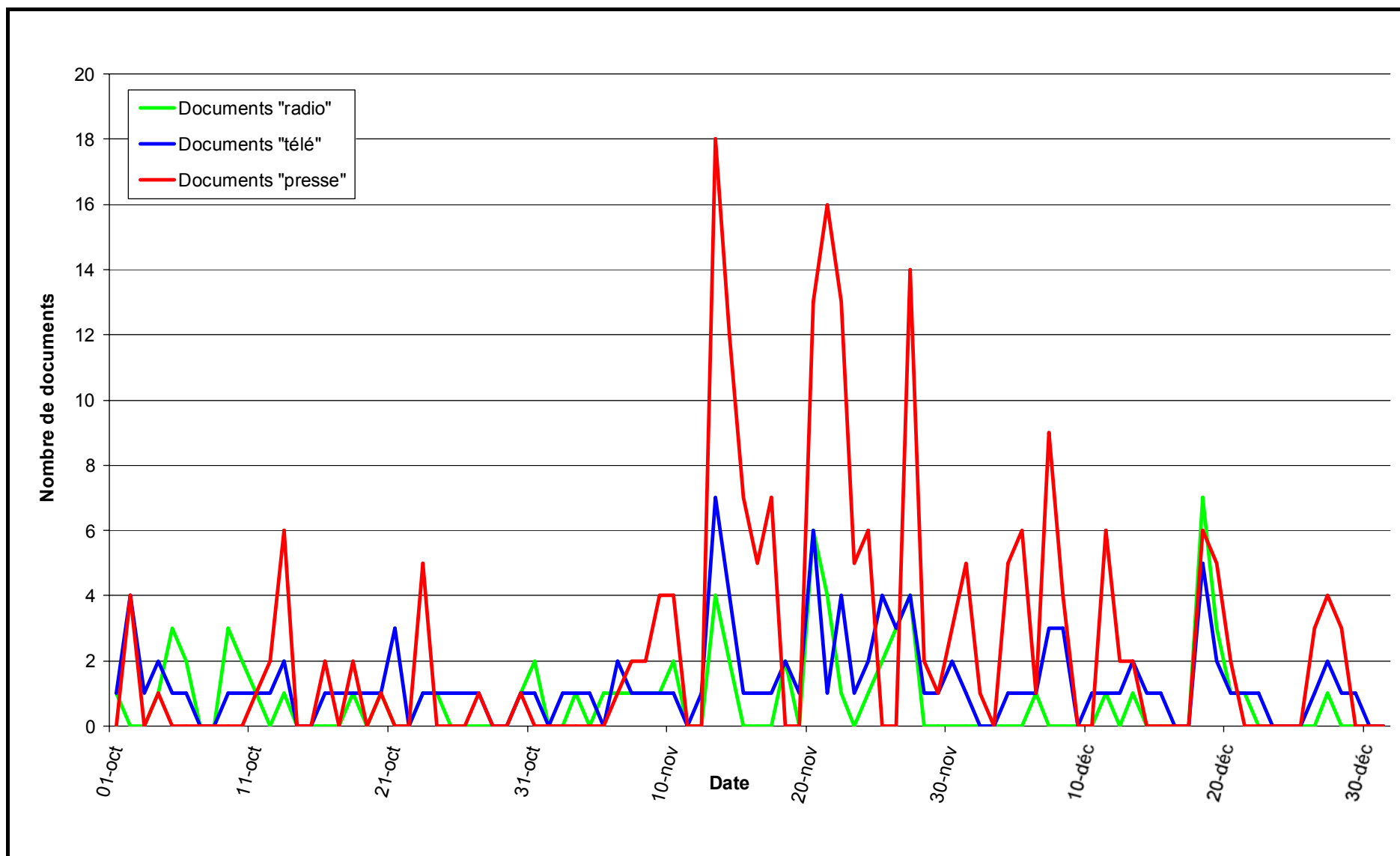


Figure 60 – Évolution temporelle du nombre de documents / 4<sup>e</sup> trimestre 2000

Les lignes brisées, qui représentent les évolutions dans le temps des nombres de documents radio (vert), télévision (bleu) et presse (rouge), adoptent la même allure que celle caractérisant le niveau de pollution : elles sont irrégulières et prennent des allures de dents de scie, avec un nombre de dents plus ou moins important et des dents plus ou moins pointues suivant la variable et la date considérées. La couverture médiatique du problème s'apparente donc à une succession de pics, plus ou moins aigus (par exemple, de 1 à 50 documents pour la presse) et plus ou moins étendus dans le temps (de 1 à 5 jours toujours en ce qui concerne la presse).

La distinction entre **pic d'information** et « **bruit** » **de fond** (pas ou peu de documents) semble également possible. Toute la difficulté résiderait dans la définition de la frontière entre bruit de fond et tapage. Cette tâche serait d'autant plus difficile que ces frontières sont vraisemblablement différentes pour chacun des médias considérés<sup>326</sup>. En effet, les évolutions temporelles des nombres de documents diffusés par la radio, la télévision et la presse sont dissemblables :

- la prédominance de la couleur rouge s'explique par les différences de taille entre les corpus respectifs (703 documents « presse » contre 421 « télé » et seulement 153 « radio ») ;
- il n'y a que 87 jours de « silence » (aucun document) à la télévision contre 181 dans la presse et 273 à la radio : le bulletin sur la qualité de l'air, diffusé à 19h23 sur *France 3* tous les jours ouvrés, est comptabilisé alors que ceux diffusés dans la presse régionale et les radios locales ne le sont pas<sup>327</sup>.

En outre, la faible mobilisation médiatique durant la période estivale (pourtant propice à la formation d'ozone et autres polluants photochimiques) est remarquable. De manière plus générale se pose la question du lien éventuel entre le niveau (ou le risque) de pollution et la mobilisation des journalistes.

---

<sup>326</sup> On peut s'interroger sur l'intérêt de quantifier de telles frontières. L'essentiel semble être, à nos yeux, le constat suivant : la médiatisation du problème de la pollution de l'air est plus forte certains jours que d'autres.

<sup>327</sup> Les cartes publiées par la presse régionale (*Le Parisien – Edition de Paris*, par exemple) ne sont accompagnées d'aucun commentaire ; elles ont donc été écartées du corpus. Quant aux spots radiodiffusés (par *Radio France Provence* et *Radio Vitamine* pour la région PACA, par exemple), ils ne sont pas référencés par l'INA (cf. chapitre 4).



### 1.3- Alerte ou tapage médiatique

Afin de constater une éventuelle corrélation entre niveau de pollution et niveau de médiatisation, nous construisons un autre graphe (*cf.* figures 61 à 64) qui présente les modifications suivantes par rapport aux précédents :

- les variations temporelles des niveaux de pollution et de couverture médiatique sont représentées sur le même graphe ;
- les nombres de documents radio, télévision et presse sont regroupés sous une même étiquette : « nombre de documents - tous médias confondus » (ligne brisée de couleur orange) ;
- l'échelle verticale de l'indice Atmo (ligne brisée de couleur bleu-vert) est décalée de 2 unités dans le sens négatif (vers le bas) pour que le minimum de l'indice Atmo corresponde avec le silence médiatique (zéro document) ;
- cette même échelle est également dilatée.

Les échelles verticales étant différentes, la comparaison entre les deux lignes brisées<sup>328</sup> consiste simplement à situer les pics de pollution et d'information les uns par rapport aux autres : sont-ils ou non simultanés (mêmes dates) ?

---

<sup>328</sup> Nous allons comparer les variations d'une variable régionale (l'indice Atmo mesuré par Airparif) avec celles d'une variable "plutôt" nationale (le nombre de sujets tous médias confondus, médias parisiens mais surtout nationaux). Cette "irrégularité" est inévitable, l'indice Atmo ayant une signification au niveau local uniquement. Nous verrons également (chapitre 5) que les médias nationaux abordent régulièrement le problème de la pollution de l'air, à Paris en particulier. La comparaison entre ces deux variables n'est donc pas dénuée de sens.

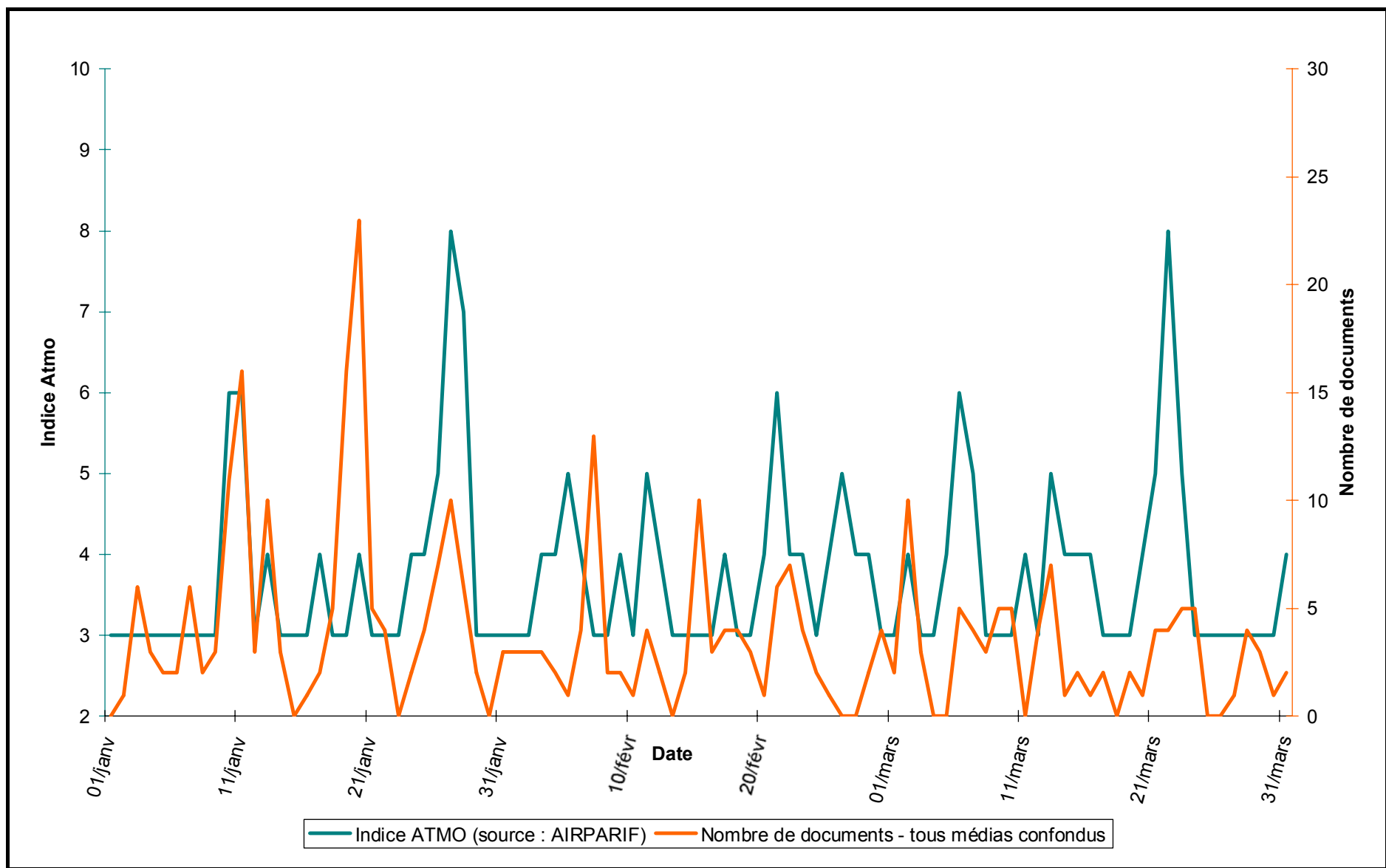


Figure 61 –Corrélation éventuelle entre niveau de pollution et niveau de médiatisation / 1<sup>er</sup> trimestre 2000

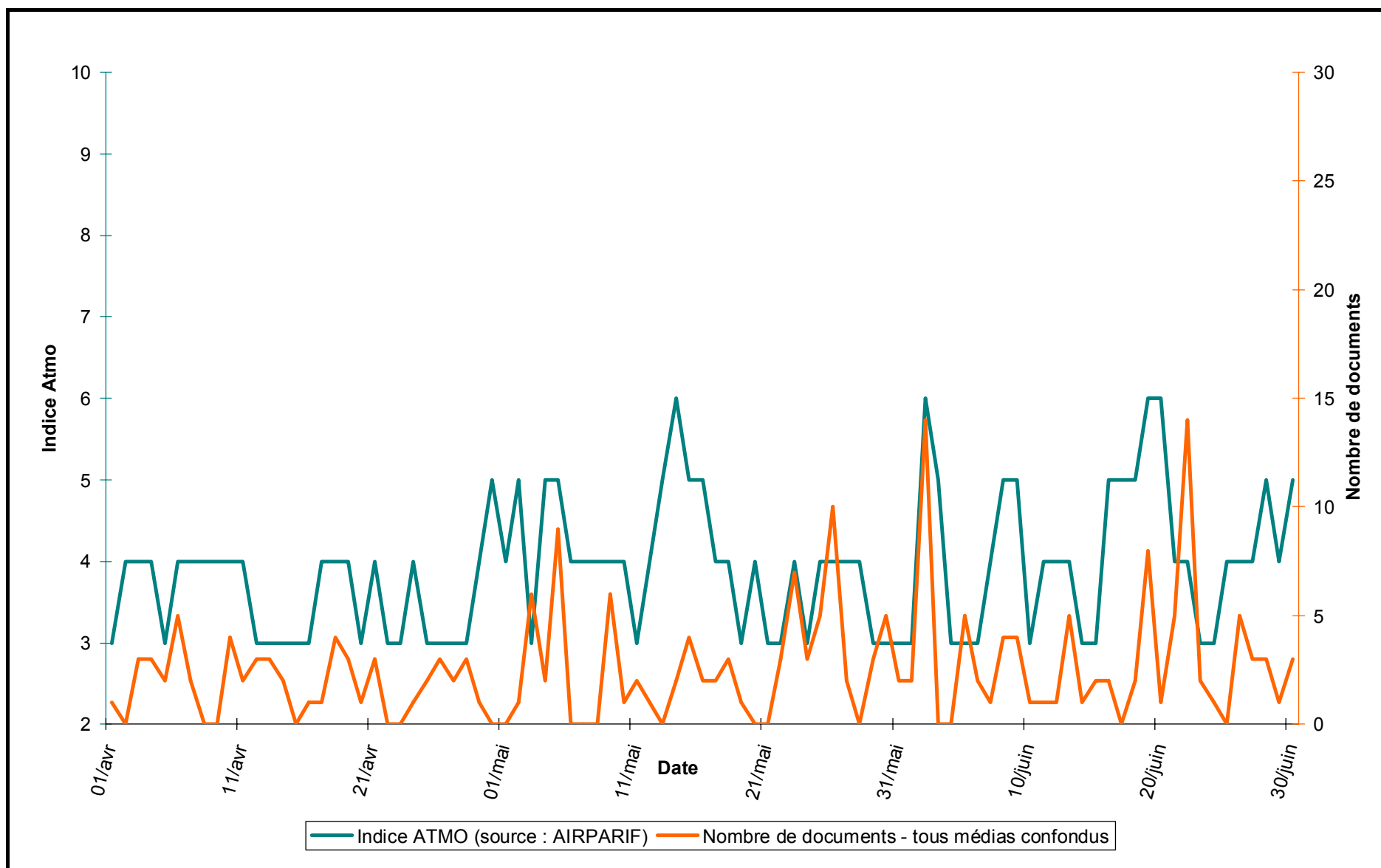


Figure 62 – Corrélation éventuelle entre niveau de pollution et niveau de médiatisation / 2<sup>e</sup> trimestre 2000

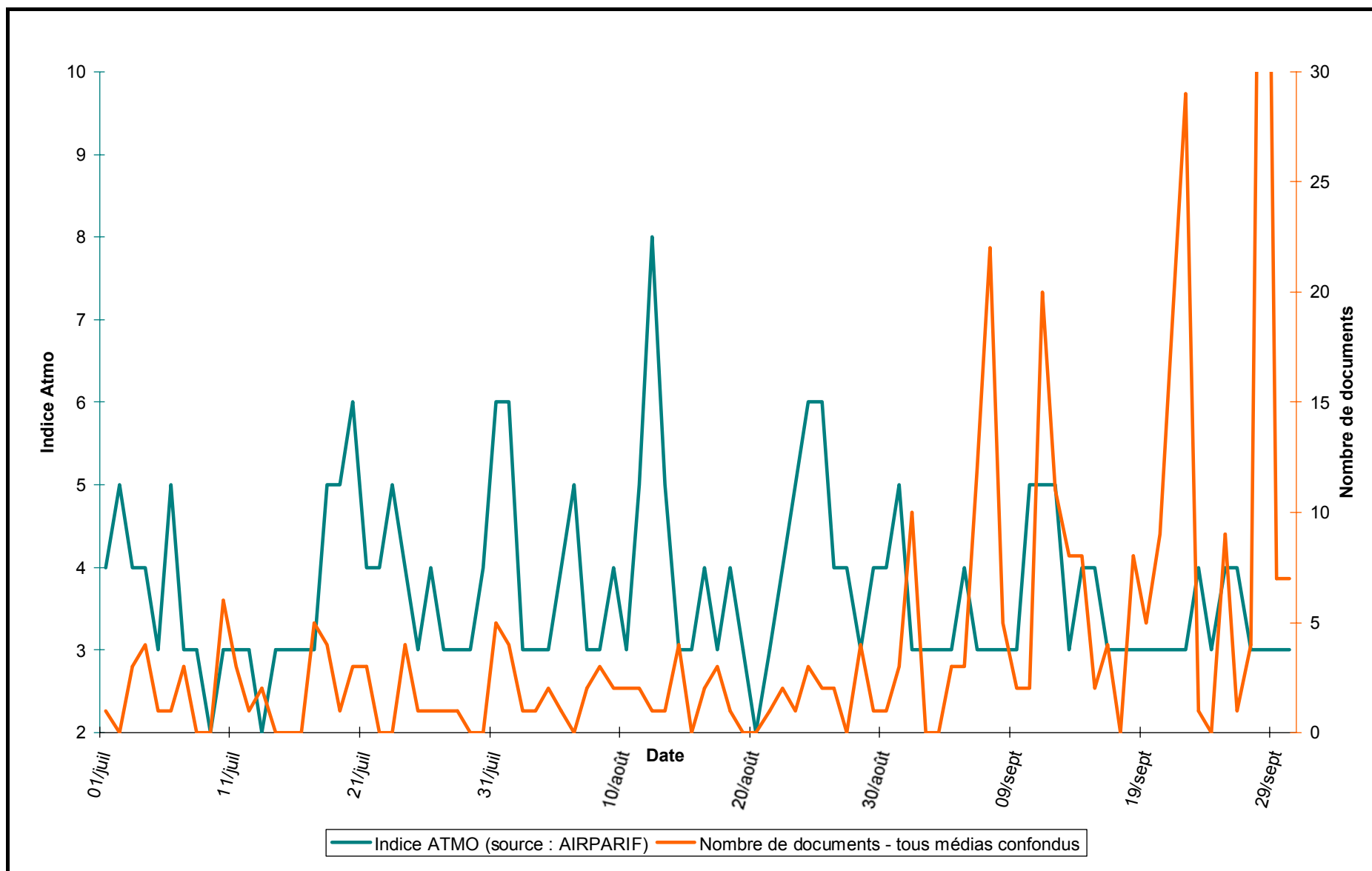


Figure 63 – Corrélation éventuelle entre niveau de pollution et niveau de médiatisation / 3<sup>e</sup> trimestre 2000

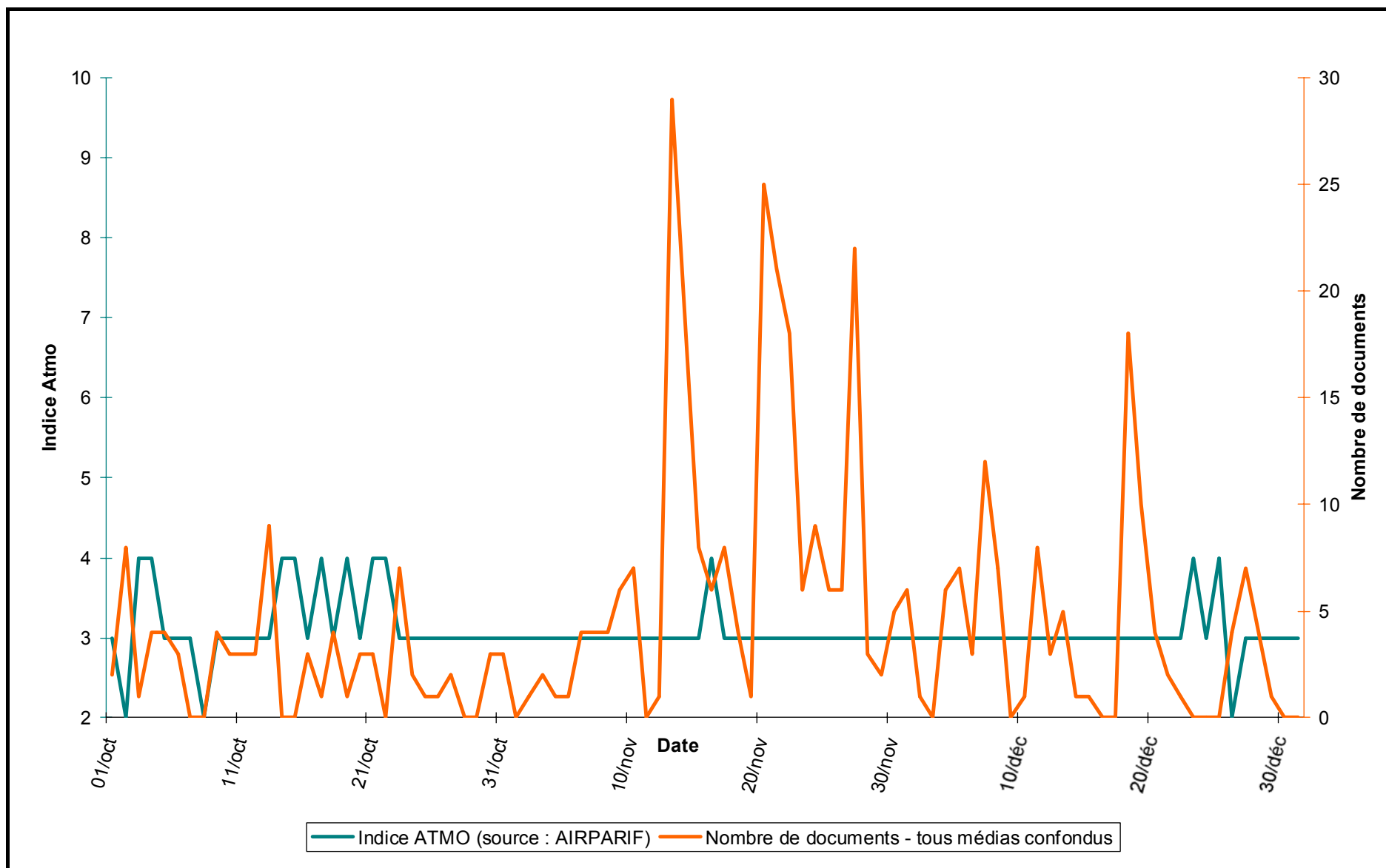


Figure 64 – Corrélation éventuelle entre niveau de pollution et niveau de médiatisation / 4<sup>e</sup> trimestre 2000

Certains pics de pollution sont accompagnés ou suivis<sup>329</sup> de pics d'information. Ces pics correspondent alors à des **alertes médiatiques**. C'était le cas les 10 et 11 janvier, les 26 et 27 janvier et les 2 et 3 juin 2000. On peut alors se demander si la réponse médiatique est proportionnelle à l'élévation du niveau de pollution. En d'autres termes, peut-on vraiment dire que plus le pic de pollution est fort, plus les médias réagissent ?

Non. Le 12 août, l'indice Atmo atteint la valeur 8 (qualité de l'air mauvaise), ce qui est le maximum de l'année (atteint à 3 reprises au cours de l'année) et pourtant très peu de documents ont été recensés avant le pic (prévention), pendant ou après le pic : trois documents le 10 août, deux le 11 août, un seul les 12 et 13, et quatre le 14. En effet, ces jours-là, les journalistes étaient focalisés sur la sécurité routière à la veille du week-end du 15 août ainsi qu'aux dernières opérations de pompage du fuel de l'Erika comme en témoignent les titres des journaux télévisés des différentes chaînes hertziennes<sup>330</sup>. Une telle absence de réponse médiatique à une augmentation du niveau de pollution se retrouve plusieurs fois dans l'année, par exemple :

- autour du 21 février, le niveau de pollution atteint la valeur 6 alors que la couverture médiatique oscille entre 1 et 6 documents : les journaux télévisés sont consacrés à l'épidémie de listériose qui touche la France (22 personnes touchées dont 7 morts suite à la consommation de langue de porc en gelée) ;
- entre le 21 et le 23 mars, le nombre total de documents est faible (entre 3 et 5 documents) alors que l'indice Atmo varie entre 5 et 8 : tous les regards sont tournés vers la visite du Pape Jean-Paul II en Israël ;
- la grève des convoyeurs de fond qui exigent la reconnaissance de leur métier de plus en plus exposé, et la pénurie des billets de banque, occultent le pic de pollution de la mi-mai (moins de quatre documents) ;
- la période du 23 au 26 août est marquée par la journée de deuil national en Russie suite au naufrage du sous-marin *Koursk* ainsi qu'au début de la grogne des marins pêcheurs qui protestent contre la hausse des prix du carburant et bloquent certains ports de pêche (Sète, Boulogne-sur-Mer...), le pic de pollution des 24 et 25 août passe presque inaperçu (moins de trois documents).

---

<sup>329</sup>Il faut tenir compte du délai entre la transmission par Airparif de l'information aux agences de presse et aux services concernés et sa diffusion par les médias. Ces alertes seront qualifiées d'alertes tardives ci-après.

<sup>330</sup>Nous avons pu isoler ces événements à partir des archives de l'INA.

Nous venons de le voir, certains pics de pollution ne sont pas accompagnés de pics médiatiques. L'inverse existe également, ce cas est même fréquent : il s'agit alors du **tapage médiatique**<sup>331</sup>. Il faut alors s'intéresser aux contenus des documents concernés pour expliquer l'engouement soudain des journalistes :

- le 19 janvier, les mesures gouvernementales de lutte contre l'effet de serre sont annoncées par Lionel Jospin, bilan : une vingtaine de documents alors que le niveau de pollution est faible (indice 4) ;
- la crise des routiers de début septembre et les concessions<sup>332</sup> de Jean-Claude Gayssot provoquent une secousse politique au sein de la majorité plurielle et une couverture médiatique en conséquence (16 documents les 7 et 11 septembre) ;
- le 21 juin, Dominique Voynet, Ministre de l'Environnement, fait une communication en Conseil des Ministres sur la politique de lutte contre la pollution de l'air en milieu urbain<sup>333</sup> (indice 4, jusqu'à 14 documents);
- c'est le 21 septembre que se déroule l'opération « En ville sans ma voiture ? » (indice 3, 25 documents) ;
- un numéro spécial de *Courrier International* paraît le 28 septembre, il est consacré lui aussi à l'opération « En ville sans ma voiture ? » et plus précisément sur les opérations similaires menées dans différentes villes du monde (indice 3, 53 documents) ;
- au mois de novembre, alors que le niveau de pollution est faible et stable, la conférence mondiale sur les changements climatiques de La Haye mobilise fortement les journalistes pendant plus de quinze jours : chaque début de semaine est très marqué (26 et 18 documents pour les 13 et 14 novembre, 19 documents pour les 20 et 21 novembre). Les commentaires qui suivent la fermeture, et l'échec, de la conférence sont également nombreux le lundi 27 novembre 2000 (20 documents).
- enfin, Jean-Pierre Duport, le Préfet de la Région Île-de-France, annonce le 18 décembre son plan de réduction de la circulation automobile dans la région et notamment dans la capitale (indice Atmo égal à 3 mais 16 et 11 documents les 18 et 19 décembre).

---

<sup>331</sup> Le terme « tapage » est à concevoir comme « grand retentissement que connaît une affaire » plutôt que « bruit accompagné de désordre » (Dictionnaire Hachette Encyclopédique, 2000).

<sup>332</sup> Notamment la suppression de la vignette pour les véhicules particuliers et l'abandon de la politique fiscale sur le gazole (augmentation du prix du litre du gazole de 7 centimes chaque année pour rattraper le prix du super).

<sup>333</sup> En ce qui concerne ces deux derniers exemples, il faut signaler que le contenu des communications gouvernementales est connu des journalistes quelques jours avant leur diffusion « officielle ». Des pré-pics sont ainsi repérables sur le graphe les 11 janvier et 19 juin.

Relativement au problème de la pollution de l'air, nous avons montré que l'évolution temporelle (au cours de l'année 2000) de l'information médiatique est constituée d'une succession de pics d'information, plus ou moins aigus. Le reste du temps, c'est le **bruit de fond** médiatique, voire le **silence** médiatique. Les pics d'information sont qualifiées d'**alertes** médiatiques lorsqu'ils sont corrélés avec les pics de pollution et de **tapages** médiatiques dans le cas contraire.

Pour analyser la mise sur agenda médiatique du problème de la pollution de l'air nous allons examiner successivement les caractéristiques du bruit de fond, des alertes puis des tapages médiatiques.

## 2- LE TRAITEMENT MÉDIATIQUE DE FOND

Si nous avons beaucoup parlé des pics d'information, comme les pics de pollution attirent l'attention des pouvoirs publics et des médias, le bruit de fond relatif au problème de la pollution atmosphérique mérite que l'on s'y attarde un peu. En effet, sur le long terme, le niveau de fond de pollution s'avèrerait plus dangereux que les pics épisodiques ; si l'on fait à nouveau un parallèle entre pollution et médiatisation, que peut-on dire du bruit de fond médiatique ?

### 2.1- Quels bruits de fond ?

Dans le paragraphe précédent, nous avons défini le bruit de fond par opposition aux pics d'information. Plus précisément, il s'agit de tous les documents dont le centre d'intérêt n'a pas été suffisamment attractif :

- les documents qui traitent du problème de la qualité de l'air de manière ponctuelle, notamment dans les journaux d'information,
- les émissions régulières et les chroniques spécialisées dans l'environnement.



Concernant les émissions régulières, nous avons identifié plusieurs bruits de fond, selon le média considéré :

- le spot quotidien de la qualité de l'air diffusé sur *France 3 Paris Île-de-France Centre* vers 13h28 et 19h23 tous les jours ouvrés ;
- l'indice de la qualité de l'air donné avec les prévisions météorologiques sur certains périodiques comme *Le Parisien* ou, plus récemment, le quotidien gratuit *Métro*<sup>334</sup> ou certaines stations de radio (*Skyrock, BFM...*) ;
- les chroniques radiophoniques sur les questions générales d'environnement comme « Planète environnement », « BFM environnement » et « Planète verte » diffusées respectivement sur *France Info*<sup>335</sup>, *BFM*, et *Radio Bleue* (à partir de septembre 2000).

Nous avons choisi de nous intéresser plus particulièrement au spot Airparif diffusé en début de soirée sur *France 3 Île-de-France*. Plusieurs raisons expliquent ce choix :

- ce spot est spécifique à la pollution de l'air ;
- il est suffisamment long pour aborder des informations complémentaires, en plus de l'indice Atmo ;
- le potentiel d'audience est important avec environ 10% d'audience globale et 40% de part de marché de la tranche horaire qui suit le spot de la qualité de l'air<sup>336</sup>.
- l'information était facilement accessible grâce aux services de l'INA ;

## 2.2- Le spot de la qualité de l'air d'Airparif

Nous allons tout d'abord examiner les caractéristiques techniques de ce bulletin, puis analyser les différents thèmes abordés et enfin discuter de l'indice Atmo lui-même.

---

<sup>334</sup> Nous avons exclu de notre corpus l'indice Atmo donné par ces journaux, et notamment celui du *Parisien* (le quotidien gratuit *Métro* n'était pas encore disponible en 2000 en France) parce qu'il n'y avait *a priori* rien à analyser. Cependant, à la lumière des analyses qui vont suivre, il est intéressant de remarquer que l'indice Atmo est à nouveau associé à la carte météo...

<sup>335</sup> En septembre 2002, une autre chronique est apparue sur *France Info*, en plus de « Planète environnement » et « Planète mer » : c'est « l'info du jour environnement » diffusée tous les matins à 7h15 et 8h15, présentée encore par Nathalie Fontrel.

<sup>336</sup> Les informations fournies par la base de donnée Médiacorpus de l'Inathèque de France sont très précises et les données concernant l'audience d'une émission télévisée sont fournies par l'institut de sondage Médiamétrie. Tranche par tranche, on peut connaître les différents taux d'audience et parts de marché. Malheureusement, le spot de la qualité de l'air n'est pas référencé dans cette base, ces données ne sont pas accessibles directement. En revanche, les données concernant le 19/20 qui précède et les publicités qui suivent le bulletin Ariparif et celui de la météo sont, elles, consultables. C'est comme cela que nous obtenons un ordre de grandeur des audiences.

## 2.2.1- Les caractéristiques techniques

Le spot de la qualité de l'air est diffusé tous les jours à 19h23 sur *France 3 – Paris, Île-de-France*, sauf les samedis, dimanches et jours fériés. Il est précédé du « 19/20 édition régionale », il est immédiatement suivi de la météo, qui est "présentée"<sup>337</sup> par la même personne, puis du 19/20 édition nationale.

Alors que la météo est quasiment toujours annoncée à la fin du journal régional, ainsi que le nom de la présentatrice (Marie Dufresne ou Florence Gallice), ce n'est pas le cas du spot de la qualité de l'air, même s'il précède la page météo<sup>338</sup>. Il y a cependant quelques exceptions les 11 février, 29 mai et 30 mai, la personne qui présente le 19/20 indique : « après la météo et la qualité de l'air, la suite du 19/20 » (TS-30) ; « c'est ce que nous verrons avec la météo, juste après la qualité de l'air » (TS-100) et « la qualité de l'air et la météo dans quelques instants » (TS-101).

Le spot de la qualité de l'air est très court : le « discours » de la voix off féminine dure moins de trente secondes. Si on ajoute le générique de présentation et de fin, précédé et suivi des inévitables « sponsors »<sup>339</sup> (les groupes G20) on arrive à une minutes trente environ.

Ce sont les 30 secondes centrales qui nous intéressent puisqu'elles sont le support de l'information. Les informations importantes sont portées textuellement à l'écran : l'indice du jour, le qualificatif associé (au centre de l'écran), l'échelle atmo (bandeau haut) et, dans une moindre mesure, le nom de l'organisme scientifique responsable des mesures Airparif ainsi que les coordonnées téléphoniques ou minitel (bandeau bas).

Nous avons remarqué que trois fonds d'écran sont utilisés (représentés ci-après), et ceci indépendamment de la valeur de l'indice Atmo :

- vue aérienne de la place de l'Étoile à Paris. Le temps qui passe est symbolisé par les voitures et les nuages qui se déplacent ;

<sup>337</sup> La présentation se résume à une voix *off*.

<sup>338</sup> Ceci est un simple constat : nous n'avons pas cherché à savoir pourquoi le spot de la qualité de l'air n'était pas annoncé : est-ce par manque de temps ? parce que cela ne présente pas d'intérêt ? parce que la météo est plus importante que la qualité de l'air ? etc.

<sup>339</sup> Selon Yves MARTIN-HOLGER, animateur des réunions du groupe de travail communication et information : « les séquences consacrées à la qualité de l'air à la télévision s'apparentent à celles dédiées à la circulation routière. L'apparition de sponsors pour ces séquences est révélatrice de l'insertion de l'information au sein du média » (Inter-groupe « Communication et Information du public » du projet de Plan Régional pour la Qualité de l'Air, 1998, *Compte-rendu de la réunion du 21 septembre 1998*, document interne à la DRIRE Île-de-France, p.4

- vue aérienne de la Tour Eiffel à Paris. Au premier plan la Seine et le pont de l'Alma. De nombreux véhicules et bateaux sont, là encore, en mouvement ;
- vue du sol de la place de l'Obélisque à Paris. Très peu de mouvements. L'impression de temps qui passe est dans ce cas donnée par les voitures qui apparaissent (elles sont garées) puis qui disparaissent ainsi que par la luminosité et l'orientation du soleil (non visible) qui changent : les ombres des poteaux lumineux tournent et la nuit tombe à la fin du spot.



Figure 65 – Imagettes extraites du spot de la qualité de l'air de France 3 Île-de-France Paris des 3 janvier, 10 janvier et 7 février 2000

La voix off rappelle l'indice atmo et complète cette information par des précisions relatives aux conditions météo, aux moyens de lutte... Ce sont ces informations complémentaires que nous allons examiner plus en détail.

## 2.2.2- Les thèmes abordés

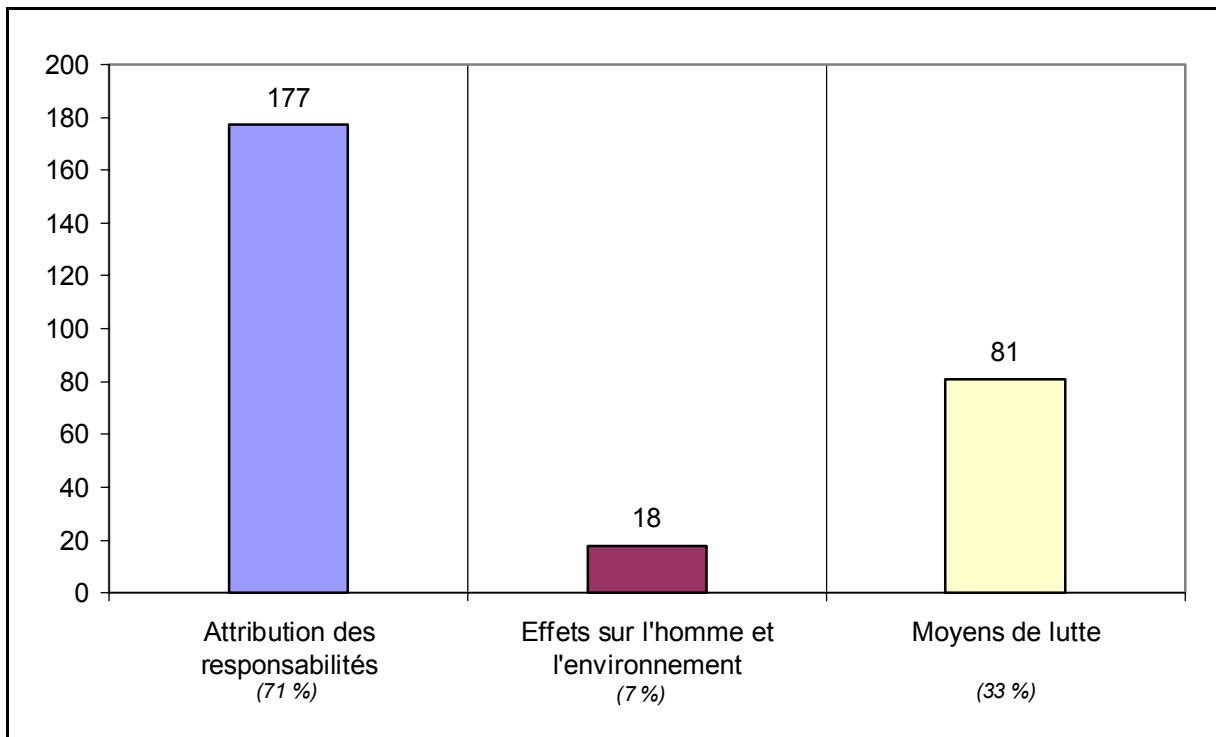
Les paramètres de temps et d'espace sont à chaque fois précisés : l'indice est celui « d'aujourd'hui » et il concerne « les franciliens » ou « l'Île-de-France ». Airparif est toujours cité. Le message est en général constitué de deux phrases (le temps restreint de ce spot limite bien entendu le développement de la deuxième phrase<sup>340</sup>) :

- la première est relative à l'indice du jour : il s'agit d'énoncer le chiffre et le qualificatif associé.
- la seconde est l'occasion d'une part de donner les prévisions pour le lendemain, d'autre part de parler de l'influence de la météorologie sur la bonne ou la mauvaise qualité de l'air, d'appeler les franciliens à « laisser la voiture au garage » ou de rappeler les consignes à suivre en cas de pic...

<sup>340</sup> Il faut préciser que le contenu du spot a changé au début de l'année 2002 : 3 indices sont maintenant proposés, l'un à Paris et deux autres concernant des villes de la région parisienne. La durée du spot n'étant pas modifiée, les 30 secondes sont utilisées pour lire les trois indices Atmo. Il n'y a plus de temps pour la deuxième phrase.

L'année 2000 a compté 252 jours ouvrés<sup>341</sup> et nous avons pu visionner 249 spots de la qualité de l'air<sup>342</sup>. Il est donc légitime de faire quelques calculs statistiques (basiques) concernant les thèmes abordés pendant ces spots.

L'histogramme suivant présente les 3 familles thématiques abordés dans les spots d'Airparif, au-delà de la simple annonce de la valeur de l'indice Atmo. Étant donné que plusieurs thèmes peuvent être traités dans le même programme, la somme des pourcentages indiqués est supérieure à 100.



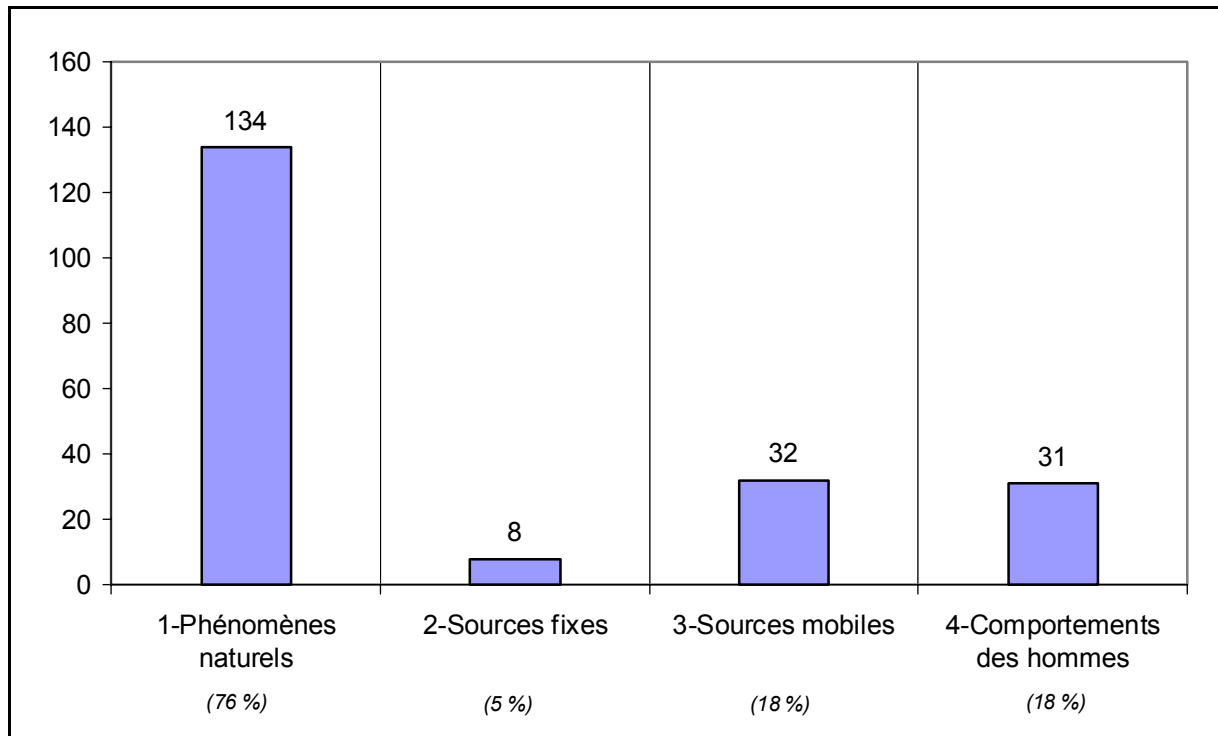
**Figure 66 – Thèmes abordés dans les 249 spots de la qualité de l'air pendant l'année 2000**  
(Plusieurs thèmes peuvent être évoqués dans le même spot)

Plus des deux-tiers des spots (71%) abordent la question des causes de la pollution, alors qu'un tiers seulement (33%) parlent des moyens de lutte et très peu d'entre eux (7% seulement) s'intéressent aux effets de la pollution sur la santé et l'environnement. Cela met déjà en évidence une certaine orientation des bulletins.

<sup>341</sup> 2000 était une année bissextile : 366 jours. 53 week-ends, donc 106 samedis et dimanches pendant lesquels le spot n'est pas diffusé. 8 jours fériés cette année-là (17 avril, 1<sup>er</sup> mai, 8 mai, 25 mai, 14 juillet, 15 août, 1<sup>er</sup> novembre et 25 décembre). Ce qui fait 252 spots diffusés dans l'année 2000.

<sup>342</sup> Les trois manquants n'ont pu être visionnés à l'Inathèque pour cause de problème technique : ces jours-là c'est *France 3 Sat* qui a été enregistrée par l'INA et cette version numérique de *France 3* ne diffuse pas le spot de la qualité de l'air (Pourquoi ? les abonnés à la télévision par satellite n'ont pas besoin de connaître la qualité de l'air ?).

Pour nous permettre d’être plus précis, regardons chacune de ces familles thématiques dans le détail , en commençant par l’attribution des responsabilités pour la pollution : quelles sont les causes principales de la pollution de l’air ?



**Figure 67 – Sous-thèmes abordés dans les 177 spots qui abordent la question des causes de la pollution (Plusieurs sous-thèmes peuvent être évoqués dans le même spot)**

Les phénomènes naturels, c'est-à-dire le rôle de la météorologie, est le thème le plus souvent abordé quand il s’agit d’examiner les causes de la pollution (134 sur 177) mais, plus généralement dans les bulletins d’Airparif : plus d’un spot sur deux (134 sur 249) aborde la question du rôle des conditions météorologiques dans l’amélioration, la stabilité ou l’aggravation de la qualité de l’air (et le déclenchement des pics).

Voici quelques exemples : « merci à la pluie et au vent qui maintiendront demain encore le même niveau de pollution pas trop élevé » (TS-186) ; « malgré le temps plutôt calme Airparif ne prévoit pas d'aggravation pour demain » (TS-120) ; « une belle journée ensoleillée qu'il nous faut payer [...] Et comme le vent ne semble pas disposé à se lever, Airparif n'est pas très optimiste, on devrait même s'attendre à une dégradation pour demain » (TS-6) ; etc.

Ce lien fort avec la météo est amplifié à la fin de chaque spot avec des accroches du type : « je vous retrouve tout de suite pour la météo » ; « on se donne rendez-vous dans quelques secondes avec les prévisions météo pour demain » ; « à tout de suite pour la météo »...

La place prépondérante de la météo et de son influence sur la qualité de l'air peut être interprétée de deux manières. D'abord la volonté de faire comprendre l'importance des conditions météorologiques. Ensuite (et surtout ?) de déculpabiliser les automobilistes et, indirectement peut-être, dédouaner l'automobiliste de tout effort (puisque de toute façon on ne peut rien faire contre la météo...), nous allons en reparler.

Ce sont ensuite, plus rarement, que les sources mobiles et le comportement des hommes sont pointés du doigt : « il est quand même bon de rappeler que la voiture est un facteur de pollution important » (TS-220) ; « les véhicules les plus polluants sont les véhicules mal entretenus. Une voiture sur cinq est mal réglée, donc consomme davantage et émet 20 % de pollution en plus » (TS-4)...

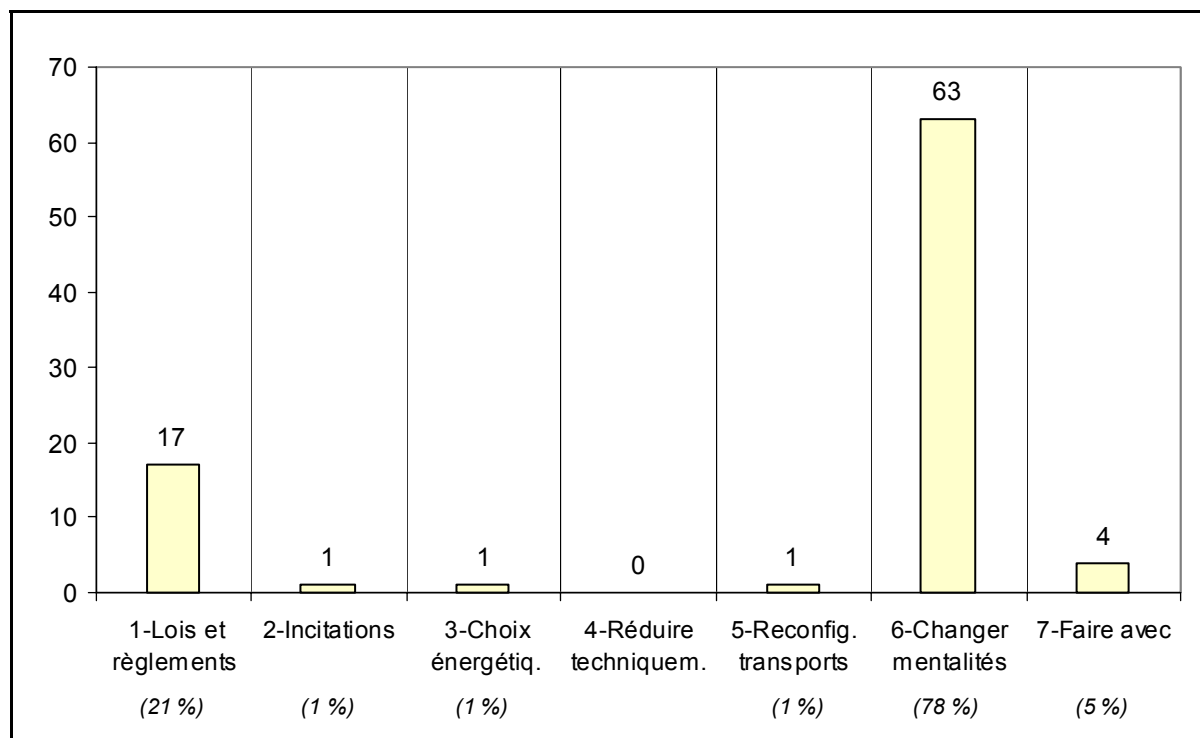
D'une manière générale, l'automobile n'est pas stigmatisée, certains comportements sont dénoncés mais la place de l'automobile en ville n'est jamais remise en cause : « pas toujours évident de se passer de la voiture [...] mais pensez lorsque vous vous arrêtez quelques instants, pour faire une course par exemple, à couper votre moteur, c'est déjà ça » (TS-191). Il n'est pas question de prôner la suppression de l'automobile<sup>343</sup>, on en aura confirmation avec l'examen précis des options de lutte contre la pollution développées pendant les spots.

Enfin, la part des sources fixes est évoquée à quelques reprises, de manière explicite ou non : « La voiture est toujours mise en cause quand il est question de pollution mais elle n'est pas la seule fautive : il faut ajouter à cela le chauffage, l'évaporation des solvants et des hydrocarbures et les fumées des usines » (TS-228) ou « veillez à ne pas trop augmenter le chauffage de vos habitations » (TS-223).

---

<sup>343</sup> Nous avons vu (chapitre G-RÔLE DES ACTEURS) que les débats entre écologistes et industriels sont souvent court-circuités par des arguments « chocs » de la part des pro-automobile du type « comment aller faire ses courses sans voiture ? » ou « et les ambulances, et les pompiers ? ». Le spot de la qualité de l'air semble vouloir se situer en décalage par rapport à ces débats, peut-être justement pour susciter une discussion...

Les thèmes les plus souvent abordés, après les causes de la météo, sont les moyens de lutte contre la pollution. L'histogramme suivant indique quels sont les sous-thèmes traités majoritairement.



**Figure 68 – Sous-thèmes abordés dans les 81 spots qui abordent la question des moyens de lutte contre la pollution (Plusieurs sous-thèmes peuvent être évoqués dans le même spot)**

La grande majorité des propos concernant la lutte contre la pollution sont des conseils permettant aux téléspectateurs de participer efficacement à la réduction des sources de pollution (63 sur 81). Ces conseils sont rangés dans la catégorie « 6-Révolutionner les mentalités ». Ils concernent l'entretien du véhicule, la conduite souple, l'utilisation des transports en commun ou encore la réduction de la vitesse en cas de pic.

En voici quelques exemples : « N'oubliez pas de faire réviser votre voiture régulièrement » (TS-4) ; « Nos comportements en voiture peuvent également réduire les émissions polluantes : faire chauffer son moteur au démarrage, une conduite nerveuse et l'utilisation de la voiture pour les trajets courts consomme et pollue deux fois plus. Qu'on se le dise ! » (TS-15) ; « Si vous n'avez que de très courts déplacements à effectuer, pensez par exemple à emprunter les transports en commun » (TS-56) ; « Vous êtes donc invités jusqu'à la fin de la journée ainsi que demain à réduire votre vitesse de 20 km heure » (TS-46) ; etc.

Les conseils concernant l'entretien du véhicule ou la conduite souple complètent bien l'approche explicitée plus haut : la non-stigmatisation de l'automobile pour tendre vers une responsabilisation des automobilistes plutôt qu'une culpabilisation.

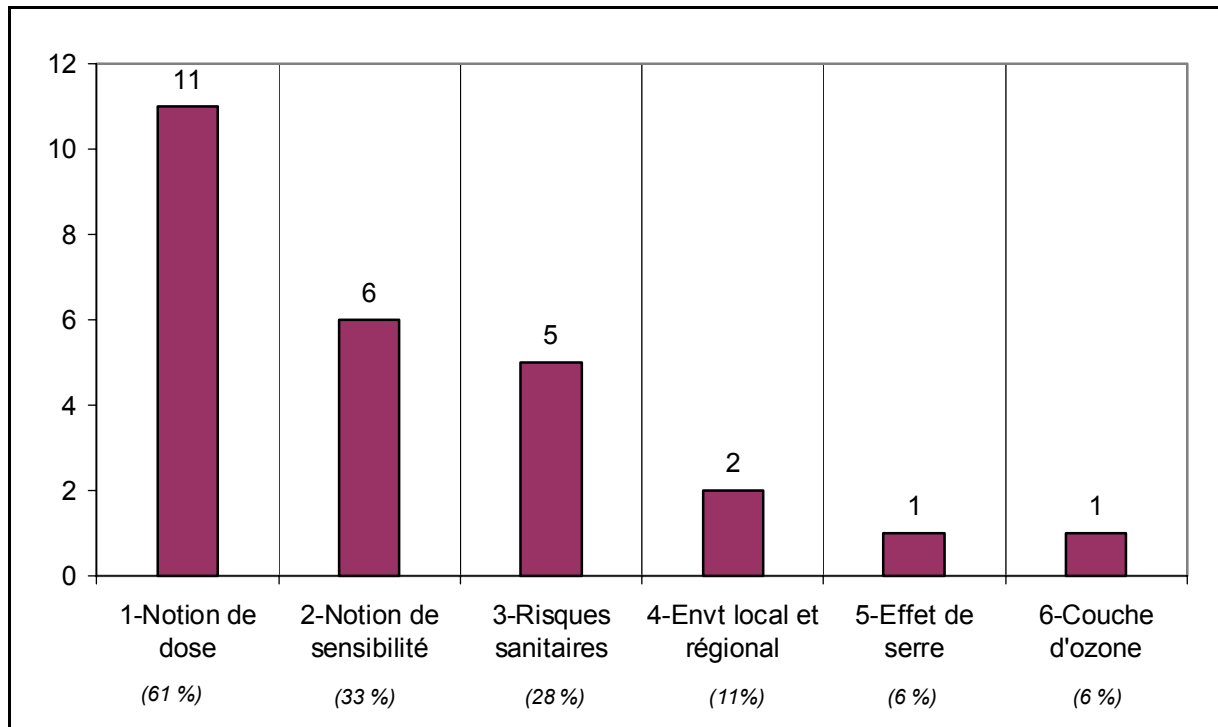
Dans une quinzaine de bulletin il est aussi question des moyens de mesure de la qualité de l'air dont dispose Airparif. Deux phrases reviennent à plusieurs reprises : « Sachez qu'Airparif dispose de plus de 73 stations automatiques de surveillance, réparties sur un rayon de 100 km autour de Paris. Elles surveillent en permanence la qualité de l'air respirée par plus de 11 millions de franciliens » (TS-72) et « Deux camions laboratoires complètent le dispositif de surveillance d'Airparif et permettent des mesures complémentaires périodiques là où une station permanent n'est pas justifiée. Ils sont un précieux outil de recherche pour mieux connaître la nature et l'intensité de la pollution » (TS-2).

Au-delà de l'indice Atmo du jour et de la prévision pour le lendemain, ces références aux moyens de mesure permettent de rappeler les moyens mis en œuvre pour surveiller la qualité de l'air et en informer les citoyens : « La loi sur l'air date du 30 décembre 1996, elle garanti à chaque personne le droit à l'information sur la qualité de l'air qu'elle respire c'est pourquoi tous les jours Airparif nous communique cet indice compris entre 1 et 10 » (TS-75).

Enfin, quelques propos se réfèrent aux précautions à prendre en cas d'alerte à la pollution, classées dans la partie « 7-Faire avec » : « alors un petit conseil si vous êtes sujet aux difficultés respiratoires, limitez les efforts physiques » (TS-161) ou « je vous rappelle que si vous êtes sujet aux difficultés respiratoires, il est préférable de limiter les efforts physiques lorsque l'indice est aussi élevé » (TS-7).

Nous l'avons dit, sur les 249 bulletins Airparif de l'année 2000, 177 abordent la question des causes de la pollution et 81 celle des moyens de lutte. Dans seulement 18 cas il est question des effets de la pollution sur les hommes et l'environnement local, régional ou planétaire. Ces 18 cas se répartissent selon l'histogramme ci-après.





**Figure 69 – Sous-thèmes abordés dans les 18 spots qui abordent la question des effets de la pollution (plusieurs sous-thèmes peuvent être évoqués dans le même spot)**

La notion de dose est évoquée par les deux-tiers des documents qui parlent des effets de la pollution sur la santé humaine. La concentration en polluants, le volume d'air inspiré et la durée de l'exposition sont les paramètres qui apparaissent.

« Lorsque l'air est pollué, je vous rappelle que les conséquences sur la santé varient en fonction de la quantité d'air inhalé et de la durée de l'exposition. Soyez donc vigilants » (TS-192) ; « les effets de la pollution sur la santé augmentent en fonction des concentrations des substances nocives et de la durée de l'exposition et en cas de mauvaise qualité de l'air il est donc conseillé aux personnes sensibles de limiter les efforts physiques » (TS-230).

La notion de sensibilité apparaît au travers du groupe à risque : « les personnes sensibles » (TS-230), « les personnes souffrant de difficultés respiratoires » (TS-16), j vous rappelle que les enfants, les personnes âgées, les grands fumeurs et les malades du cœur ou des poumons sont les plus sensibles à la pollution alors restez toujours vigilants » (TS-40).

Et les risques proprement dit sont assez vagues : « l'air est indispensable à la vie mais il peut avoir des effet nocifs si sa qualité est mauvaise : la pollution constitue un danger immédiat pour la santé mais les dégâts qu'elle occasionne peuvent s'accumuler au fil des

années et provoquer des problèmes plus graves » (TS-84) ou « n'oublions pas que l'homme est responsable de l'introduction dans l'atmosphère des substances qui nuisent à la santé et à l'environnement » (TS-100).

Les effets locaux et planétaires sont cités une ou deux fois, en vrac : « Si la pollution de l'air constitue une atteinte à notre qualité de vie et à notre santé, elle est également néfaste pour l'environnement et le climat. Elle est responsable par exemple des pluies acides, du trou dans la couche d'ozone ou de l'effet de serre » (TS-229).

Après avoir détaillé les thèmes abordés pendant le spot de la qualité de l'air, penchons-nous sur l'indice Atmo qui est la base de l'information sur la qualité de l'air.

### 2.2.3- L'indice Atmo

La première information donnée dans le cadre du spot de la qualité de l'air, nous l'avons dit, c'est la valeur de l'indice Atmo pour la journée écoulée et la prévision pour le lendemain.

De nombreux dépliants expliquent la fonction de l'indice, ce qu'il représente, comment il est calculé, etc. Par exemple : « devant la nécessité de fournir une information adaptée à un public demandeur, le Ministère de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement a mis sur pied un groupe de travail regroupant les experts de différentes associations, dont le rôle a été de mettre au point un système permettant de qualifier la qualité de l'air d'une zone de pollution homogène (agglomération) » (A18-124), « l'indice Atmo permet de noter la pollution, chaque jour, sur une échelle de 1 à 10. Cette note tient compte des niveaux de trois polluants, le dioxyde de soufre, le dioxyde d'azote, l'ozone. Pour Atmo, contrairement à nous, "1" est une bonne note et "10" est une mauvaise note » (A7-35).

« Atmo, c'est une sympathique mascotte qui donne en un clin d'œil une information sur la qualité de l'air d'une agglomération, grâce aux mesures et analyses de quatre polluants » (IT2-15). En effet, « l'indice Atmo est souvent représenté par une "girafe", possédant 5 attitudes différentes selon la valeur de l'indice » (A11-94). Certaines associations de surveillance de la qualité de l'air ont créé leur propre mascotte : en Basse Normandie c'est un petit nuage, à Lille un visage d'enfant, en Limousin une vache et à Marseille une mouette. Les figures ci-après illustrent plusieurs de ces mascottes.

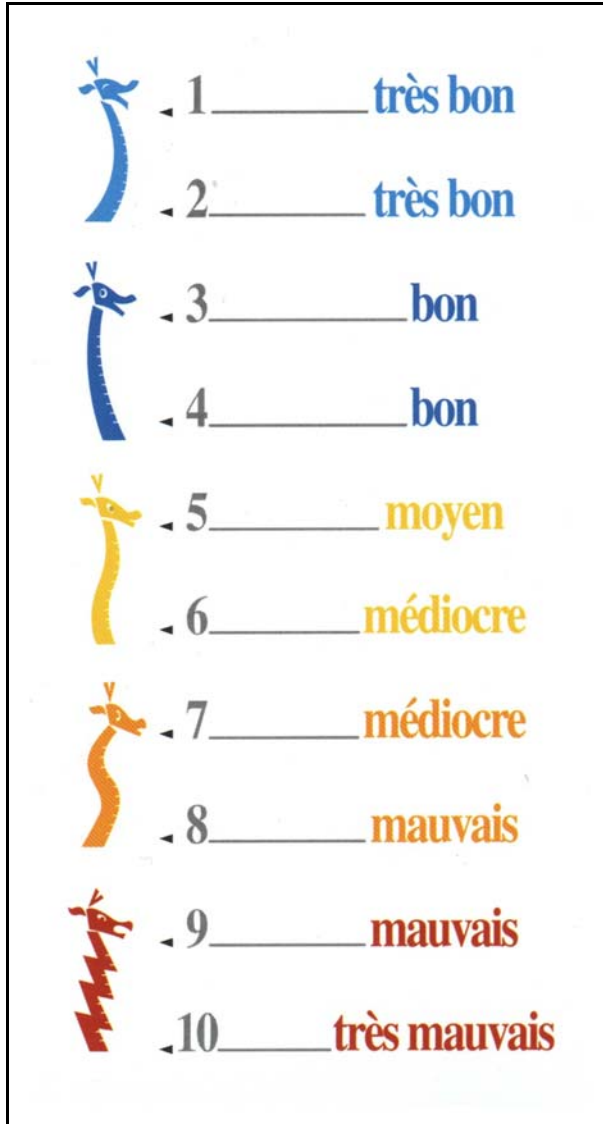


Figure 70 – Attitudes et qualificatifs associés à l'Indice Atmo (A11-94)

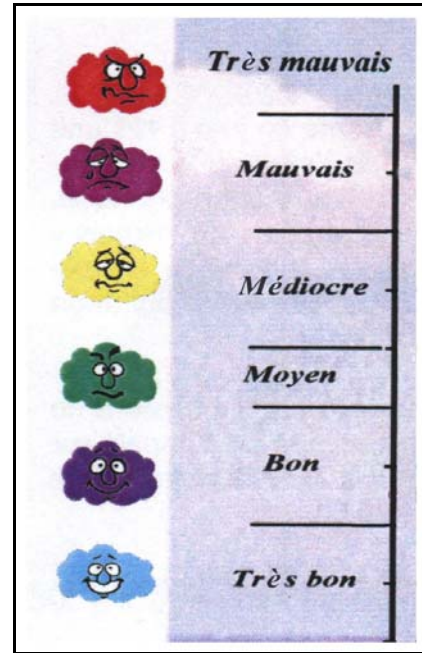


Figure 71 – Atmo Basse Normandie (A22-136)

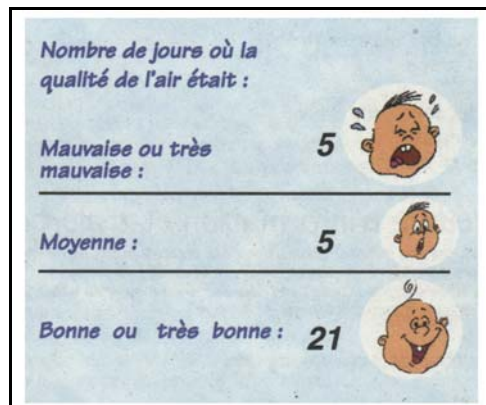


Figure 72 – Atmo Nord P-de-Calais (A9-73)

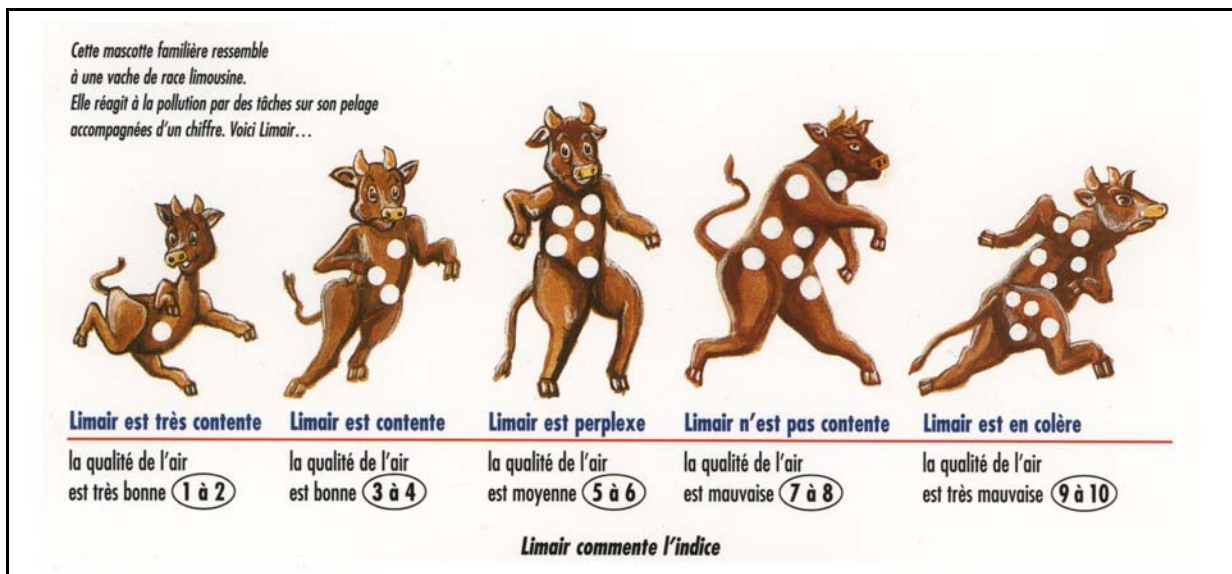


Figure 73 – Atmo Limousin (A20-130)

Rappelons que l'indice Atmo a été créé par le Ministère de l'Environnement avec l'objectif de fournir une information adaptée au grand public sur la qualité de l'air. La démarche est double : création d'un indicateur simple (1 à 10) de la qualité de l'air d'une agglomération et création d'une mascotte associée à cet indice.

La girafe Atmo (et ses attitudes) est une « **mise en images** » de l'indicateur de la qualité de l'air (et de ses différents niveaux). En ce sens, ces illustrations « se rapprochent, au moins métaphoriquement, du modèle esquissé par la prise en considération de la figurabilité : transformer une idée en image »<sup>344</sup>.

Cette mise en image de l'indice, au-delà de la « valeur d'accroche », constitue « **un système de signes quasi-autonome** susceptible d'être compris par le destinataire familiarisé avec lui »<sup>345</sup>. Les expressions de la mascotte (joie, colère...) sont « proches de la culture des non-spécialistes »<sup>346</sup>, d'autant plus quand l'indice Atmo est représenté par le visage d'un enfant. Notons qu'Atmo Limousin recherche un « effet de familiarité » maximal avec Limair, la vache de race limousine.

En outre, « en mettant en ordre, en classant, en hiérarchisant et en spatialisant les éléments constitutifs d'un savoir [dans notre cas l'indice de la qualité de l'air], il en offre **une vision d'ensemble** susceptible de favoriser sa compréhension et sa mémorisation »<sup>347</sup>. En un *clin d'œil*, l'attitude de la mascotte permet de positionner aisément la valeur de l'indice du jour sur l'échelle de mesure, la mascotte ayant en outre une fonction de mise en mémoire de l'indice<sup>348</sup>.

Ajoutons enfin que les qualificatifs associés à chaque valeur de l'indice (« très bon », « bon », « moyen »...) facilitent « l'interprétation des représentations graphiques ». Notons que ces qualificatifs ne suffisent pas dans les cas d'utilisation d'un indice double (*cf.* Atmo Alsace et PACA ci-après) : une légende doit être ajoutée au dessin pour assurer l'interprétation des symboles.

---

<sup>344</sup> JACOBI Daniel, « Figures et figurabilité de la science dans les revues de vulgarisation », *Langages*, n°74, septembre 1984, p.37. Daniel Jacobi cite notamment le cas du mot abstrait *calorie* représentée par une petite flamme rose dans un numéro de *Science et Vie*.

<sup>345</sup> JACOBI Daniel, *op. cit.*, p.36

<sup>346</sup> JACOBI Daniel, *La communication scientifique. Discours, figures, modèles*. Grenoble : Presses Universitaires de Grenoble. 1999, p.201

<sup>347</sup> JACOBI Daniel, « Figures et figurabilité... », *loc. cit.*, p.36

<sup>348</sup> Daniel Jacobi parle aussi de « prégnance visuelle » (*La communication scientifique..., loc. cit.*, p.202)

L'indice Atmo apparaît dans tous les bulletins des associations du réseau Atmo pour présenter l'évolution de la qualité de l'air sur une période donnée (du mois au trimestre, selon la périodicité du bulletin), sous forme d'histogramme qui présente la valeur de l'indice pour chaque jour ou bien la fréquence des indices sur la période donnée.

Il est également utilisé de temps en temps par les médias pour les mêmes raisons : « treize pics de pollution à l'ozone ont été enregistrés l'été dernier en IdF [...] l'étude fait état d'une détérioration l'été dernier de l'indice global Atmo de la qualité de l'air dans l'agglomération parisienne » (P5-104) Ces historiques sont légitime quand il s'agit de comparer les valeurs de l'indice dans la même zone géographique (agglomération) pour laquelle la pollution peut être considérée comme homogène.

En revanche, les comparaisons inter-villes n'ont malheureusement aucun sens : les sources de pollution, les conditions météorologiques et les appareils de mesure ne sont pas comparables. Et pourtant, on peut parfois lire ce genre d'articles : « Hit parade du bon air : Saint Quentin (aisne), Rennes, Nantes.. avec plus de 300 jours pendant lesquels la qualité de l'air est restée d'"excellente" à "assez bonne" [...] Paris se situe dans une "honnête moyenne" avec 275 jours [...] À l'inverse : Saint-Etienne, Montpellier... "et surtout Marseille où l'on a compté moins de 200 jours d'air pur ou relativement respirable » (P2-119). Ce qui est dommage, c'est que l'étude en question a été fournie par l'Ademe : « Joëlle Colosio, ingénieur du département Air à l'Ademe, qui a participé à la compilation des "indices atmo" utilisés pour dresser ce bilan » (P2-119).

Enfin, l'indice Atmo est parfois critiqué, comme dans ce dépliant édité par l'Union Routière de France : « rappelons [premièrement que] l'indice Atmo est basé sur celui des quatre polluants représentatifs dont la concentration est la plus défavorable et non pas sur la moyenne des quatre ; il passe donc sous silence les trois concentrations les plus favorables [et deuxièmement que] l'indice 6 (quoique qualifié de "médiocre") correspond aux "objectifs de qualité" de l'Organisation mondiale de la santé et l'indice 8 (quoique qualifié de "mauvais") aux "valeurs limites" de l'Union européennes ; ces désignations n'ont donc pas le sens qu'on leur donne dans le langage courant et sont purement conventionnelles ».(ID24-51)

Concernant la première critique, il est intéressant de noter que certaines associations du réseau Atmo utilisent un indice plus précis pour illustrer la qualité de l'air dans la région dont ils sont responsables. C'est la cas en Alsace, avec l'ASPA, par exemple : « Pour les

médias locaux, l'ASPA a adopté, depuis le 21 juin 1996, de nouveaux indices journaliers, pour tenir compte de la pollution par l'ozone, fréquente dans la région depuis quelques années. Ils se présentent désormais sous forme d'indice double qualifiant à la fois la pollution dominante et la qualité de l'air tous polluants confondus. Le premier indice, affiché dans un rectangle, indique le polluant dominant [...] Le second indice, visualisé dans un cercle, indique la qualité moyenne de l'air, tous polluants confondus, et permet de relativiser l'impact du polluant dominant selon le degré de pollution associée. » (A12-97). Nous avons reproduit ci-dessous cet exemple de l'indice double alsacien.

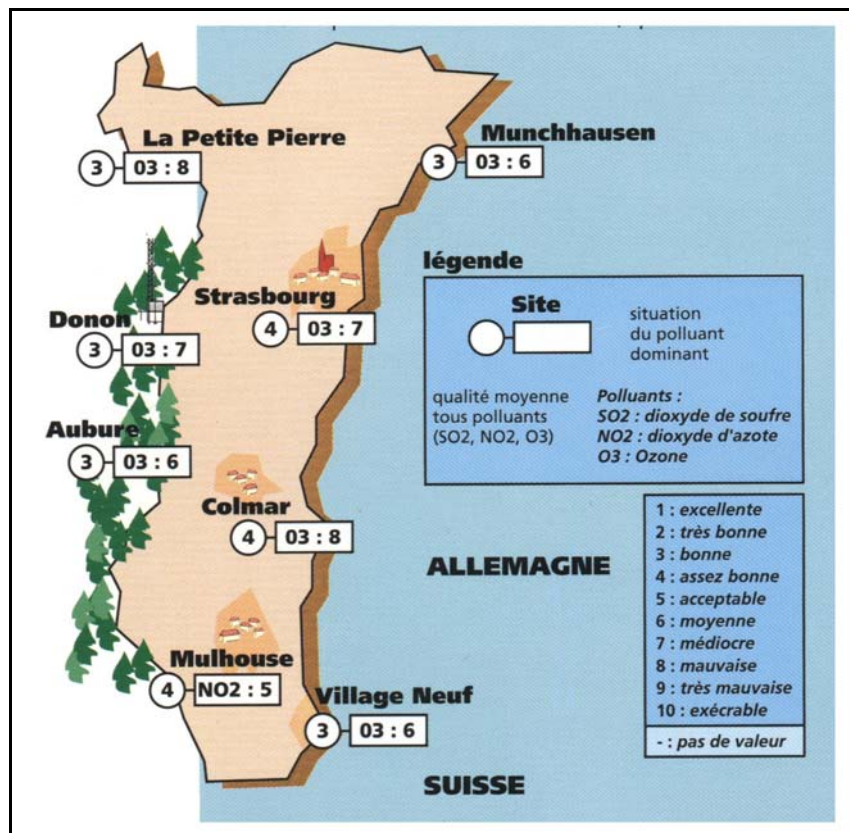
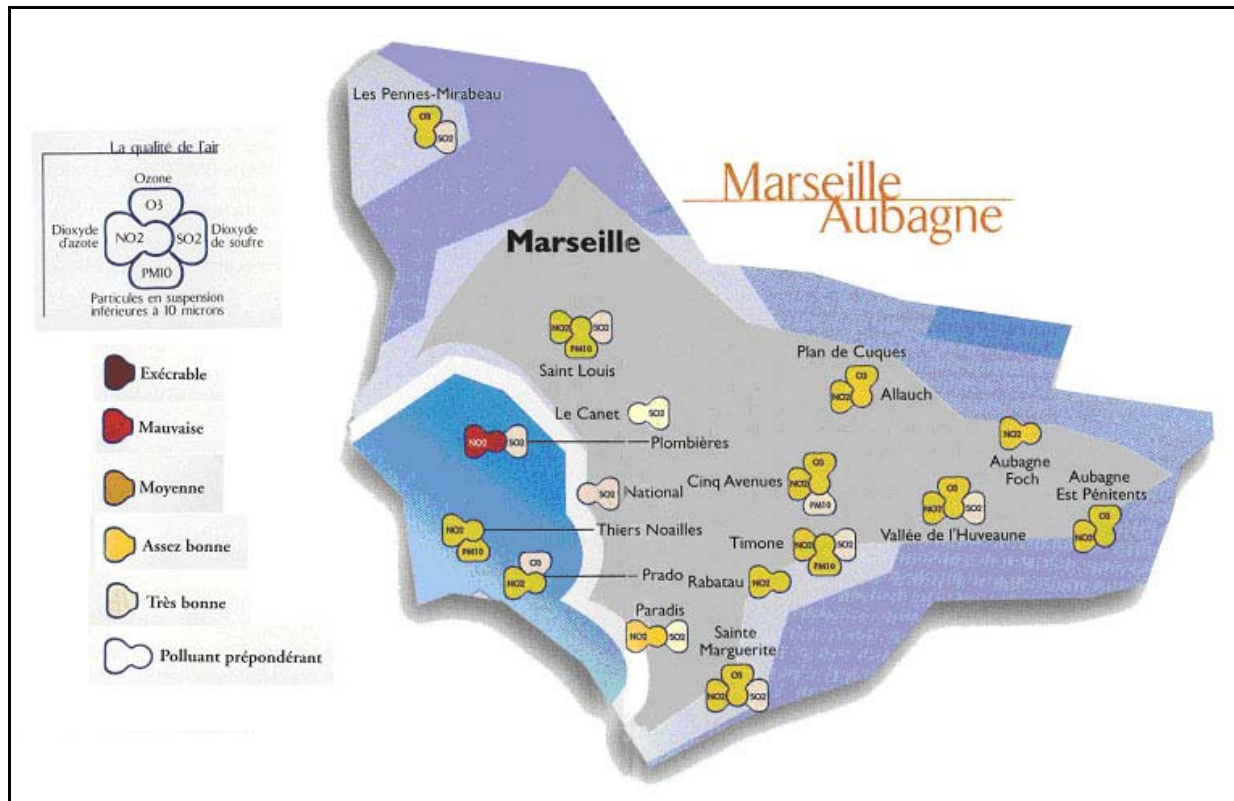


Figure 74 – Indication de la qualité de l'air sous forme d'un Indice double – Atmo Alsace (A12-97)

L'association Airmaraix, (Atmo PACA) propose une autre approche, avec un trèfle à quatre feuilles : le niveau de chaque polluant (O3, SO2, PM10 et NO2) est indiqué avec un jeu de couleur et le polluant prépondérant est repéré par une excroissance (cf. figure ci-après).



**Figure 75 – Indication de la qualité de l'air sous forme de trèfle à quatre feuilles – Atmo Provence-Alpes-Côte-d'Azur (A7-45)**

Comme le faisait remarquer le Directeur d'Airparif au cours d'une réunion : « avant tout, l'indice, même s'il est très simplifié, a rempli son rôle premier, faire rentrer la population dans le débat sur la pollution atmosphérique »<sup>349</sup>.

Nous avons pu constater au cours de nos entretiens que l'indice était connu d'un certain nombre de personnes. Voici quelques exemples : « ou ne serait-ce que la météo, je regarde sur la 3 il y a la qualité, l'indice de l'air » (E35) ; « oh oui ça souvent, ben à la météo quand il fait chaud ils aiment bien mettre l'indice de pollution *ah c'est plutôt quand il fait chaud que...* ouais et puis même il y a les panneaux là la ville de Paris où ils mettent l'indice de pollution » (E8) ; « euh... comment ça s'appelle, ben la pollution atmosphérique quand on parle des indices au niveau de la télé, la radio » (E30) ; « *la dernière fois que vous en avez entendu parler c'était à propos de quoi ?* ben quand ils présentent la qualité de l'air. À la télé, c'est tout » (E37)...

<sup>349</sup> DRIRE Île-de-France – Inter-groupe « Communication et Information du public » du projet de Plan Régional pour la Qualité de l'Air, *Compte-rendu de la réunion du 19 octobre 1998*, document interne à la DRIRE Île-de-France, 1998, p.5

Nous avons vu qu'en cas de pic de pollution, des conseils sanitaires ou des recommandations en terme d'usage de l'automobile sont diffusés pendant le spot d'Airparif. Ce spot de la qualité de l'air s'insère donc dans le traitement médiatique d'alerte que nous allons justement examiner.

### **3- LE TRAITEMENT MÉDIATIQUE D'ALERTE**

C'est l'association Airparif, qui ausculte l'air en région parisienne, qui est chargée d'informer les autorités et le public par un communiqué de presse adressé à l'ensemble des médias en cas de dépassement des seuils d'information et de recommandation ou de prévision de dépassement.

Pour saisir la portée éventuelle de ces alertes médiatiques, nous devons répondre à plusieurs questions :

- combien de documents de notre corpus correspondent à ce cas précis ?
- quelle est la structure type d'une alerte et son contenu ?
- quelles sont les alertes qui s'écartent de ce schéma type ?
- existe-t-il un débat sur la question de l'alerte dans les médias ?

#### **3.1- Les alertes médiatiques pendant l'année 2000**

En définissant la notion de pic de pollution sur la base de l'indice Atmo, nous avons compté 28 pics sur l'année 2000, en région parisienne. Dans notre corpus médiatique de plus de 1500 documents, quels sont ceux qui relaient ces alertes ?

##### **3.1.1- La « signature » des alertes médiatiques**

Les documents d'alerte sont facilement repérable dans la masse du corpus puisque le caractère extraordinaire de ces documents apparaît dans le titre ou dans le lancement.

Les mots "pic" ou "alerte" sont parfois employés<sup>350</sup> : « Pic de pollution de niveau 2 à Lyon » (R1-6), « Pic de pollution au dioxyde d'azote lundi dans la capitale » (P3-132), « Alerte à la pollution de l'air à Paris » (R5-18) ou « Alerte antipollution à Paris » (T6-32)...

Plus fréquemment, les journalistes mettent l'accent sur les mesures exceptionnelles qui

---

<sup>350</sup> Le terme "alerte" peut parfois être employé dans un cas autre que celui du pic de pollution. C'est le cas par exemple de l'article de *L'Humanité* du 15 mai 2000 qui s'intitule « Alerte. Automobile et pollution de l'air » (P10-224). Cet article traite de la « législation européenne » que « l'Île-de-France aura du mal à respecter ».



sont mises en œuvre pour réduire les émissions de polluants :

- le stationnement résidentiel gratuit : « Stationnement résidentiel gratuit à Paris » (P1-68), « Stationnement résidentiel à Paris » (R1-17)...
- la réduction de la vitesse en Île-de-France : « Ralentir pour moins polluer » (P7-149), « Vitesse réduite pour les franciliens » (R5-25)...
- les contrôles antipollution : « Attention aux contrôles anti-pollution ! » (P1-79)
- certains contiennent simplement le mot "pollution" : « Pollution parisienne » (P7-33) ou « Pollution de l'air » (R1-21)...
- le terme « risque » est aussi employé : « Risque de pollution » (T6-58).

Remarquons qu'aucune accroche ne concerne les mesures de protection des personnes sensibles.

### 3.1.2- La liste des alertes médiatiques

Nous avons compté 61 alertes médiatiques : 35 alertes écrites, 13 alertes télévisées et 13 radiodiffusées. Ces 61 alertes représentent moins de 5 % de l'ensemble du corpus, constitué de 1362 documents médiatiques. La liste de ces messages d'alerte est présentée dans le tableau ci-après, en précisant le pic de pollution concerné, la date de diffusion de l'alerte ainsi que le support médiatique.

Sur les 28 pics de pollution identifiés précédemment, seulement 10 furent suivis d'alertes médiatiques. Notons que sur ces 10 alertes médiatiques, 6 sont la conséquence d'un dépassement du seuil d'information et de recommandation (ils sont marqués d'une \* sur le tableau). Notons qu'une alerte préventive a été déclenchée le 13 juin<sup>351</sup> mais qu'elle n'a pas été suivie d'un pic de pollution (indice Atmo égal à 4 ce jour là).

Nous avons également ajouté à cette liste les 7 alertes médiatiques diffusées en relation avec des pics de pollution situés hors de l'Île-de-France : dans les Bouches-du-Rhône (les 24 juin, 31 juillet, 13 et 28 août), à Lyon (les 8 janvier et 10 mars) et à Bordeaux (les 3 mai et 10 mars).

---

<sup>351</sup> *Le Parisien* nous informe qu'« à titre préventif, le maire de Paris a donc décidé de mettre en place dès aujourd'hui la gratuité du stationnement résidentiel dans la capitale » (P1-282). Est-ce que cette mesure prise de manière anticipée est à l'origine de la bonne qualité de l'air ce jour là, contrairement aux prévisions, difficile de répondre... Nous reviendrons plus avant dans ce chapitre sur cette délicate question de la prévision.

Date	Code	Support médiatique
------	------	--------------------

Pic n°1 : 10 et 11 janvier		
10-janv	T6-8	M6
11-janv	P1-17	Le Parisien 75
11-janv	P2-18	Le Figaro
11-janv	P5-25	Les Echos
12-janv	P7-31	France Soir

*Pic n°2 : 26, 27 et 28 janvier		
26-janv	P1-68	Le Parisien 75
26-janv	R1-17	France Info
27-janv	P1-74	Le Parisien 75
27-janv	P2-75	Le Figaro
27-janv	R5-18	Europe 1
27-janv	T6-32	M6
28-janv	P1-79	Le Parisien 75
28-janv	P6-80	Libération
28-janv	P7-81	France Soir
28-janv	T1-33	TF1
28-janv	T6-34	M6
31-janv	P1-82	Le Parisien 75

*Pic n°5 : 21 février		
21-févr	R1-21	France Info
21-févr	T1-50	TF1
22-févr	P1-124	Le Parisien 75
22-févr	P2-125	Le Figaro
22-févr	P5-127	Les Echos
22-févr	P6-128	Libération
22-févr	R5-22	Europe 1
23-févr	P3-130	Le Monde

*Pic n°7 : 6 et 7 mars		
6-mars	T6-54	M6
7-mars	P1-148	Le Parisien 75
7-mars	P7-149	France Soir
7-mars	R5-25	Europe 1

Pic n°8 : 13 mars		
12-mars	R1-28	France Info
13-mars	P2-157	Le Figaro
13-mars	P7-159	France Soir
13-mars	T1-59	TF1

Date	Code	Support médiatique
------	------	--------------------

*Pic n°9 : 21, 22 et 23 mars		
21-mars	R5-32	Europe 1
21-mars	T1-61	TF1
21-mars	T6-62	M6
22-mars	P1-162	Le Parisien 75
22-mars	P2-163	Le Figaro
22-mars	T6-63	M6
23-mars	P1-164	Le Parisien 75
23-mars	P2-167	Le Figaro

Pic n°13 : 13, 14, 15 et 16 mai		
14-mai	T1-70	TF1
15-mai	P1-223	Le Parisien 75
15-mai	T3r-71	France 3 IDF

Pic n°16 : 16, 17, 18, 19 et 20 juin		
18-juin	R1-46	France Info
19-juin	P7-291	France Soir

*Pic n°21 : 18, 19 et 20 juillet		
21-juil	P1-335	Le Parisien 75

*Pic n°25 : 11, 12 et 13 août		
12-août	T6-82	M6
14-août	P1-352	Le Parisien 75
14-août	P2-353	Le Figaro
14-août	P6-354	Libération
16-août	P3-355	Le Monde

Prévention : 13 juin		
13-juin	P1-282	Le Parisien 75
13-juin	P2-284	Le Figaro

Pics hors Île-de-France		
8-janv	R1-6	France Info
3-mai	R1-39	France Info
10-mars	P1-154	Le Parisien 75
24-juin	R1-48	France Info
31-juil	R1-54	France Info
13-août	R1-56	France Info
28-août	P1-364	Le Parisien 75

**Tableau 20 – Messages d’alerte diffusés pendant l’année 2000**

(la présence de l’astérisque signifie que le « seuil d’information et de recommandation » a été dépassé)

Les documents relatifs aux alertes à la pollution sont donc minoritaires par rapport à l'ensemble des documents traitant du problème de la pollution de l'air. Ils sont néanmoins d'une importance cruciale, notamment pour les personnes sensibles. Quelle est la structure de ces messages ?

## **3.2- La structure type de l'alerte**

Les messages d'alerte sont quasi-identiques, quel que soit le support médiatique (télé, radio et presse) : ils reprennent les informations qui sont données dans les dépêches<sup>352</sup>. Le travail journalistique (la recherche d'informations complémentaires) est généralement mince.

La première chose qui saute aux yeux c'est que ce n'est pas le phénomène de pic lui-même qui est mis en avant mais les conséquences pour les automobilistes.

### **3.2.1- Les conséquences pour les automobilistes**

Les deux mesures qui sont quasi-systématiquement annoncées dans les médias sont les limitations de vitesse et le stationnement résidentiel gratuit.

En ce qui concerne les limitations de vitesse, l'information peut-être plus ou moins détaillée : « demain encore, les parisiens devront rouler moins vite » (R1-21) ; « les vitesses de circulation seront aussi abaissées de 20 km heure » (T6-8) ; « la vitesse des voitures doit être réduite de 20 km/h aujourd'hui et demain. 110 km/h donc sur les autoroutes et 60 km/h sur le périphérique parisien » (R5-18) ou encore « la vitesse sera réglementairement limitée sur l'ensemble de l'IdF et à Paris à un seuil inférieur de 20 km/h aux vitesses autorisées. Les forces de police et de gendarmerie ont reçu des instructions pour procéder à des contrôles systématiques de la vitesse » (P7-81).

À propos du stationnement résidentiel gratuit, en plus d'annoncer la mesure prise : « les 112000 places de stationnement résidentiel de Paris sont gratuites aujourd'hui » (P2-18), certains documents expliquent aussi pourquoi : « bien entendu, il est déconseillé d'utiliser sa voiture aujourd'hui, dans la mesure du possible. Et afin d'encourager cette attitude, le stationnement sera gratuit à Paris pour les résidents » (R5-25).

---

<sup>352</sup> Le service de documentation de la DPE de la Ville de Paris conserve aussi les dépêches de l'AFP qui annoncent le déclenchement de l'alerte ou les mesures prises de manière préventive. Nous avons comparé le contenu de quelques dépêches avec les sujets d'alerte correspondants et les similitudes sont fortes, ce qui est logique puisque c'est le rôle même des dépêches.

Lorsque l’alerte est déclenchée, il faut réduire les émissions des véhicules notamment, mais il faut également que la population fragile soit informée de l’augmentation du risque et qu’elle se protège. Peu de conseils sont donnés en ce sens.

### 3.2.2- Les rares conseils sanitaires

La notion de groupe à risque est abordée dans un document sur deux et les conseils sanitaires sont encore plus rares<sup>353</sup>.

Le groupe à risque dans ces journées de crise est bien identifié : « le franchissement de ce seuil peut incommoder certaines personnes (jeunes enfants, asthmatiques, personnes âgées, etc.) » (P1-335) ou « ces pics de pollution, les premiers de l'année en IdF, représentent un danger pour les jeunes enfants, les personnes âgées et tous ceux qui souffrent d'insuffisances respiratoires » (P1-82)

Les conseils sanitaires pour les personnes sensibles devraient être en première ligne, pourtant ils sont cités par 3 documents seulement : « les personnes sensibles doivent éviter les activités physiques intenses » (R1-56) et (R1-48) et « [cette situation de pollution] engage seulement le public fragile, comme les enfants, les personnes âgées ou les asthmatiques à ne pas sortir et à ne pas faire trop d'efforts » (P1-352).

Nous verrons ci-après (§3.3.1- Les développements originaux) que certains journalistes, contrairement à la majorité des alertes, saisissent l’occasion du pic de pollution pour expliquer les effets de la pollution sur la santé.

Si les documents parlent peu des effets sanitaires du pic de pollution, ils reviennent fréquemment sur les causes du pic et notamment sur le rôle des conditions météorologiques.

### 3.2.3- Le rôle des conditions météorologiques

Les conditions météorologiques qui règnent au-dessus de l’agglomération parisienne conditionnent en grande partie la qualité de l’air : « ce nouveau pic de pollution est notamment dû à une météo "défavorable" : régime anticyclonique, temps froid et ensoleillé, vent faible » (P1-79) ; « les prévisions de Météo France font craindre le déclenchement d'un nouvel épisode de pollution » (P7-159) ; « la canicule – plus de 30° dans la capitale sans un souffle d'air – a déclenché hier le premier pic de pollution à l'ozone de l'été » (T6-86).

<sup>353</sup> Nous verrons plus loin, au chapitre K-FACTEURS DISPOSITIONNELS, que ces recommandations sont parfois ignorées des franciliens, voire contestées.

Est-ce que cette mise en avant de l'importance des conditions météorologiques n'installe pas une certaine distance vis-à-vis de l'action, un certain défaitisme<sup>354</sup> ? On ne peut rien faire contre la météo, il faut simplement composer avec elle. Il suffit d'attendre la pluie ou le vent pour que la situation redeviennent normale : « amélioration à cause de la pluie » (P2-125) ; « on peut commencer à avoir une amélioration à compter de demain, avec un radoucissement du temps et un changement dans la direction de vent qui sera plutôt de sud-Ouest » (R5-18)...

Si les conditions météorologiques provoquent le pic de pollution et sont ainsi projetées à la « une » des alertes médiatiques, les automobiles ne sont pas absentes.

### 3.2.4- Les automobiles à l'image

Si les voitures sont implicitement accusées d'être à l'origine de l'alerte en demandant aux automobilistes de les laisser au garage ou en ralentissant, très peu de documents citent les automobiles : « les gaz d'échappement des automobiles sont la principale cause de ce type de pollution » (P1-162) ; « avec le soleil et l'absence de vent, le dioxyde d'azote des gaz d'échappement des voitures a tendance à stagner » (T6-54) ; « les sources premières sont d'une part les automobiles ou les combustions émanant des centrales énergétiques » (R5-18)...

Peu citées dans le discours ou le texte, les automobiles sont néanmoins très présentes dans les images et les photos qui accompagnent les documents télévisés et les articles de presse... Quelques exemples sont présentés dans la page suivante.

---

<sup>354</sup> Nous avons déjà remarqué l'importance que prennent les conditions météorologiques dans le bruit de fond relatif à la qualité de l'air. Dans la partie I-STRUCTURE DES PERCEPTIONS, nous nous interrogerons sur les relations éventuelles entre la place occupée par la météo dans les alertes comme dans le bruit de fond et certaines attitudes des personnes interrogées.



Figure 76 – Imagettes extraites du « Six minutes » de M6 du 27 janvier 2000 (T6-32)



Figure 77 – Imagettes extraites du « 20 heures » de TF1 du 28 janvier 2000 (T1-33)



Figure 78 – Photo qui accompagne l'article « Pollution. Les parisiens devront lever le pied » du *Parisien – Édition de Paris* du 22 février 2000 (P1-124)



Figure 79 – Imagettes extraites du « Six minutes » de M6 du 21 mars 2000 (T6-62)

Les alertes médiatiques informent donc les automobilistes, par le texte et par l'image, qu'ils doivent modifier leur comportement pour permettre le retour à une situation normale. Mais quels sont précisément les automobilistes visés ? Quelle est la zone géographique concernée par l'alerte ?

### 3.2.5- La zone géographique concernée

Le pic de pollution concerne-t-il Paris intra-muros ou bien tout ou partie de la région Île-de-France ? Et bien on ne sait pas trop : « pollution parisienne » (P7-31), « alerte antipollution à Paris » (T6-32), « alerte pollution à Paris » (T1-33) ou « alerte à la pollution de l'air dans l'agglomération parisienne » (T6-54), « pollution en région parisienne » (T1-61)

Cela dépend peut-être du pic de pollution, qui couvre une zone géographique plus ou moins étendue... Mais, par exemple pour le pic n°2, celui des 26, 27 et 28 janvier 2000, *Europe 1* lance : « alerte à la pollution de l'air à Paris » (R5-18) alors que *Le Parisien* indique : « un pic de dioxyde d'azote enregistré hier en IdF » (P1-79).

Cette problématique de la zone géographique apparaît également au niveau des responsabilités politiques<sup>355</sup> :

- **le Préfet de Police de Paris** a autorité sur toute la région Île-de-France et déclenche les limitations de vitesse<sup>356</sup> : « le préfet recommande par ailleurs d'éviter de circuler dans la capitale ou dans l'un des départements de la petite couronne et d'utiliser prioritairement les transports en commun » (P1-124), « pollution : vitesse réduite aujourd'hui en Île-de-France » (P7-81), « depuis ce matin 7 heures, la vitesse autorisée à Paris et en Île-de-France est réduite de 20 km/h » (P6-128) ;

---

<sup>355</sup> Bruno Fargette souligne à ce propos « l'émiettement des compétences [en région Île-de-France], tant en investissement de voiries et en aménagement urbain qu'en exploitation de la circulation ou encore en réglementation et gestion des stationnements » (FARGETTE Bruno, 2000, « Pollution atmosphérique en Île-de-France : un révélateur du fonctionnement des institutions ? », *Pollution Atmosphérique*, 168, octobre-décembre 2000, p.547).

<sup>356</sup> Le préfet de police exerce « les fonctions de préfet de la zone de défense de Paris, laquelle est exactement égale à la région administrative d'Île-de-France » et c'est lui « qui a pris l'initiative de bâtir pour l'ensemble de la région un arrêté interpréfectoral d'alerte et d'information du public en cas d'épisode de pollution atmosphérique en Île-de-France » (FARGETTE Bruno, *op. cit.*, p.539). Les limitations de vitesse dans toute la région découlent de cet arrêté interpréfectoral (publié le 29 juin 1999 dans le Bulletin Municipal Officiel de la Ville de Paris : n°99-10762).

- seul le **Maire de la Ville de Paris** peut décider du stationnement résidentiel sur sa commune<sup>357</sup> : « le maire de Paris a décidé hier la gratuité du stationnement résidentiel dans la capitale aujourd'hui » (P2-157), « stationnement gratuit à Paris » (P1-148), « les 112000 places de stationnement résidentiel de Paris sont gratuites aujourd'hui » (P2-18).

Mais là encore, ce n'est pas toujours très clair : « la vitesse des voitures doit être réduite de 20 km/h aujourd'hui et demain. 110 km/h donc sur les autoroutes et 60 km/h sur le périphérique parisien » (R5-18) ou « cette fois encore des mesures ont été prises notamment une réduction de la vitesse autorisée sur le périphérique » (T1-33).

Les termes "Paris" et "Île-de-France" sont peut-être employés indifféremment par les journalistes. Cependant, la définition de la zone concernée par le pic de pollution est importante pour les personnes sensibles mais également pour les automobilistes qui sont sensés modifier leurs comportements<sup>358</sup>.

Les trois cartes ci-après illustrent cette problématique de la zone géographique :

- La première montre que l'agglomération de Paris ne se confond ni avec la région Île-de-France ni avec Paris et sa proche couronne.
- La seconde présente la répartition spatiale des niveaux observés en 1999 pour le dioxyde d'azote (moyenne annuelle en  $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ) : le cœur dense de l'agglomération (délimité par l'A86) est concerné par le dépassement de l'objectif de qualité.
- Enfin, la troisième carte montre qu'en été 1999, c'est le Sud-Ouest de la région qui a compté le plus grand nombre de jours de dépassement de l'objectif de qualité de l'air relatif à la protection de la santé humaine ( $110\mu\text{g}/\text{m}^3$  en moyenne sur 8 heures) en ozone.

---

<sup>357</sup> On peut se demander à ce propos pourquoi les maires des communes de la petite couronne ne prennent pas la même décision concernant le parking résidentiel, voire les parkings-relais, quand ils sont sous leur responsabilité. Là encore, « l'absence d'une structure de solidarité intercommunale » se fait cruellement sentir (FARGETTE Bruno, *op. cit.*, p.543).

<sup>358</sup> Nous verrons (chapitre K-FACTEURS DISPOSITIONNELS) que pour certaines personnes l'alerte ne concerne que Paris intra-muros, que la pollution ne franchit pas le périphérique et que les limitations de vitesse ne concernent en aucun cas les routes de banlieue.



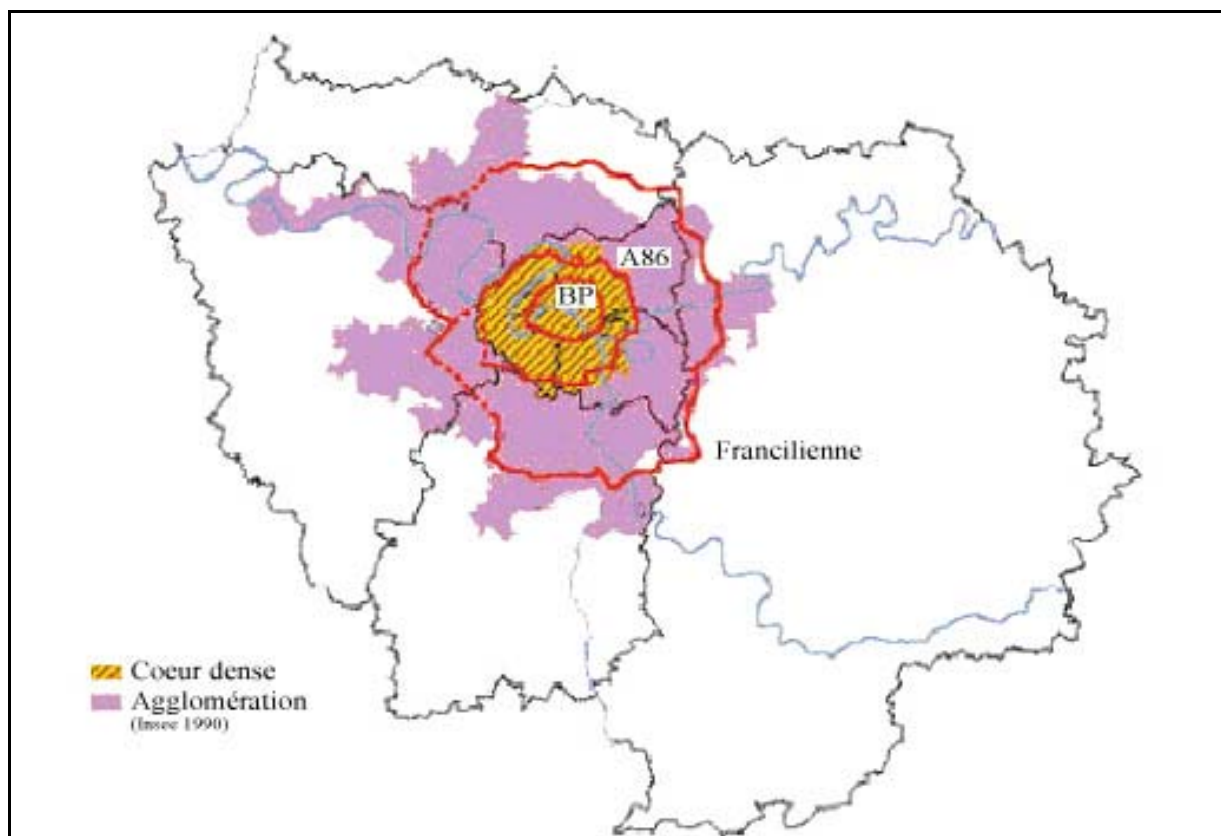


Figure 80 – Cœur dense et agglomération parisienne (source PRQA)

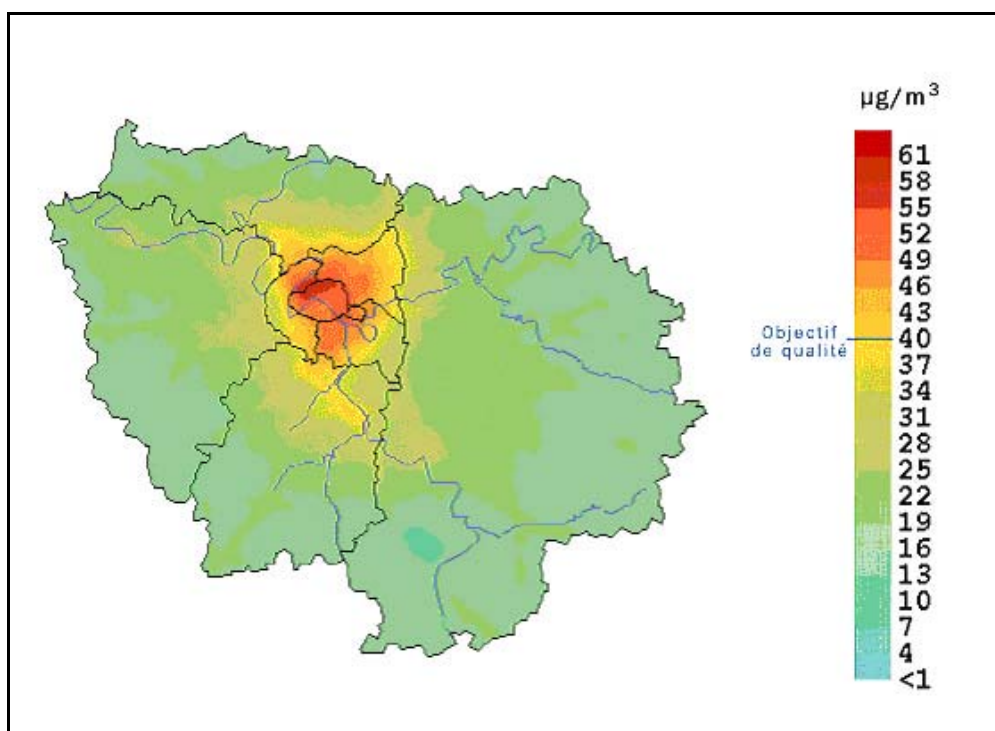


Figure 81 – Moyennes annuelles de dioxyde d'azote en Île-de-France en 1999 (source : Aiparif).

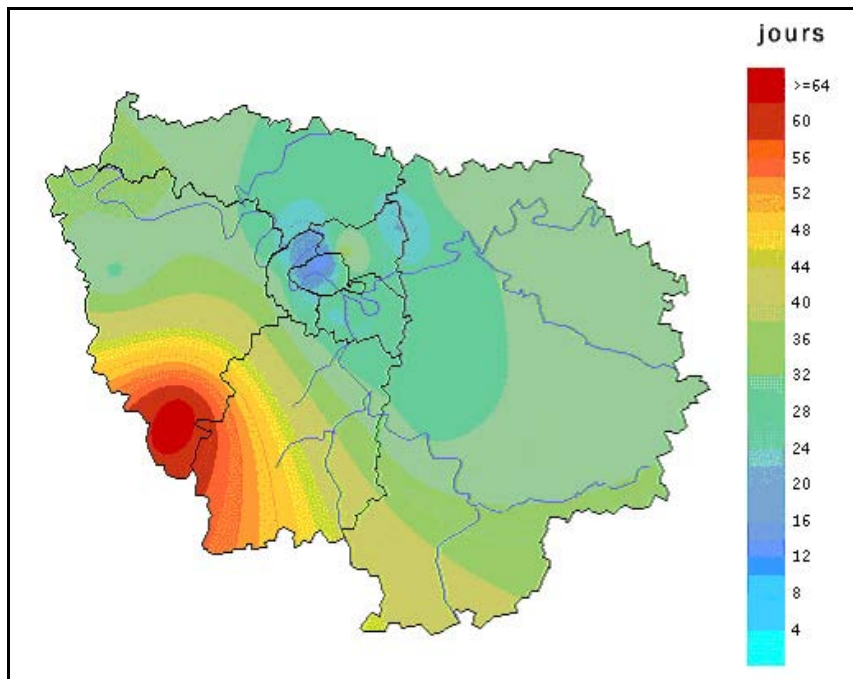


Figure 82 – Nombre de jours de dépassement de l'objectif de qualité de l'air en ozone en Île-de-France – été 1999 (source : Airparif)

### 3.2.6- Les polluants et les seuils d'alerte

Les polluants incriminés sont parfois cités. Le **dioxyde d'azote** : « une pollution de l'air au dioxyde d'azote comme d'habitude en tels cas » (R1-21), « pic de dioxyde d'azote » (P7-31)... L'**ozone** : « une pollution à l'ozone » (P1-335), « le temps chaud et l'absence de vent favorisent la pollution à l'ozone » (T6-82), etc. Le **dioxyde de soufre** : « à Lyon pic de pollution niveau 2 à cause du dioxyde de soufre dans le couloir de la chimie » (R1-6).

Dans certains cas, les seuils limites sont indiqués, avec ou sans valeur chiffrée : « les normes qui s'appliquent pour le dioxyde d'azote pourraient être dépassées » (P1-74), « samedi et dimanche, les seuils de pollution à l'ozone et au dioxyde d'azote ont été dépassés dans quatre stations franciliennes d'Airparif » (P6-354), « on risque ... de dépasser aujourd'hui les normes qui s'appliquent pour le dioxyde d'azote » (P1-17), « pic de dioxyde d'azote - seuil des 200 microgrammes par m<sup>3</sup> d'air » (P7-31) ;

Les journalistes utilisent parfois la notion de niveau d’alerte, mais ils ne sont pas d’accord entre eux sur le nombre de niveaux<sup>359</sup> : « c’est le premier des deux niveaux d’alerte qui a été déclenché » (T6-32), « alerte de niveau 1 sur 2 » (T6-54), « le seuil n°1 atteint en IdF » (P7-149) ou « à Lyon pic de pollution niveau 2 à cause du dioxyde de soufre » (R1-6), « un dépassement du niveau 2 d’information et de recommandation (200 g/m<sup>3</sup> de dioxyde d’azote) sur trois stations de surveillance du réseau »<sup>360</sup> (P3-130)

### 3.2.7- Une représentation graphique de la structure thématique d’une alerte type

Une alerte classique traitent des points suivants : les conséquences pour les automobilistes, les conseils sanitaires, le rôle des conditions météorologiques, les automobiles, la zone géographique concernée, les polluants et les seuils d’alerte.

En se servant de l’analyse thématique de la partie G, il est possible de représenter l’ensemble de ces thèmes sur le graphique ci-après. Cet outil graphique pourra être utilisé pour comparer la structure d’une alerte type avec celle d’autres alertes, qualifiées d’atypiques.

---

<sup>359</sup> Nous avons déjà signalé cette confusion : la procédure appliquée depuis le 1<sup>er</sup> juillet 1999 comprend 2 niveaux (« niveau d’information et de recommandation » et « niveau d’alerte »), contre 3 précédemment.

<sup>360</sup> Ce dernier cas est intéressant puisqu’il emploie la bonne terminologie « niveau d’information et de recommandation » mais donne un chiffre erroné... Il faudrait interroger le journaliste pour savoir quelles sont les sources qu’il a utilisé.

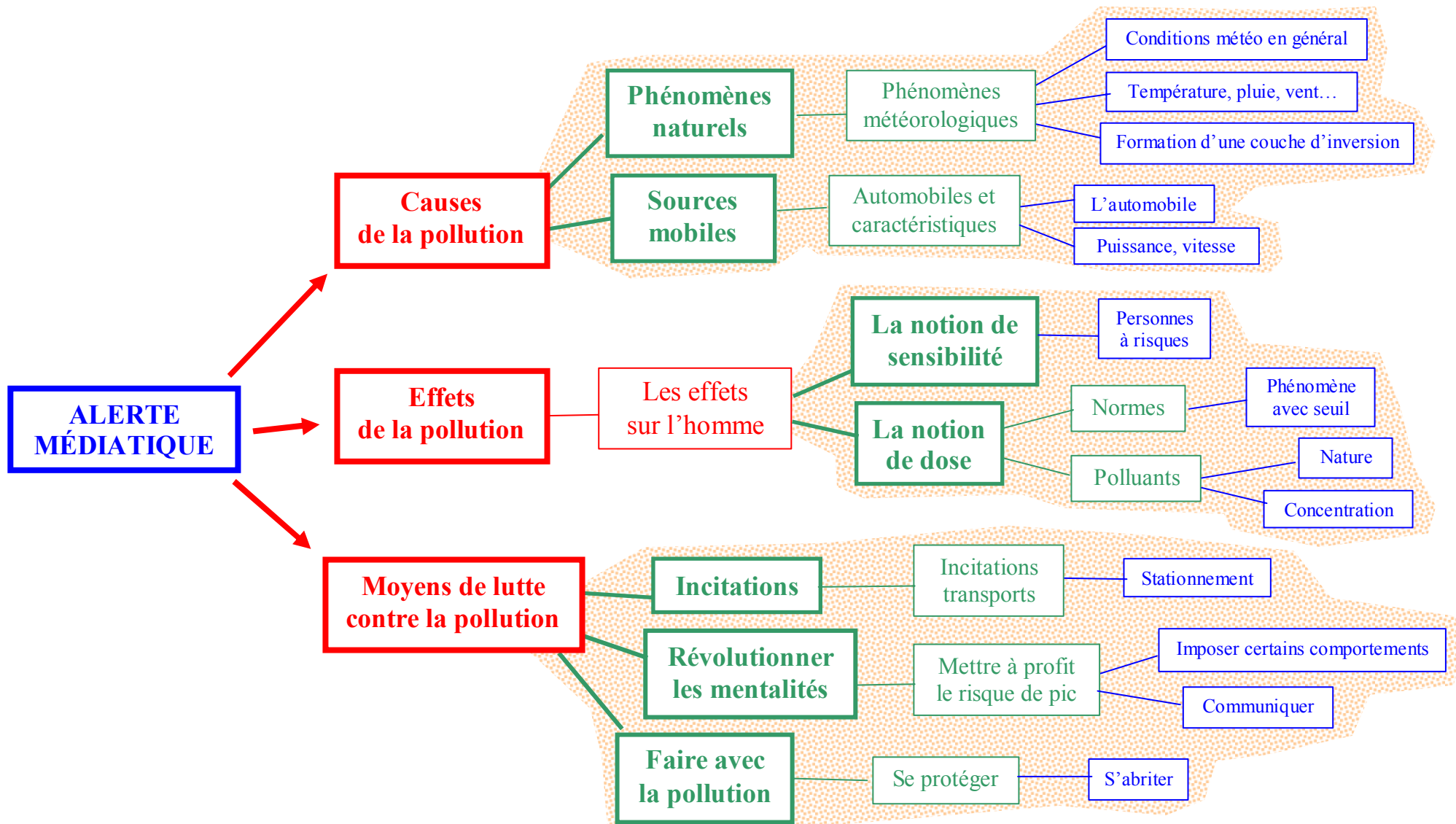


Figure 83 – Représentation graphique de la structure thématique d'une alerte type.

### 3.3- Les alertes atypiques

Certaines alertes diffusées dans les médias se distinguent des alertes classiques. Quelques journalistes profitent de l'alerte à la pollution pour aborder un ou plusieurs aspects du problème, non directement liés au pic. Quant aux alertes à retardement, l'événement y est raconté au passé...

#### 3.3.1- Les développements originaux

L'alerte à la pollution est parfois l'occasion de développer certains aspects du problème de la pollution de l'air. Nous avons repéré 5 documents qui se démarquent des alertes standards.

Certains documents abordent simplement un thème ou deux de plus que les alertes classiques comme l'augmentation du trafic, le problème de l'ancienneté des véhicules, les mécanismes et les symptômes des effets de la pollution sur la santé. D'autres abordent les problèmes liés à la lutte contre la pollution : les améliorations techniques, la lutte contre l'automobile en ville et le développement des transports alternatifs. Un document va même jusqu'à aborder les effets planétaires de la pollution : effet de serre et couche d'ozone. Des spécialistes de la qualité de l'air ou des effets sur la santé sont parfois interviewés.

Les représentations graphiques (*cf.* pages ci-après) des thèmes abordés par ces alertes atypiques, en plus des thèmes "classiques", montrent bien les développements que certains journalistes font, au-delà de la simple alerte à la pollution<sup>361</sup>.

---

<sup>361</sup> Quel est l'intérêt de tels développement en ce qui concerne l'alerte ? Les éventuels conseils sanitaires ne se trouvent-ils pas noyés dans une masse d'informations ? Est-ce que la réception est la même ? Comment tester cela auprès du public ? Cela pourrait être une piste pour de nouvelles recherches, plus centrées sur la question de l'alerte.

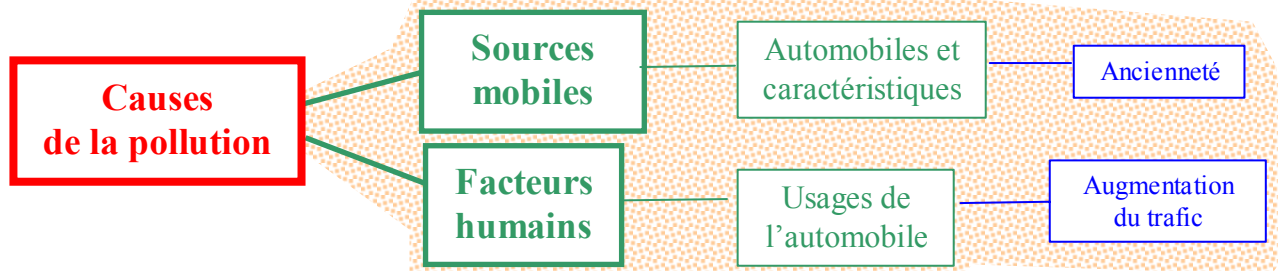


Figure 84 – Représentation graphique des thèmes abordés, en plus des thèmes classiques, dans l’alerte de *TF1* du 28 janvier 2000 (T1-33)

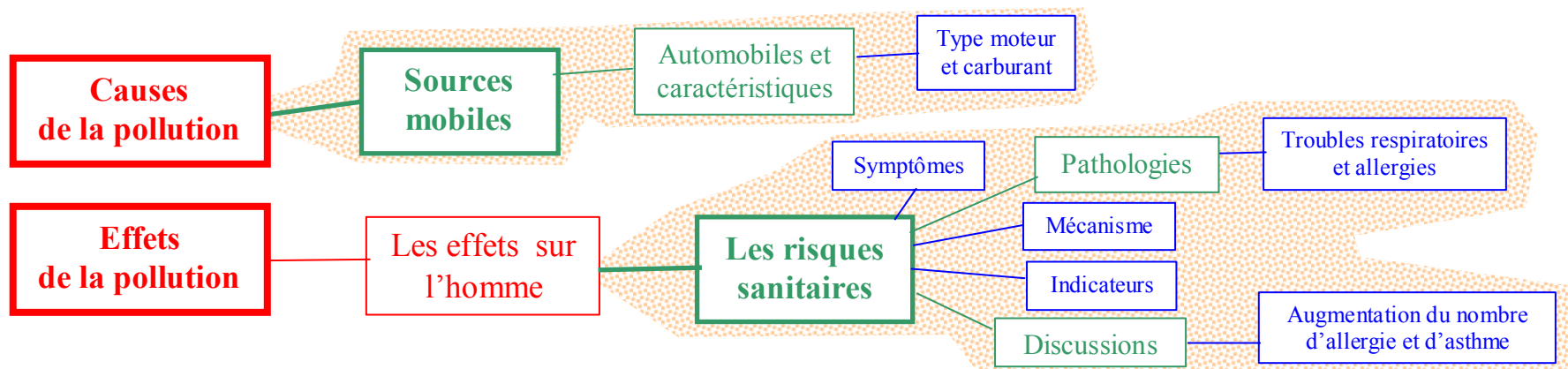


Figure 85 – Représentation graphique des thèmes abordés, en plus des thèmes classiques, dans l’alerte de *TF1* du 13 mars 2000 (T1-59)

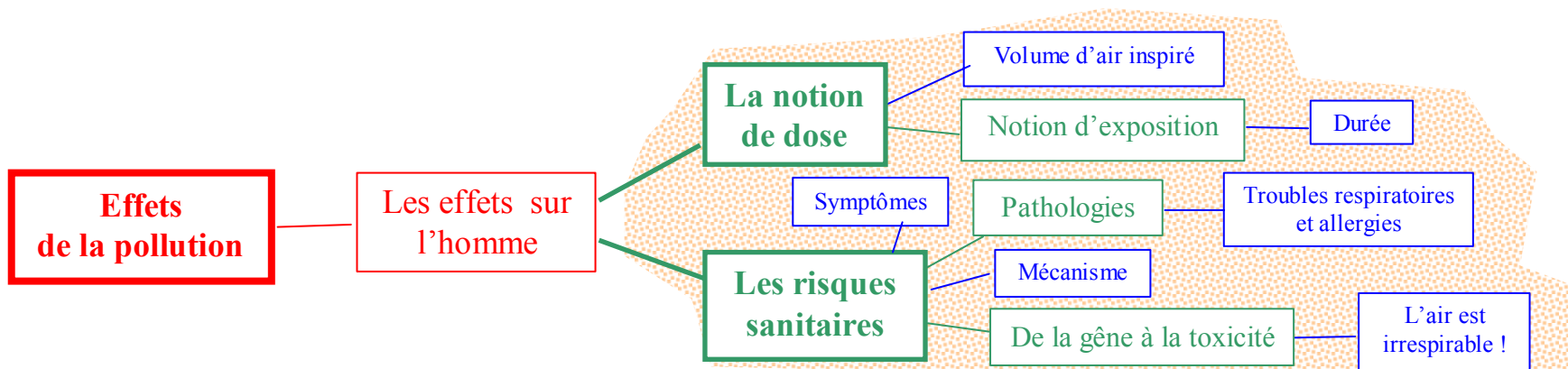


Figure 86 – Représentation graphique des thèmes abordés, en plus des thèmes classiques, dans l’alerte du *Figaro* du 14 août 2000 (P2-353)

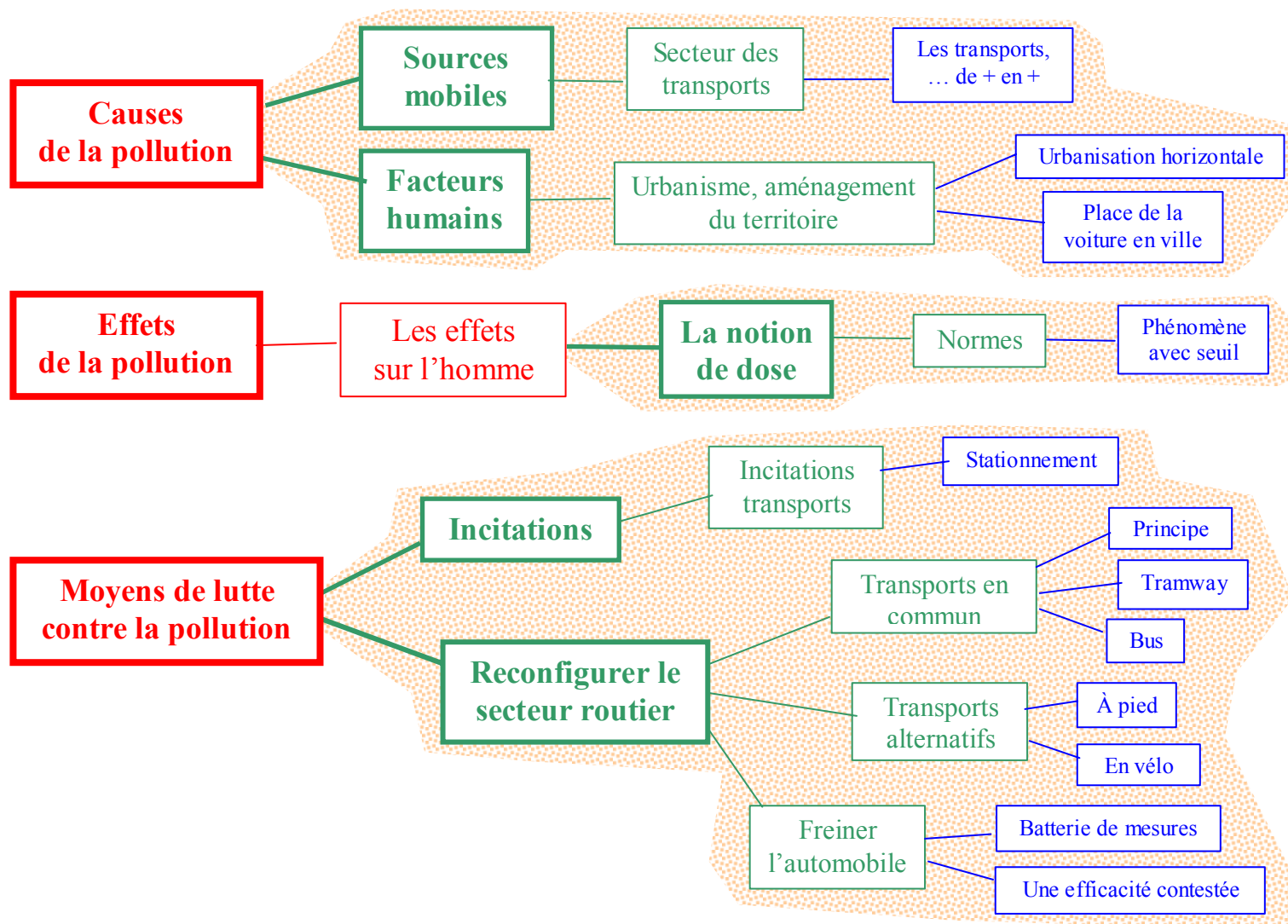


Figure 87 – Représentation graphique des thèmes abordés, en plus des thèmes classiques, dans l'alerte de *France 3 – IDF Paris* du 15 mai 2000 (T3r-71)

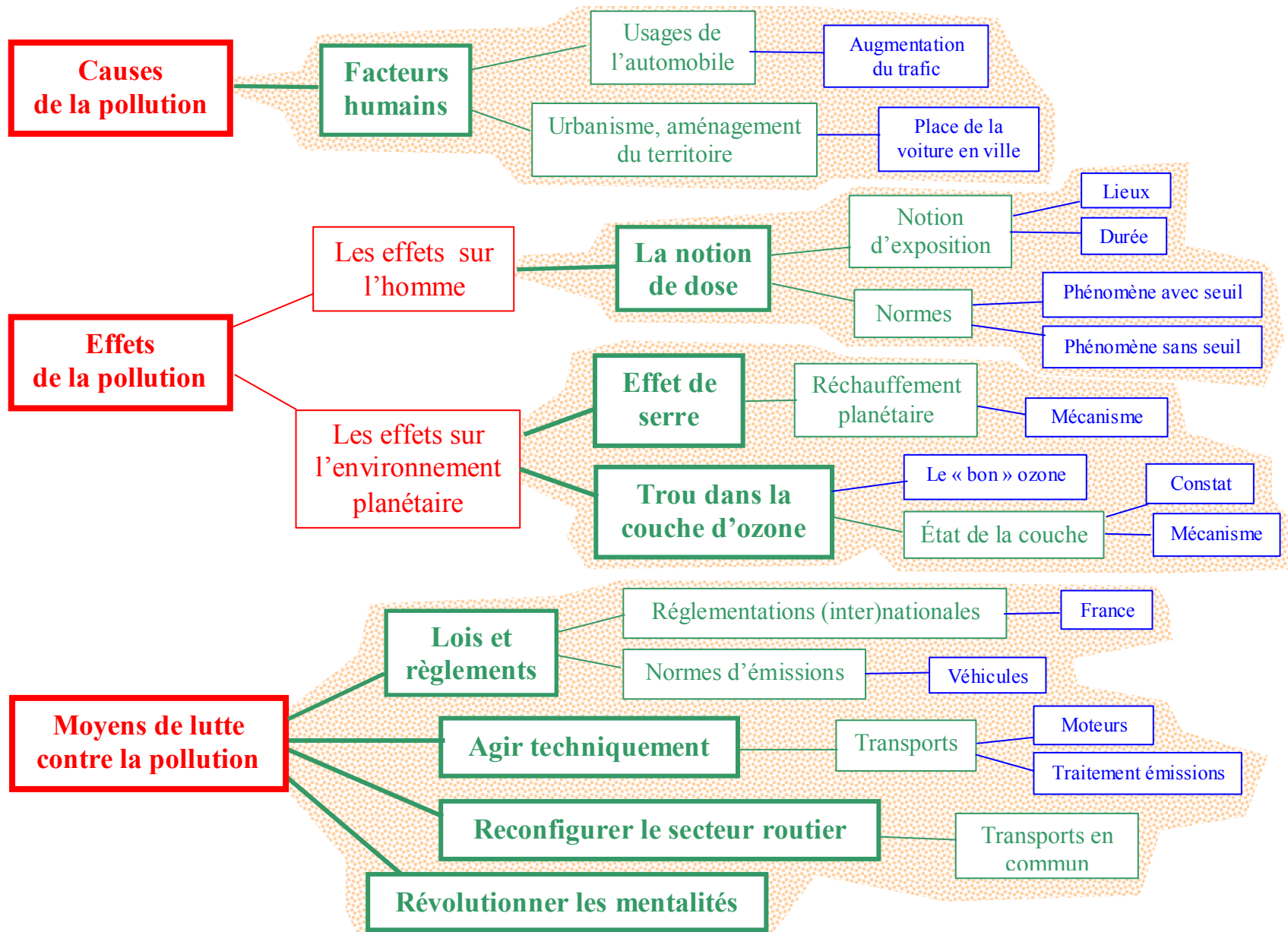


Figure 88 – Représentation graphique des thèmes abordés, en plus des thèmes classiques, par l'alerte du *Monde* du 16 août 2000 (P3-355)



Les thèmes abordés en plus des thèmes classiques sont parfois très nombreux, comme on peut le voir sur les deux derniers exemples.

### 3.3.2- Les alertes à retardement

Nous avons remarqué que certains documents identifiés comme alertes médiatiques traitent cette alerte au passé, avec au moins un jour de retard. Seuls 5 articles de presse sont dans ce cas. Une explication de ce phénomène pourrait être le décalage, évoqué plus haut, entre l'annonce du pic de pollution par Airparif par un communiqué de presse et la publication dans les journaux... Le déclenchement du pic le samedi a également reporté certains articles au lundi suivant<sup>362</sup> !

Dans ces articles, l'alerte – qui vise à provoquer des changements de comportement pour réduire la pollution et se protéger – se transforme en simple information :

- « Le seuil d'information, premier des deux niveaux d'alerte à la pollution de l'air (par le dioxyde d'azote), a été déclenché **hier** pour la deuxième journée d'affilée [...] dès jeudi [l'article est paru le lundi suivant], la préfecture de police de Paris avait invité les automobilistes à utiliser les transports en commun » (P1-82) ;
- « En raison d'une alerte à la pollution de l'air au dioxyde d'azote, les automobilistes **ont dû** réduire entre 7h et 20 h, la vitesse de leurs véhicules » (P2-125) ;
- « La vitesse des véhicules a été réglementairement limitée **mardi 22** [l'article est paru le mercredi 23] entre 7 heures et 20 heures » (P3-130) ;
- « Une pollution à l'ozone a été enregistrée **hier** dans les zones rurales du sud et de l'ouest de l'Île-de-France, entraînant le déclenchement du "seuil d'information et de recommandation" a annoncé Airparif » (P1-335) ;
- « **Samedi** [l'article a été publié le lundi suivant], les automobilistes de la région parisienne ont été invités à réduire la vitesse de 20 km/h par rapport à celle habituellement autorisée à Paris et en Île-de-France. L'usage des transports en commun a été préconisé sur les panneaux d'affichage de la capitale. Enfin, des contrôles de vitesse et des contrôles antipollution ont été plus nombreux qu'à l'habitude » (P2-353).

Il est intéressant de remarquer que ce dernier article (P2-353) est l'un de ceux qui a développé un certain nombre de thèmes originaux par rapport à l'alerte type. La publication

---

<sup>362</sup> Nous avons déjà remarqué que le spot de la qualité de l'air n'était pas diffusé les samedis, dimanches et jours fériés. Nous nous apercevons que c'est pareil pour certaines alertes médiatiques ! Décidément, il vaut mieux pour la santé publique que les pics de pollution se produisent en semaine...

se faisant deux jours après le communiqué de presse, il s'agissait plus d'informer que d'alerter. Le développement de thèmes non directement liés au pic de pollution prend tout son sens<sup>363</sup>.

### 3.4- Les discours sur l'alerte

Les réflexions et critiques sur l'alerte – la question de la prévention, l'efficacité des mesures, etc. – sont courantes dans les médias en cas de crise, c'est-à-dire quand le pic a lieu. D'autres discours (notamment dans les documents édités par les institutions) se font plutôt « à froid », au cours de l'année ; dans ce cas l'objectif est plutôt d'expliquer le mécanisme de l'alerte et de lister les comportements adaptés à la crise.

#### 3.4.1- Du déclenchement à la diffusion

Puisque les modalités des alertes à la pollution sont définies par la loi sur l'air de 1996 et différents arrêtés préfectoraux, ce sont surtout les documents édités par les institutions qui décrivent le mécanisme de l'alerte depuis le déclenchement du pic, jusqu'à l'information du public. Nous allons rapidement passer en revue les différentes étapes.

Les conditions d'apparition des pics de pollution sont généralement la première chose dont il est question : « les niveaux de pollution varient de jour en jour, en fonction des conditions météorologiques et des sources de pollution. Certaines conditions météorologiques défavorables font augmenter de façon importante ces niveaux de pollution créant ce que l'on appelle des "pics". En effet, des situations anticycloniques, caractérisées par des vents faibles et des inversions de températures, peuvent créer un couvercle qui empêche la dispersion des polluants » (IT5-36)

Viennent ensuite les niveaux d'alertes, avec les confusions que nous avons déjà relevées<sup>364</sup> : « la procédure d'alerte [...] prévoit trois niveaux d'information » : « le niveau 1 prévoit la mise en éveil des services techniques et des autorités » « le niveau 2 prévoit l'information par les médias des personnes sensibles avec la diffusion de recommandations sanitaires établies par le ministère chargé de la santé » « Enfin, le niveau 3 prévoit l'alerte

<sup>363</sup> Mais comment savoir s'il s'agit effectivement d'un choix rédactionnel, comme nous le sous-entendons, sans aller se renseigner auprès de la rédaction du *Figaro* ?

<sup>364</sup> Les brochures et dépliants sont disponibles et distribués pendant une longue période (certains documents de l'Ademe dataient de 1992 ! ils étaient cependant en cours de remplacement), d'où un problème d'actualité des informations présentées. C'est par exemple le cas du mot (signé de la main de Dominique Voynet « Ministre de l'Environnement ») qui accompagne la pastille verte que l'on reçoit en immatriculant un véhicule neuf (IT2-21) : ce document indiquait toujours 3 niveaux d'alertes en 2001 alors qu'il n'y en a plus que 2 depuis 1999 !

proprement dite. Déclenchée pour des niveaux exceptionnels de pollution, elle s'adresse à l'ensemble de la population » (IT5-36). Oui, mais « depuis l'année dernière [1999], on compte deux et non plus trois niveaux : le niveau d'information et le niveau d'alerte » (P12-141)

Comme l'indique un dépliant : « chaque seuil d'alerte correspond à un niveau de concentration d'un polluant dans l'atmosphère au-delà duquel une exposition de courte durée présente un risque pour la santé ou l'environnement » (IT6-40). C'est sous forme de tableau que ces données sont présentées, on indique par exemple les « valeurs des seuils de déclenchement (les niveaux de concentration sont exprimés en microgrammes par mètre cube -  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  - en moyenne horaire) », pour chaque polluant. La définition des seuils est assez techniques et c'est sûrement pour cela qu'elle n'apparaît que rarement dans les médias.

Enfin, si les seuils sont dépassés, il faut « informer et alerter pour agir au plus vite » (IT6-40) : « des communiqués seront diffusés par la radio et par la télévision. Les panneaux d'information des autoroutes et de la ville de Marseille informeront également du déclenchement du plan » (IT28-66). Il faut aussi que la population, « pendant les périodes sensibles », se mette « à l'écoute de la radio pour être informé des dépassements de seuils et l'éventuelle mise en place du plan d'alerte » (IT30-68).

### 3.4.2- Les mesures curatives et leur efficacité

Les comportements à suivre pour lutter contre un pic de pollution font parfois l'objet de dépliants spécifiques comme : « Automobilistes : conduite à tenir lors de pic de pollution » (IT6-38).

Les consignes sont énumérées, en espérant qu'elles soient reprises le jour J : « privilégier l'utilisation des transports collectifs, des moyens de déplacements non polluants (bicyclette, roller...) ou la marche ; différer les déplacements automobiles ne présentant pas un caractère de nécessité ; et, pour les usagers en cours de déplacement, contourner la région Île-de-France » (IT6-40). Il serait souhaitable d'anticiper le pic : « n'attendez pas pour vous organiser [...] questionnez vos voisins - ou vos collègues de travail - en prévision d'un co-voiturage, récupérez les horaires et trajets des transports en commun (cars, bus, train) » (IT28-66). À ces comportements citoyens souhaités s'ajoutent des mesures plus restrictives comme la limitation des vitesses, voire la circulation alternée, largement évoqués dans les alertes médiatiques.

« Ces dispositions suffiront-elles à atténuer un pic de pollution ? ». Telle est la question à laquelle doit répondre un spécialiste d'Airparif : « "théoriquement, réduire la

vitesse contribue à limiter la pollution". De fait, les limitations de vitesse "conduisent à la diminution globale de la consommation des carburants et des émissions d'oxydes d'azote (baisse de plus de 5%)"... Et d'ajouter : "même si la réduction des émissions n'engendre pas automatiquement une baisse équivalente des concentrations dans l'air ambiant" ». Quant à la circulation alternée, difficile de trancher par manque d'expérience puisque « la "circulation alternée" n'a été appliquée qu'une fois en région parisienne, le 1er octobre 1997 » (P7-149)

Les industriels interviennent indirectement sur la question de l'efficacité des mesures restrictives en expliquant que les pics ne sont pas dus qu'aux automobiles (et donc qu'agir sur la circulation n'a qu'un effet partiel) : « les pics de pollution surgissent en période de forte circulation. VRAI et FAUX. Pour déclencher l'alerte, plusieurs facteurs doivent se conjuguer : l'émission de gaz, une inversion de température, un fort ensoleillement et l'absence de vent. Lorsque ces quatre conditions sont réunies, la qualité de l'air peut alors atteindre un seuil critique » (ID1-6). Agir sur l'automobile revient donc à n'agir que sur une seule des conditions<sup>365</sup>, d'où la critique suivante : « à chaque pic de pollution dans les grandes villes, c'est l'automobile, et elle seule, qui est mise en cause et sanctionnée » (ID6-28).

Nous avons vu précédemment que les conseils sanitaires n'étaient que très peu cités dans les alertes médiatiques. En revanche, elles sont très présentes dans les documents édités par les institutions qui expliquent clairement les comportements à tenir pour se protéger : « en cas d'alerte [...] il faut simplement veiller à ne pas s'exposer uniquement. Pas de footing le long d'une route aux heures de pointe ! Pendant une alerte, éviter les efforts violents (qui accélèrent la respiration), limiter les déplacements ; les asthmatiques peuvent consulter leur médecin pour savoir si un traitement préventif est utile. Pour le reste, la vie continue normalement » (IT10-48). Suivant l'intensité du pic, des conseils sont adressés aux seules personnes sensibles ou à l'ensemble de la population par exemple : « à partir du niveau 3, le ministère chargé de la santé recommande à l'ensemble de la population d'éviter toute pratique sportive intensive » (IT5-36).

---

<sup>365</sup> Nous verrons que certains franciliens interrogés ne sont pas convaincus de l'efficacité des mesures prises en cas de pic (chapitre J-REGARDS SUR L'ACTION).

### 3.4.3- La prévention des crises

« Les mesures prises (pastille verte, stationnement résidentiel gratuit, circulation alternée) sont bénéfiques, cependant des progrès restent à faire. Car si ces relevés sont ponctuellement utiles au déclenchement d'alertes, ils ne permettent pas à l'heure actuelle de prévoir, donc de prévenir les pointes de pollution. C'est pourquoi Elf a développé, en région lyonnaise, des outils de modélisation de la qualité de l'air » (ID1-6).

En région parisienne, « la prévision pour le lendemain » est opérationnelle, avec toutefois « une certaine marge d'erreur » (A8-19), comme le souligne un journaliste : « Airparif annonçait un risque de pic de pollution, ce dernier n'a finalement pas eu lieu. "Les prévisions météorologiques avaient prévu un changement de température qui ne s'est pas produit. Le taux de dioxyde d'azote n'a donc pas augmenté autant que ce que nous redoutions" [...] Airparif prévoit environ quarante fois par an l'existence d'un risque de pollution atmosphérique du jour au lendemain. Une fois sur deux le seuil critique n'est pas atteint » (P1-74)

Pour le pic de pollution des 10 et 11 janvier 2000, des mesures préventives avaient été prises par la Mairie de Paris : « jusqu'alors, les dispositifs de prévention n'étaient déclenchés qu'au moment où les niveaux d'alerte étaient dépassés, ne devenant effectifs que le lendemain de l'épisode » (P1-17) ; le « stationnement résidentiel [sera] gratuit demain à Paris et pour la première fois à titre préventif. La mairie de la capitale veut ainsi inciter les parisiens à ne pas prendre leur voiture pour éviter un pic de pollution prévu pour la journée de demain. Les vitesses de circulation seront aussi abaissées de 20 km heure sans attendre confirmation de l'alerte » (T6-8).

Dans de tels cas, comment savoir ensuite quelle a été l'efficacité de la mesure<sup>366</sup> ? en particulier lorsque le niveau des polluants a baissé : était-ce à cause des mesures préventive ou bien d'un heureux coup de vent ? « En facilitant le stationnement, la mairie de Paris compte inciter les automobilistes à ne pas emprunter leur voiture, au profit du bus et du métro [...] le 11 janvier, la municipalité avait déjà pris la même mesure. La qualité de l'air le jour même, était restée satisfaisante, sans que l'on puisse affirmer que la décision y fut pour quelque chose » (P1-68)

---

<sup>366</sup> Nous verrons que certaines personnes interrogées aimeraient savoir si leur mobilisation a été utile. Notons à ce propos que faire le bilan d'une alerte est délicat, notamment quand le comportement des personnes entre en jeu. Prenons par exemple le cas de Bison Futé qui annonce une journée noire et qui conseille de reporter son départ. Si une majorité d'automobilistes suivent ce conseil, la circulation sera normale. Comment faire alors le bilan d'une alerte sans risquer une perte de crédibilité ?

## 4- LE TAPAGE MÉDIATIQUE

L'alerte médiatique est un pic d'information consécutif à un pic de pollution. Le tapage médiatique est également un pic d'information mais qui ne correspond à aucune alerte relative à la qualité de l'air. Le tapage est provoqué par un événement extérieur : une conférence internationale, l'annonce d'un plan de lutte ou une crise politique. Ces événements peuvent être qualifiés d'**événements attracteurs du débat public** puisqu'ils suscitent l'intérêt des médias : un grand nombre de supports traitent l'information, sous de nombreux angles, dans un temps assez réduit (quelques jours).

### 4.1- Repérage chronologique

Durant l'année 2000, nous avons repéré deux familles d'événements qui ont déclenché à plusieurs reprises la mise sur agenda médiatique du problème de la pollution de l'air : le feuillet « effet de serre » et les mesures politiques. Pour chacune de ces familles nous allons étudier les événements provocateurs ainsi que les thèmes abordés.

Nous avons reproduit ci-dessous les graphiques qui nous avaient précédemment permis d'étudier la corrélation entre les pics d'information et les pics médiatiques (§1.3). Afin de situer chronologiquement les différents tapages, nous avons signalé chacun d'eux par une étiquette.

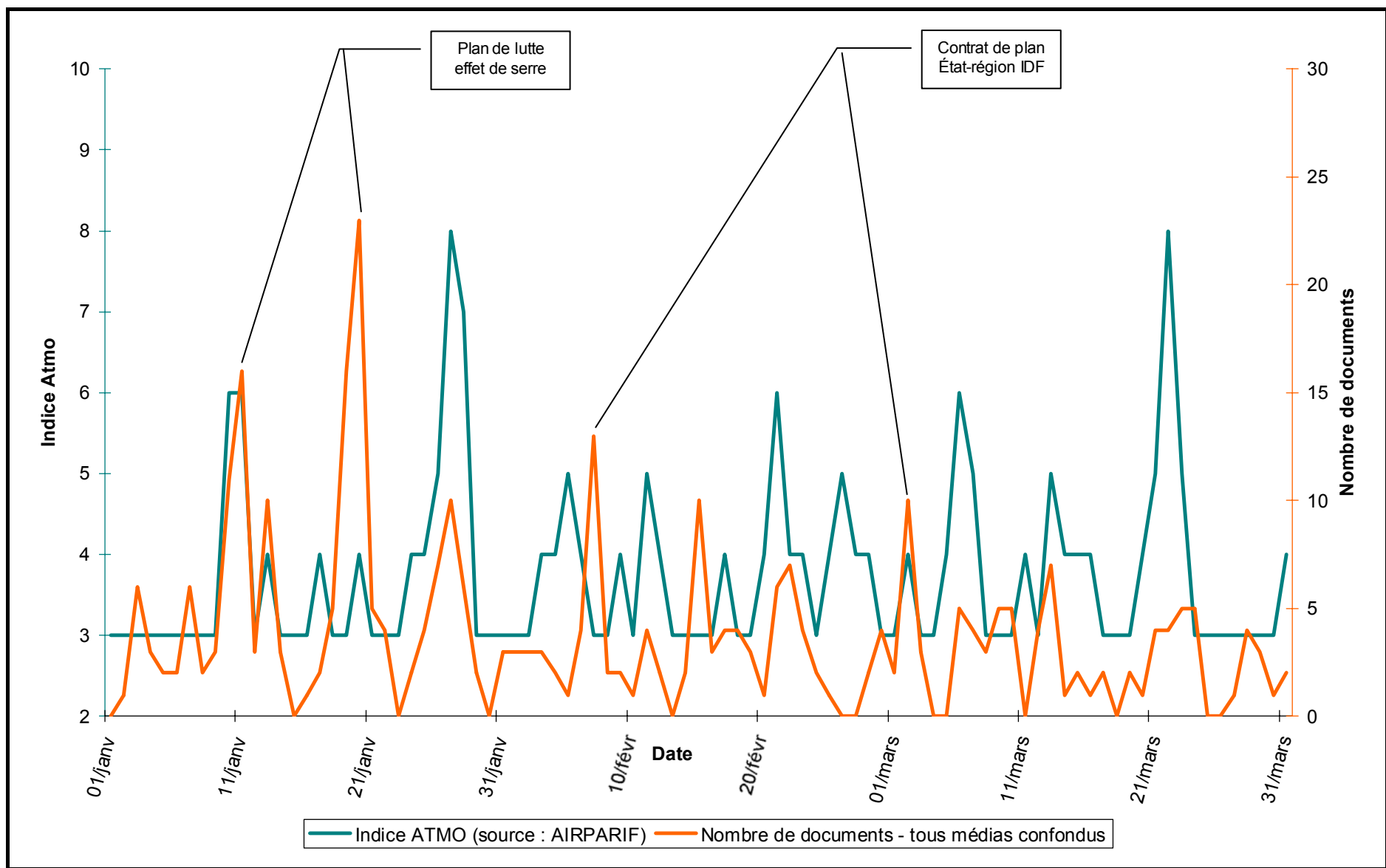


Figure 89 – Repérage chronologique des tapages médiatiques / 1<sup>er</sup> trimestre 2000

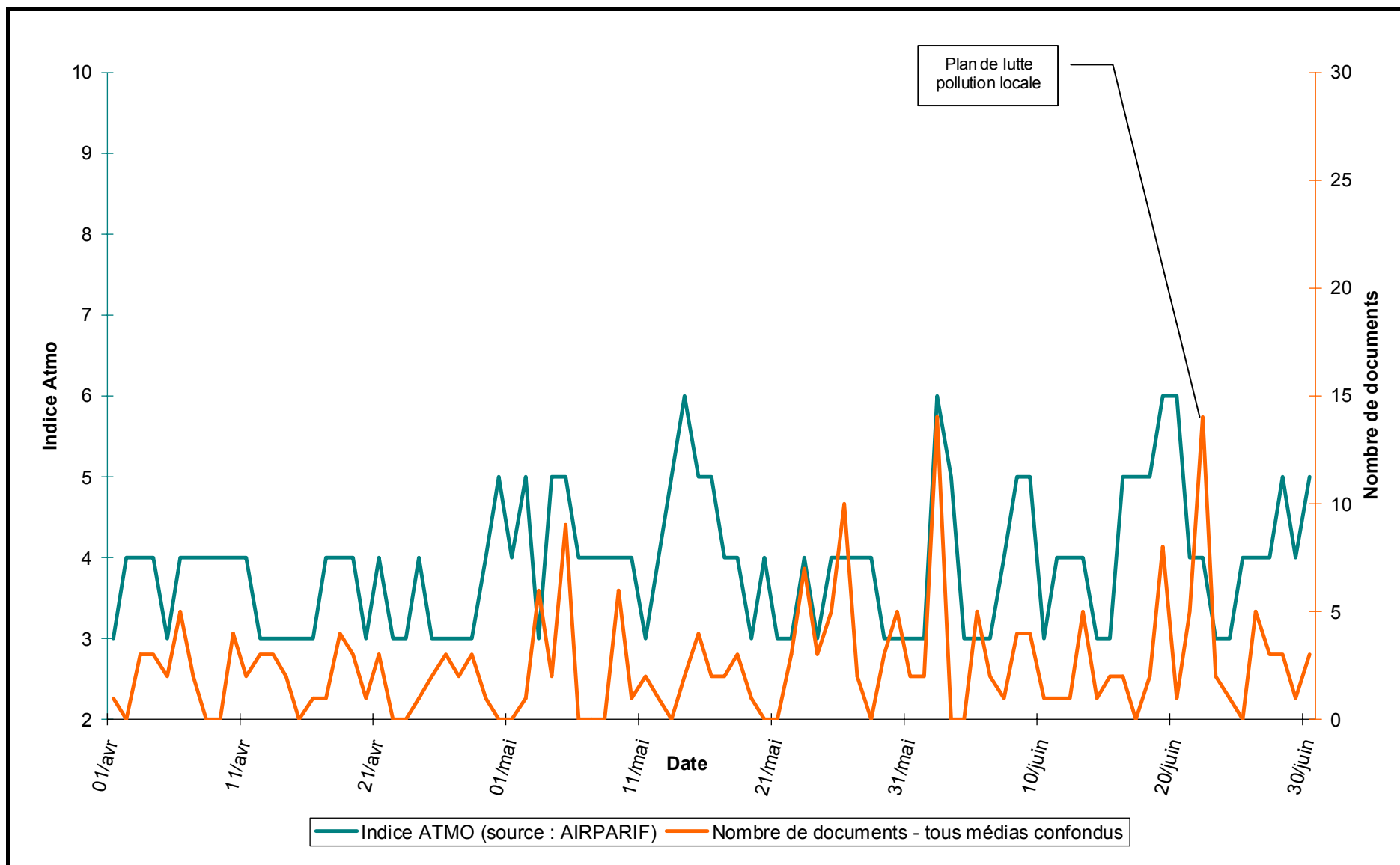


Figure 90 – Repérage chronologique des tapages médiatiques / 2<sup>e</sup> trimestre 2000



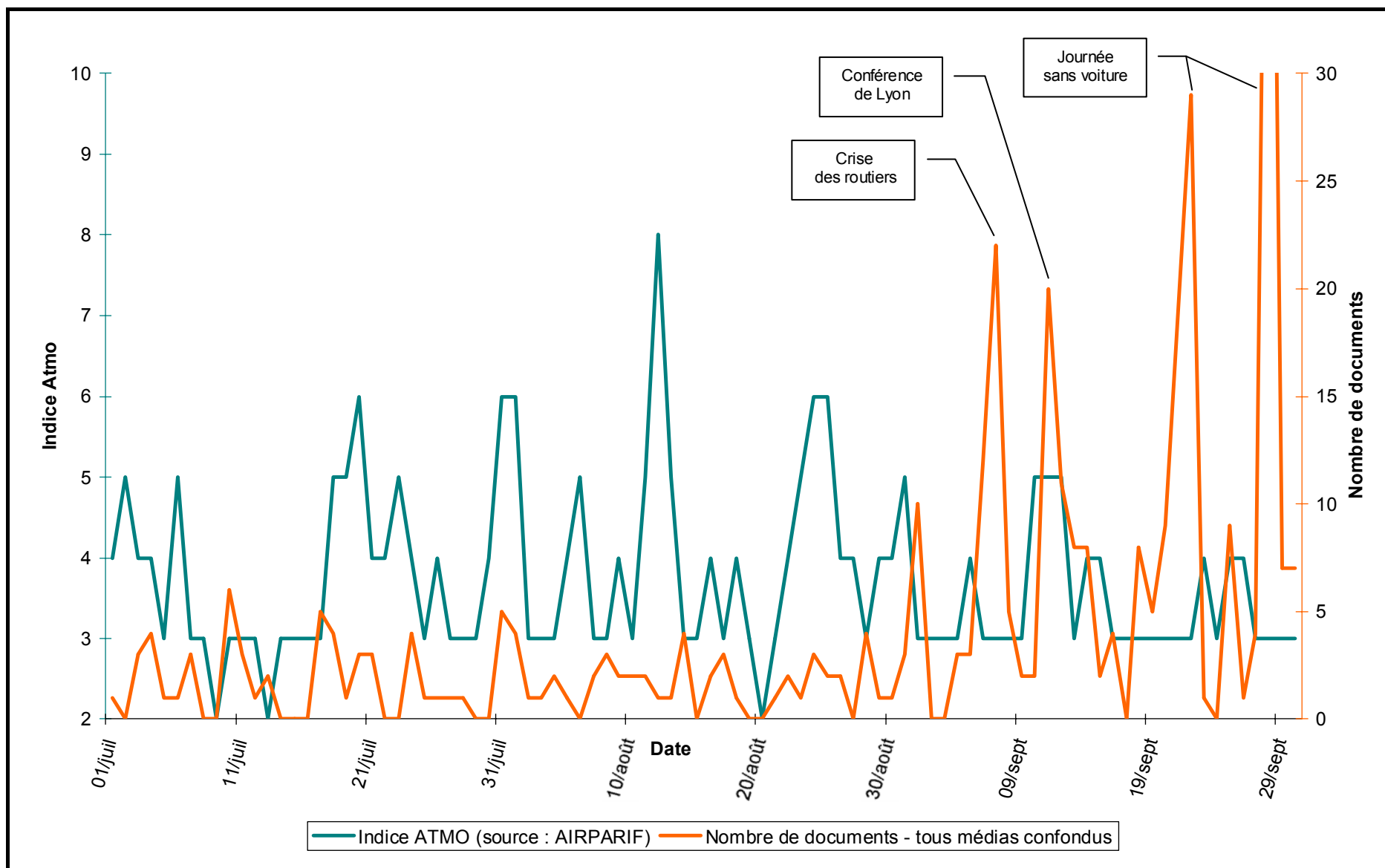


Figure 91 – Repérage chronologique des tapages médiatiques / 3<sup>e</sup> trimestre 2000

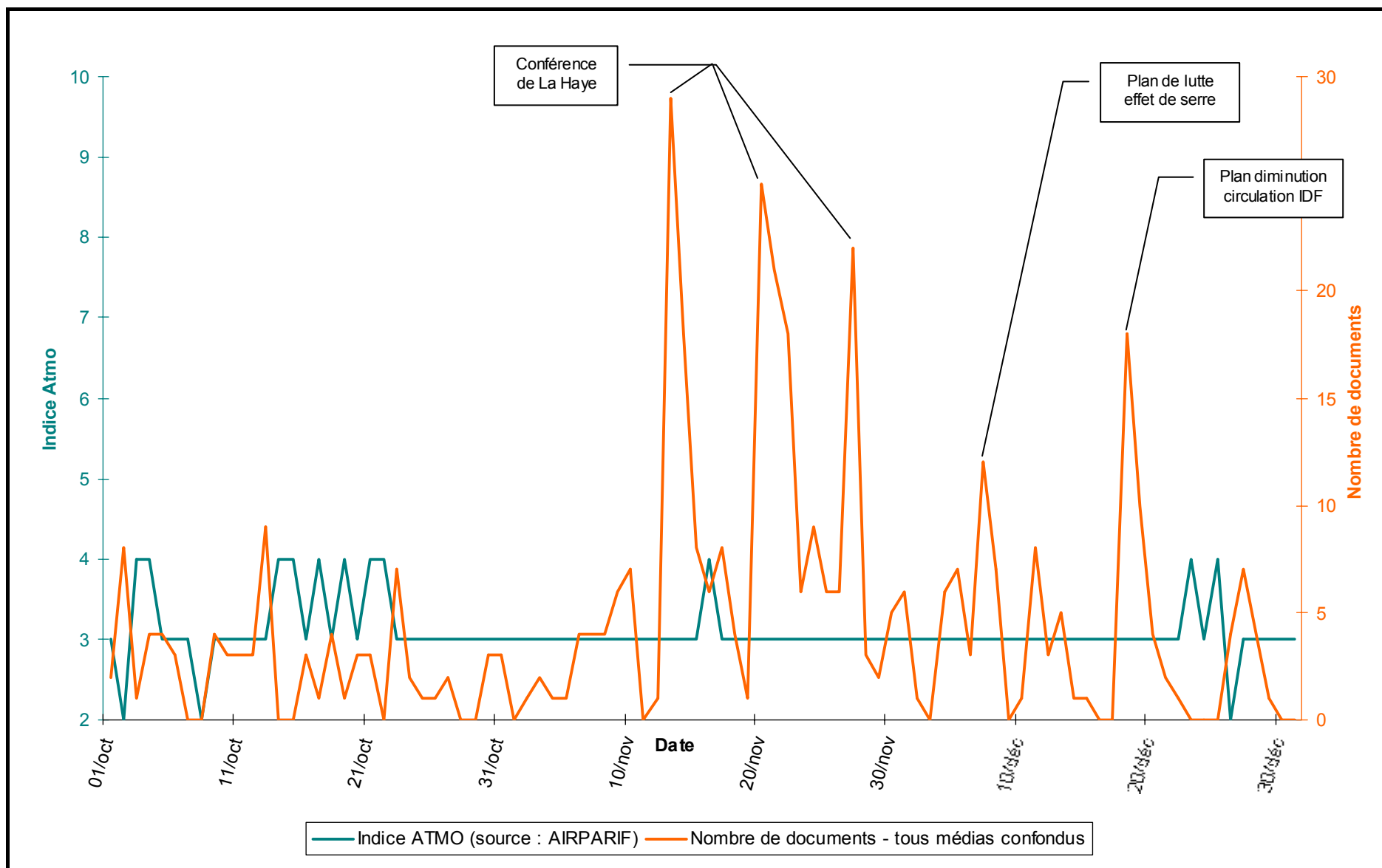


Figure 92 – Repérage chronologique des tapages médiatiques / 4<sup>e</sup> trimestre 2000

Nous allons maintenant examiner plus précisément chacune des séries de tapages en commençant par le feuillet de l'effet de serre.

## **4.2- Le feuillet « effet de serre »**

Bien sûr le feuillet de l'effet de serre et des conférences internationales sur l'avenir de la planète ne se réduit à l'année 2000 : le Sommet de la Terre à Rio en 1992, le Protocole de Kyoto en 1997, le sommet de Johannesburg en 2002 sont autant d'étapes importantes. Cependant, plusieurs épisodes se sont déroulés pendant l'année 2000 sur un plan national avec les multiples annonces du plan français de lutte contre l'effet de serre et sur un plan international avec la conférence de La Haye en novembre.

### **4.2.1- Le plan national de lutte contre l'effet de serre**

Ce plan fait son apparition dans les médias au début de l'année 2000 : il est alors question de la préparation par le gouvernement d'un plan national de lutte contre l'effet de serre. Du 8 au 11 janvier, 18 documents discutent des orientations de ce plan.

La plus grande interrogation concerne le bridage ou non des automobiles. Les titres des documents en témoignent : « Moteurs automobiles bridés » (T2-6), « Les voitures ne seront pas bridées » (P2-19), « Lionel Jospin veut limiter la puissance des voitures » (P3-21) ou encore « Faut-il brider les moteurs à 140 km/h ? » (P8-28)...

Le 19 janvier, Lionel Jospin dévoile officiellement son plan : « 96 mesures pour lutter contre l'effet de serre » (R5-16). Ce jour-là et le lendemain, 37 documents présentent et discutent les mesures annoncées ; le débat se poursuivra pendant une semaine (avec moins d'intensité). Le principe du plan est « de taxer les différentes sources d'énergie en fonction de leur contenu en carbone » (P2-48) avec notamment la création d'une écotaxe : « une taxe sur les émissions de carbone de la grande industrie » (T7-27).

Mais « Les Verts et Greenpeace sont déçus » (P3-61) parce qu'« aucune des mesures [...] n'incite fortement les constructeurs de véhicules ou leurs utilisateurs à lever le pied sur la pollution » (P6-56). La notion de "permis de polluer" fait son apparition dans quelques documents : « le permis de polluer c'est une sorte d'échange. Ça permettrait à une usine polluante d'acheter à une autre moins polluante le droit de faire quelques émissions de gaz supplémentaire » (T6-26).

L'effet de serre disparaît quasiment des médias jusqu'en septembre 2000, le 11 précisément<sup>367</sup>, date à laquelle Lionel Jospin ouvre à Lyon « la conférence de l'ONU sur les changements climatiques » (R2-88) qui a pour objectif de « tenter de s'accorder sur un système de contrôle des émissions de gaz à effet de serre comme le CO2 » (T1-99). À cette occasion, le Premier Ministre « a annoncé l'instauration d'un "plan d'économies d'énergie", à la demande de sa ministre de l'Environnement, Dominique Voynet. Un plan qui concernera "l'ensemble des secteurs d'activité", sans plus de précisions » (R5-95).

C'est le contexte dans lequel se déroule cette conférence qui attire les regards des journalistes<sup>368</sup>. D'abord un pic de pollution dans la région Lyonnaise : « aujourd'hui, Lyon a connu un pic de pollution de niveau 2. Ironie du sort, le jour où justement Lionel Jospin vient ici affirmer [...] qu'il faut polluer moins » (T2-102). Et surtout la crise des routiers : « comment expliquer [...] que ce coup de pouce aux transports routiers, et que la suppression de la vignette automobile sont compatibles avec les économies d'énergies nécessaires pour lutter contre le réchauffement climatique ? » (R1-84)

Le plan d'économie d'énergie souhaité par Lionel Jospin, on le retrouve le 7 décembre avec une quinzaine de documents. Les médias annoncent le « coup d'envoi pour les économies d'énergies » (P1-663) ou « la chasse au gaspi » (P2-664). « L'effort le plus marquant sera consacré à l'information des citoyens, particuliers ou entrepreneurs, sachant que les économies d'énergie peuvent passer par des gestes simples, comme l'achat de lampes basse consommation ou le changement d'une chaudière inefficace » (P5-669).

L'annonce du plan « anti-gaspi » coïncide avec le vote à l'Assemblée de l'écotaxe. Le difficile équilibre entre écologie et économie est une nouvelle fois souligné : « la TGAP qui doit aider au financement des 35 heures, a vu, sous la pression des lobbies industriels et

---

<sup>367</sup> Nous avons comptabilisé 27 sujets relatifs à cette période, étalés sur plusieurs jours autour du 11 septembre. Cette période est marquée par l'absence d'articles de presse dans notre corpus du 2 au 10 septembre alors que les émissions à la télé et à la radio traitent du conflit des routiers puis de la conférence de Lyon. Le blocage des routiers a-t-il empêché la diffusion des journaux ? Y avait-il une grève des syndicats de la presse à cette période ? Cela pourrait-il venir du service de documentation ? Est-ce une erreur de notre part en constituant le corpus ? Nous ne le savons pas.

<sup>368</sup> Au début du mois de septembre 2000, de nombreux thèmes se sont télescopés : la crise des routiers qui souligne les aspects économiques liés à la route et l'attachement des français à la voiture, un pic de pollution à Lyon lors de l'ouverture d'une conférence sur l'effet de serre et le discours de Lionel Jospin concernant plus spécifiquement les mesures prises au niveau de la France pour respecter le protocole de Kyoto. Pas évident de s'y retrouver...

agricoles, son champ se restreindre. Laurent Fabius qui, en privé, qualifie la TGAP d'impôt "imbécile", a ainsi ramené son rendement de 12,5 milliards à 8 milliards de francs en 2002 » (P6-670), « pour les Verts, c'est la fiscalité écologique même qui est en jeu » (P3-667)...

C'est au milieu du feuilleton consacré au plan de lutte français contre l'effet de serre que s'est déroulée la Conférence de La Haye au mois de novembre 2000.

## 4.2.2- La conférence internationale de La Haye

172 documents de notre corpus se réfèrent à cet événement de l'année 2000 en ce qui concerne la lutte contre le réchauffement climatique : la conférence de La Haye au Pays-Bas. Du 13 au 24 novembre, « les 171 pays industriels, signataires du traité de Kyoto vont discuter et surtout décider ensemble des solutions à adopter pour réduire leurs émissions de gaz à effet de serre à l'horizon 2010 » (R3-168). Le traitement médiatique de cet événement se déroule en trois grandes phases.

La première phase commence un peu avant le 13 novembre, date de l'ouverture de la conférence. Une dizaine de documents se tournent déjà en direction des Pays-Bas. Il est alors question des « enjeux de la rencontre de La Haye » (P8-513) et de l'« historique de la lutte contre le réchauffement climatique » (R3-168).

La seconde phase débute avec l'ouverture de la conférence, le lundi 13 novembre 2000, elle se poursuivra jusqu'au vendredi 24 dans la nuit. La couverture médiatique est énorme, comme le précise un journaliste : « ça doit être hyper grave parce que ce matin [13 novembre] le réchauffement de la planète, tous les journaux ne parlent que de ça » (T4-149).

Tous les thèmes relatifs à l'effet de serre<sup>369</sup> sont tour à tour abordés par les médias, des causes de l'effet de serre aux effets, en passant par les moyens de lutte. Voici quelques exemples de titres : « en France, les transports dérapent » (P2-589), « sommes-nous en train de détraquer le climat ? » (R2-181), « bientôt un marché de permis de polluer » (P2-560), « y a-t-il un piège dans la forêt ? » (P6-670), etc.

---

<sup>369</sup> Ces thèmes ont été développés dans la partie F-THÈMES DU DÉBAT PUBLIC

L'intervention de Jacques Chirac « en tant que président en exercice de l'Union européenne » (R5-186), le 20 novembre, est l'un des moments forts du sommet : « le président français a souligné la détermination de l'Europe dans la lutte contre les gaz à effet de serre. Il a convié les États-Unis [...] à plus de responsabilités » (T7-165).

Dans la troisième phase, les médias commentent l'« échec de la conférence de La Haye » (T7-173) : « au terme de deux semaines de deux semaines de foire d'empoigne, force est de constater que les 180 pays représentés ont été incapables de trouver un terrain d'entente pour définir les moyens de limiter l'influence de l'homme sur le climat » (P2-630).

Si certains parlementaires rejettent « la faute sur l'énormité et la complexité de la tâche » parce qu'« établir un régime global pour faire face aux changements climatiques est une tâche ambitieuse » (P5-635), d'autres accusent Dominique Voynet « d'avoir fait échouer le sommet sur le climat » (P1-627) : le vice premier ministre britannique « John Prescott estime que la ministre écologiste ne comprenait pas le détail des propositions » (R1-192). Mais plusieurs personnalités prennent sa défense, comme Noël Mamère : « Dominique Voynet s'est battue jusqu'au bout, avec toutes ses forces pour essayer de faire des propositions alternatives à celles des États-Unis mais à côté de ça il y avait des anglais, des hollandais qui étaient prêts à faire des accords séparés avec les américains » (T4-177) et même Jacques Chirac, qui a qualifié « de parfaite la présidence française à La Haye » (T4-179).

Ajoutons, pour terminer sur l'effet de serre, qu'un « mini-pic » s'est produit en fin d'année 2000 à propos des statistiques de Météo France expliquant que l'année 2000 était la plus chaude du siècle en France... Signe supplémentaire du réchauffement de l'atmosphère ou simple coïncidence ? Telle est la question débattue.

### **4.3- Politique et pollution**

Après les tapages relatifs à l'effet de serre nous allons examiner ceux qui sont provoqués par des affaires plus politiques : l'annonce de divers plans de lutte et la gestion de « crises ».

### 4.3.1- Les plans de lutte

L'année 2000 a été marquée par l'annonce de 3 plans de lutte (plus ou moins directement) contre la pollution : le contrat de plan État-région, le plan de lutte de la Ministre de l'Environnement et le plan du Préfet de Police d'Île-de-France.

Le contrat de plan État-région Île-de-France a été présenté le 6 janvier 2000. Les onze articles de presse (tous parus le 7, sauf un le 6), commentent le point fort du plan : la « priorité [donnée] aux réseaux de transports » (P2-95), avec la volonté « de regagner des parts de marché sur l'automobile » (P3-99). En effet, sur les « 59 milliards [de francs] semés autour de Paris » (P6-102), 31 milliards concernent le volet transports du contrat de plan avec « un tiers pour les routes, deux tiers pour les réseaux collectifs de voyageurs » (P5-101).

Les négociations politiques au sein du Conseil régional sont également évoquées : « la gauche en général, les Verts en particulier, préfère le transport public au véhicule individuel ; l'opposition a tenté de rétablir l'équilibre en imposant la réalisation de plusieurs projets routiers indispensables » (P2-85).

Le 21 juin 2000, Dominique Voynet, Ministre de l'Environnement « a présenté de nouvelles mesures de restrictions à la circulation pour combattre la pollution de l'air » (R10-47) avec une mesure phare : « la circulation alternée des automobiles, en cas en pic de pollution aux oxydes d'azote [...] pourrait bientôt intervenir de façon beaucoup plus fréquente » (P2-295). À cela s'ajoute « des aides [qui] seront directement proposées aux acheteurs de certains véhicules peu polluants » (P7-302).

L'annonce de ce plan est notamment l'occasion pour les journalistes de revenir sur « le dispositif d'alerte actuel » (P3-299) et sur les améliorations attendues : « réagir plus tôt face aux pics de pollution » (P1-293). Ce tapage médiatique (11 documents) vient enrichir le débat concernant l'alerte à la pollution que nous avons étudiée précédemment.

En fin d'année, le Préfet de Police de Paris a dévoilé le Plan de Déplacement Urbain pour l'Île-de-France. Vingt-cinq documents sont diffusés les 18 et 19 décembre 2000 pour commenter l'objectif principal du plan : « réduire de 5 % d'ici à 2006, le nombre des voitures circulant à Paris, et de 3 % le nombre de celles qui roulent dans le reste de l'Île-de-France » (P1-686).

À partir du constat fait par le préfet, et approfondi par les journalistes : « le trafic automobile est aujourd'hui le principal responsable des émissions de polluants nuisibles pour la santé » (P1-687), les débats s'orientent autour de la question : « comment faire en sorte que les franciliens utilisent moins leurs voitures ? » (T3r-190) et des thèmes qui s'y rattachent.

L'année 2000 a été marquée par deux autres pics d'information, tous les deux au mois de septembre : la crise des routiers et la journée sans voiture.

### 4.3.2- Les « crises »

Au début du mois de septembre, les routiers bloquent les dépôts de carburants et les raffineries et exigent une baisse des taxes sur les carburants. Le Ministre des Transports et le Premier Ministre cèdent aux pressions, d'autant que l'« essence commence sérieusement à manquer » (R1-72). La crise des routiers devient crise politique : « la majorité est aujourd'hui dans une situation difficile et délicate » (R5-77), « la mèche de pétrole est allumée. Pourquoi la gauche plurielle va exploser » (P13-379). En effet, « la baisse des taxes sur le carburant : c'est le contraire d'une politique qui préserve notre environnement, selon Les Verts, c'est aussi le contraire d'engagements internationaux pris par la France pour lutter par exemple contre l'effet de serre; et c'est le contraire enfin, des mesures prises auparavant pour favoriser les moyens de transport alternatif et moins polluants » (R1-71).

Cette crise est l'occasion pour les médias d'aborder la question des transports et des énergies de substitution : « peut-on réconcilier transport routier et environnement ? » (R2-82), « il faut des transports qui soient plus sobres énergétiquement, c'est à dire le transport fluvial, et bien entendu le rail de manière privilégiée » (R1-64), « [les carburants de substitution] se heurtent à des problèmes techniques et de coûts mais ils permettraient tout à la fois de réduire la pollution et de s'affranchir des pays producteurs de pétrole » (T1-89), etc.

L'opération « En ville sans ma voiture » est qualifiée de « crise » dans la mesure où de nombreux articles font référence aux enjeux politiques de cette opération et notamment à l'opposition entre le gouvernement Vert qui distribue le label officiel et la Mairie de Paris, alors dirigée par Jean Tiberi : « Villes sans autos... sauf paris » (P11-414), « À Paris, Tiberi fait dans le riquiqui » (P6-412), « Journée sans voiture - Les Verts dénoncent l'opération montée par le maire » (P1-390), « Bonnet d'âne pour Paris... » (R2-114), etc.



Au delà de cette dimension politique, les enjeux de cette journée sont largement étalés sur la place publique (68 documents en tout) : « automobile : schizophrénie française » (P14-398), « mieux que le sans-plomb : le sans voiture » (P16-402), « mettre à l'honneur le vélo, les rollers, le bus, la trottinette et bien sûr, la marche à pied » (T2-123)...

Le pic d'information provoqué par la journée sans voiture a été suivi d'une réplique que l'on remarque clairement sur le graphe (figure 94). Il s'agit de la publication d'un numéro spécial de *Courrier International* qui aborde cette opération, et plus généralement la problématique de la place de la voiture en ville, au travers d'expériences françaises et étrangères dans ce domaine. Cinquante-huit documents sont donc comptabilisés le 28 septembre 2000. Il ne s'agit pas à proprement parler d'un tapage (tel que nous l'avons défini précédemment) puisqu'un seul support médiatique traite de ce sujet, à ce moment là.

## **5- CONCLUSION : UNE MISE SUR AGENDA EN DENTS DE SCIE**

Dans le **bruit de fond**, les causes de la pollution sont majoritaires dans le traitement et particulièrement la question de la météo : plus la moitié des spots (134 sur 249) abordent cette question.

Nous avons aussi relevé la déculpabilisation des téléspectateurs-automobilistes : c'est d'abord la météo qui influe sur la qualité de l'air et puis, même s'il ne faut pas oublier la voiture, quelques gestes simples permettent d'arranger les choses, sans pour autant laisser la voiture au garage, même si c'est une pratique recommandée pour les plus courageux.

Concernant le **traitement médiatique d'alerte**, l'analyse qui a été menée a permis de mettre en évidence la régularité des thèmes abordés par les médias lors des pics de pollution : les conséquences pour les automobilistes et le rôle des conditions météorologiques notamment. Les crises sont espacées tout au long de l'année mais leur retentissement médiatique est souvent fort. Des messages quasiment similaires sont ainsi répétés à de nombreuses reprises, par des médias différents. Par conséquent, le traitement médiatique d'alerte constitue en quelque sorte un second bruit de fond qui se superpose au premier.

Nous avons également remarqué que certaines alertes sortaient un peu de l'ordinaire, en profitant de l'alerte pour aborder des thèmes connexes comme la place de la voiture en ville ou les effets de la pollution sur l'homme et l'environnement.

Si « l'alerte doit être génératrice de messages concrets »<sup>370</sup>, en ce qui concerne le pic de pollution, ces messages concrets existent mais nous avons montré qu'ils sont destinés aux automobilistes plutôt qu'aux personnes sensibles susceptibles d'être incommodées<sup>371</sup>.

L'année 2000 est marquée de plusieurs **tapages médiatiques** qui propulsent la question de la voiture en ville sur le devant de la scène. La journée sans voiture est bien sûr le point d'orgue de cette réflexion. Ces pics d'information viennent compléter les alertes médiatiques qui posent aussi ce problème de manière plus urgente. Dans le premier cas il s'agit plutôt de la lutte contre le niveau de fond de la pollution, alors que le second concerne les pics de pollution.

Les tapages relatifs à l'effet de serre sont important puisque le débat sur le réchauffement de la planète est majoritairement traité dans les médias dans ces moments là ; quand un plan de lutte national est annoncé ou qu'une conférence internationale se déroule.

Finalement, les démarches mises en œuvre dans les trois chapitres précédents (analyses de contenu et des stratégies d'énonciation, du rôle des acteurs et de la mise sur agenda) conduisent à des résultats mais sont insuffisantes, à elles seules, pour étudier les relations entre l'information et le passage à l'action. Il est donc indispensable de se pencher sur le second pôle de la communication : les récepteurs (chapitres I, J et K) pour ensuite penser les relations réciproques entre émission et réception (L-INTERACTIONS).

---

<sup>370</sup> Proposition d'Yves Martin-Holger, conseiller en communication de la DRIRE Île-de-France lors de la réalisation du Plan régional pour la qualité de l'air et animateur des réunions de travail du groupe « Information et communication ».

<sup>371</sup> Il serait à ce titre intéressant de comparer différents types d'alertes et de réceptions à ces alertes. Par exemple l'alerte météo sur une échelle de 4, vert, jaune, orange et rouge... et des conseils qui sont donnés à cette occasion.



## **FIGURES DE LA RÉCEPTION**

Pour l'individu, la perception du risque relève d'un imaginaire, non pas d'un aveuglement ou d'une prétendue irrationalité, mais d'une représentation personnelle. La culture n'est pas une décoration superflue portée sur la réalité des choses, elle est le monde. De même, la représentation du risque n'est pas un fantasme du sujet, mais sa mesure personnelle du danger. Il n'y a pas erreur ou illusion, mais poursuite d'une signification propre.

David LE BRETON

*Conduites à risque. Des jeux de mort au jeu de vivre,*  
Presses Universitaires de France, 2002, p.31

## I. STRUCTURE DES PERCEPTIONS

Dans les trois chapitres précédents, nous avons examiné les figures de l'émission à travers les analyses de contenu et des stratégies d'énonciation, du rôle des acteurs et de la mise sur agenda médiatique. Notre objectif principal étant d'identifier les liens entre le traitement multimédiatique et les éventuels changements de perceptions et de comportements de la population, nous devons maintenant décrire **les figures de la réception**. Trois chapitres seront ainsi consacrés à cette description :

- le premier pour analyser les perceptions de la pollution de l'air par les Franciliens (le présent chapitre) ;
- le second pour décrypter les regards portés par les Franciliens sur les moyens de lutte et notamment sur l'action individuelle (chapitre J) ;
- le troisième pour construire un outil théorique d'analyse et de structuration des perceptions et de l'action (chapitre K).

Dans ce chapitre, nous l'avons dit, les perceptions des personnes interrogées vont être analysées en trois étapes :

- Dans la conduite des entretiens, la consigne initiale portait sur « les risques pour la santé » : nous allons décrire les réponses des Franciliens. La pollution atmosphérique est-elle citée de prime-abord ? Avec quels autres risques pour la santé ?
- Le deuxième paragraphe sera consacré au sentiment d'exposition aux polluants : la perception de la zone polluée, les effets sanitaires perçus, le sentiment de vulnérabilité et la perspective temporelle des effets.
- Enfin, comment le risque est-il vécu au quotidien par les Franciliens, en fonction de la sensibilité d'un proche, de l'activité professionnelle, du traitement médiatique... ?

Tout au long de ce chapitre (et du chapitre suivant également), nous mettrons nos résultats en relief avec ceux obtenus dans d'autres études et recherches de perception de la pollution atmosphérique :

- L'étude menée en 1999 par la société de conseil en communication LORNE CONSEIL, dans le cadre du Plan Régional pour la Qualité de l'Air en Île-de-France. Il s'agit d'un

- audit qualitatif « sur les perceptions de la qualité de l'air auprès des habitants de l'agglomération parisienne »<sup>372</sup>. Trois réunions de groupes ont été animées : 12 à 14 habitants de la « grande couronne », de la « petite couronne » ou de « Paris intra-muros ».
- L'étude réalisée en 1999 par l'OPRESE<sup>373</sup>, là aussi dans le cadre du PRQA IDF. Cette analyse qualitative a pour objectif « l'analyse des perceptions de la qualité de l'air »<sup>374</sup>. Trente entretiens semi-directifs d'une trentaine de minutes ont été menés auprès d'habitants de Paris, de proche ou de lointaine banlieue.
  - La recherche conduite en 1999-2000 par le CAREPS<sup>375</sup> dans le cadre du programme PRIMEQUAL-PREDIT. Ce travail « a cherché à identifier les obstacles à la mise en application des mesures visant à limiter la pollution de fond d'origine automobile »<sup>376</sup>. Une enquête téléphonique auprès d'un échantillon de 300 personnes de l'agglomération grenobloise et des entretiens auprès de quatre groupes de personnes ont été menés.
  - Ajoutons aussi le sondage réalisé par l'IRSN<sup>377</sup> et le Ministère de l'Environnement en 1997. Il s'agit d'une enquête téléphonique auprès d'un échantillon représentatif de la population française âgée de 15 ans et plus. Plusieurs thèmes sont abordés : « situer le problème de la pollution atmosphérique parmi d'autres problèmes actuels », « évaluer le degré d'approbation du public vis-à-vis de certaines assertions à propos des dangers de la pollution sur la santé »<sup>378</sup>, etc.

## 1- LA POLLUTION DE PRIME ABORD

Le problème de la pollution de l'air est-il spontanément cité comme un risque pour la santé ?  
Quels sont les aspects du problème qui viennent immédiatement à l'esprit des Franciliens ?  
Les premières minutes de chaque entretien permettaient d'apporter des éléments de réponse à ces questions.

---

<sup>372</sup> LORNE CONSEIL – DRIRE IDF, *Plan Régional pour la Qualité de l'Air. Audit qualitatif avec 3 réunions de groupes*. Document interne à la DRIRE IDF, décembre 1999, 36 p.

<sup>373</sup> Observatoire des Pratiques et Représentations Sociales de l'Environnement de l'Institut Français de l'Environnement (Ifen).

<sup>374</sup> OPRESE – IFEN, *Perception de la qualité de l'air en Île-de-France*. Document interne à la DRIRE IDF, décembre 1999, 50 p.

<sup>375</sup> Centre Rhône-Alpes d'Épidémiologie et de Prévention Sanitaire.

<sup>376</sup> CAREPS – ADEME, *Pollution atmosphérique d'origine automobile : perception des risques pour la santé et attitudes et pratiques de la population en matière de déplacements*. Document Ademe, novembre 2000, 85 p.

<sup>377</sup> Institut de Radioprotection et de Sécurité Nucléaire.

<sup>378</sup> BONNEFOUS S., EGOUY R et BRENOT J., *Les Français et la pollution de l'air : résultats du sondage de août 1997*, IRSN, Laboratoire de statistiques et d'études économiques et sociales, SEGR 97/79, Sept. 1997, p. 2

## 1.1- Quels sont les risques qui menacent votre santé ?

La consigne initiale de chaque entretien<sup>379</sup> était : « selon-vous, quels sont les risques qui menacent la santé des Franciliens en général et la votre en particulier ? ». Les réponses sont rassemblées dans le tableau suivant :

Risques pour la santé	Nb de citations	Risques pour la santé	Nb de citations
pollution	38	maladie	3
tabac, cigarette, clope	12	accidents domestiques	2
alimentation, nourriture	9	allergie	2
route, circulation, trafic	7	hépatite	2
sida	7	hygiène, propreté	2
alcool	6	diabète	1
insécurité, agression, violence	6	maladies nosocomiales	1
stress	5	OGM	1
bruit	4	tension	1
cancer	4	tuberculose	1
drogue	4		

**Tableau 21 – Liste des risques cités par les franciliens interrogés en réponse à la question : « quels sont les risques qui menacent votre santé ou celle des franciliens en général ? »**

La pollution est le risque le plus souvent cité par les franciliens interrogés, largement devant le tabac et l'alimentation. **La pollution est indéniablement en tête des préoccupations de santé publique actuels.** À ce moment de l'entretien il est tout de même difficile de savoir si la personne qui cite la pollution de l'air est inquiète pour sa propre santé ou pour celle des autres. Cependant, dans certains cas, la différence entre le risque « pour soi » et le risque « pour les autres » est explicite :

- certains ont répondu le tabac, justement en montrant leur cigarette : « [il me montre sa cigarette] je suis en plein dedans hein » (E33) ;
- d'autres faisaient état de maladies touchant leurs proches : « en ce moment j'ai beaucoup de malades en ce moment chez moi : j'ai déjà l'hépatite C [...] et sinon vous avez des tuberculoses en ce moment aussi » (E24)...

<sup>379</sup> Pour plus de détails, se reporter au chapitre E-CORPUS D'ENTRETIENS.



Avec les personnes qui ne citaient pas la pollution de l'air spontanément (12 sur 50), nous avons cherché à savoir si c'était un oubli ou si la pollution n'était pas considérée comme un risque pour leur santé ou celle des autres : « La pollution, vous n'y avez pas pensé ou c'est quelque chose que vous ne craignez pas ? ». Voici quelques réactions (les risques cités sont indiqués entre parenthèses) :

- « si si, bien sûr, la pollution c'est la première chose pour la santé de tout le monde » (Rachid J – E4 – maladies graves, alcool, drogue) ;
- « ouais c'est très important la pollution » (Ahmed K – E29 – sida, cancer, accidents)
- « non, j'y ai pas pensé, c'est vrai » (Jean-Michel B – E11 – clope, accidents de la route, accidents domestiques) ;
- « non, non parce que j'ai pas eu le temps de... » (Sébastien CH – E19 – cigarette, sida, drogue, alcool) ;
- « oui, j'ai un neveu qui a l'asthme là » (Justine TH – E24 – hépatite C, tuberculose, diabète, tension).

Comme nous l'avons expliqué dans la discussion méthodologique à propos des entretiens<sup>380</sup>, les lieux dans lesquels se sont déroulés les entretiens ont sûrement incité certains franciliens à parler de la pollution de l'air, que ce soit à proximité de la circulation automobile (trottoir, parc de stationnement...) ou, par opposition, dans un espace protégé (parc, voie piétonne...). Ce biais explique peut-être l'écart entre la pollution et le tabac en tête des citations des personnes rencontrées.

Cette forte présence de la pollution par rapport aux autres risques sanitaires est peut-être aussi le signe d'une construction sociale du risque : à travers le problème de la pollution de l'air, les Franciliens exprimeraient leurs inquiétudes relativement au progrès, à l'urbanisation, à une ville qui leur échappe... ces sources d'inquiétudes qui se greffent à la pollution étant d'ailleurs à identifier<sup>381</sup>.

D'ailleurs, nous verrons plus loin que, lorsqu'il s'agit d'évaluer et comparer les risques en terme de nombre de victimes annuelles, le risque associé aux polluants atmosphériques est jugé bien inférieur à celui associé au tabagisme...

---

<sup>380</sup> Cf. chapitre E-CORPUS D'ENTRETIENS, paragraphe 3.1.2. Lieux dans lesquels se sont déroulés les entretiens

<sup>381</sup> Nous développerons ce point dans le paragraphe 4 de ce même chapitre.

Nous avons fait le choix<sup>382</sup> d'une consigne initiale centrée sur le thème des risques pour la santé : la pollution est très souvent citée. Cependant, « au regard d'autres sujets d'intérêt général, tels que l'emploi, le chômage ou l'insécurité, "la dégradation de l'environnement" se situe assez loin sur l'échelle des préoccupations de nos concitoyens »<sup>383</sup>. Voici quelques exemples :

- En 1997, selon l'IRSN, la pollution de l'air dans les agglomérations arrivait en 4<sup>e</sup> position dans la liste des « problèmes actuels » les plus préoccupants, après le chômage, la misère et l'exclusion en France et la violence dans les banlieues.<sup>384</sup>
- Selon LORNE Conseil, « la qualité de l'air est une composante constante de cette qualité de vie mais non une dominante ». « La qualité de vie s'exprime d'abord en termes d'acquis sociaux et culturels : travail, contacts humains, loisirs, transports, logements spacieux... »<sup>385</sup>.

## 1.2- Quand je vous dis « pollution de l'air »...

La deuxième question, au tout début de l'entretien, était : « quand je vous dis "pollution de l'air", quels sont les mots qui vous viennent à l'esprit ? ». Les mots sont rassemblés dans le tableau ci-après.

Remarquons simplement que les mots relatifs à l'automobile (gaz d'échappement, voiture, circulation...) sont souvent cités. Cette association entre la pollution et les sources mobiles se confirme souvent dans la suite des entretiens. Les sources fixes ne sont pas pour autant oubliées. Soulignons là encore le biais éventuel du lieu d'enquête pour l'automobile mais aussi pour les sources fixes : « hmm, qu'est-ce qu'il y a dans le coin ? il y a une usine, pas très loin : je sais pas ce qu'elle fait, au bord du canal [elle me montre sur la gauche] [*on aperçoit une cheminée*] ah oui, les tours qui sont là ? non, là c'est les chaufferies mais un peu plus loin sur le canal, il y a une usine, je sais pas ce qu'elle rejette euh... » (E32)<sup>386</sup>.

<sup>382</sup> Les raisons précises de ce choix sont décrites dans le chapitre E-CORPUS D'ENTRETIENS.

<sup>383</sup> CUSSAC Benoît, *op. cit.*, p.45

<sup>384</sup> BONNEFOUS S., EGOUY R et BRENOT J., *op. cit.*, p.5

<sup>385</sup> LORNE CONSEIL – DRIRE IDF, *op. cit.*, p.7

<sup>386</sup> Toutes les phrases citées entre guillemets sont extraites des entretiens. Les mots écrits en italique sont ceux de l'enquêteur.

Pollution de l'air...	Nb de citations	Pollution de l'air...	Nb de citations
gaz, pot d'échappement	16	camions	1
voiture, automobile	15	cancer	1
rejets usines, cheminées usines, industrie	11	carburant	1
ozone, couche d'ozone	5	chauffage	1
respiratoire, respiration, irrespirable, inspiration	4	circulation	1
déchet, détritrus	3	climatisation	1
cigarette, tabac	2	courir, sport	1
crasse, saleté	2	dioxine	1
fumée	2	dioxyde de carbone	1
nucléaire	2	gris (couleur)	1
odeur	2	irruption cutanée	1
produit, produit chimique, produit toxique	2	pesticide	1
aggravation	1	poussière	1
allergie	1	surconsommation	1
asthme	1	virus	1
azote	1		

**Tableau 22 – Liste des mots donnés par les franciliens interrogés en réponse à la question : « quand je vous dis "pollution de l'air", quels sont les mots qui vous viennent à l'esprit ? »**

Peu de polluants sont cités en réponse à cette question mais aussi tout au long des entretiens. Cela s'explique peut-être du fait que les franciliens respirent le cocktail de polluants et qu'il n'y a que peu d'intérêt à connaître de quoi il est composé... c'est donc de « la » pollution dont parlent les personnes. Le plus célèbre polluant est l'ozone avec parfois quelques confusions entre l'ozone troposphérique et l'ozone stratosphérique<sup>387</sup> : « et l'ozone parce qu'on arrête pas d'en entendre parler quand il fait chaud, quand il n'y a pas beaucoup d'air, la couche d'ozone est plus importante, c'est pas bon pour l'organisme » (E20). Une

<sup>387</sup> Soulignons que l'on retrouve cette même confusion dans un rapport d'information de l'Assemblée Nationale. Le rapporteur explique que le champ d'investigation de la commission de la production et des échanges sur la qualité de l'air « excluait l'étude des phénomènes tels que la destruction de **la couche d'ozone troposphérique** ou l'effet de serre ». La couche d'ozone proprement dite se situe dans la stratosphère !. [PEULVAST-BERGEAL Annette, *Villes : un air trompeur ?*, Paris : Les documents d'information de l'Assemblée Nationale (n°3088), p.8].

seule personne a cité trois « polluants » (l’ozone, le dioxyde de carbone et l’azote<sup>388</sup>) sur le ton de la récitation : Grégory A (E47), gardien de la paix de son état...

## 2- LE SENTIMENT D’EXPOSITION

Pendant les entretiens, nous avons cherché à comprendre le sentiment d’exposition aux polluants atmosphériques. Plus précisément, plusieurs aspects ont été abordés lors de la « discussion » ou dans la fiche de renseignements :

- l’étendue de la zone polluée,
- les effets sanitaires au niveau de la population,
- le sentiment personnel de vulnérabilité ou d’insensibilité aux polluants
- et, enfin, la question de la perspective temporelle des effets.

### 2.1- L’étendue de la zone polluée

Selon les personnes interrogées, la zone polluée est très étendue ou au contraire limitée exclusivement à Paris<sup>389</sup>. Nous montrerons aussi comment les franciliens savent que telle zone est plus polluée que telle autre.

#### 2.1.1- Paris, banlieue, campagne

Pour plusieurs franciliens, la pollution ne connaît pas de frontières : « je crois que c’est partout, même à la campagne on est pollué » (E21) ; « oh partout, moi je crois que c’est partout » (E24) « la pollution n’importe quel endroit » « en banlieue, oui il y a de la pollution » (E29). La notion de nuage de pollution est abordée une fois : « de toute façon le nuage il se balade un petit peu partout » (E27).

Cependant, plus l’on se rapproche de Paris, plus c’est pollué, il y a un **gradient de pollution** : « je pense que c’est partout, mais quand même ici [Paris] vous avez une grande concentration quoi, automatiquement, enfin je pense » (E44) ; « Moi je travaille à Issy-les-Moulineaux et j’habite à Saint-Quentin et au fur et à mesure que je me rapproche de chez moi,

---

<sup>388</sup> L’azote (N<sub>2</sub>) est le composé majoritaire de l’atmosphère terrestre (78 %) mais n’est pas un polluant à proprement parler. En revanche les oxydes d’azote (NO et NO<sub>2</sub>) sont des polluants, marqueurs des émissions des automobiles.

<sup>389</sup> Nous verrons dans le chapitre suivant que certaines personnes construisent la zone géographique de telle manière que leurs trajets en voiture en soient exclus : la pollution est alors mise à distance et la mesure de réduction de vitesse ne les concerne plus.

je sens que l'air est de plus en plus respirable » (E11) ; « j'ai l'impression que plus on va vers la banlieue, plus on va vers la campagne c'est moins pollué quoi » (E30) ; « plus on s'éloigne de Paris, moins c'est pollué » (E38). Ces personnes font le trajet vers Paris tous les jours et témoignent donc de leur expérience personnelle.

Enfin, pour certains, la pollution est **centrée sur Paris** et elle ne dépasse pas le périphérique : « c'est surtout centré sur Paris » (E18) et « c'est surtout Paris » (E25) expliquent deux personnes qui habitent en banlieue et ne vont que très rarement dans la Capitale. La pollution est mise à distance : « Paris-ville est clairement désigné par les habitants de la petite couronne comme le lieu pollué par excellence » indique l'étude LORNE<sup>390</sup>.

Nous avons déjà relevé la confusion qui régnait entre Paris et Île-de-France dans les alertes médiatiques<sup>391</sup>. Le fait que la banlieue est parfois plus touchée que Paris *intra-muros* est parfois abordé dans les documents :

- « Treize pics de pollution à l'ozone ont été enregistrés l'été dernier en Île-de-France. Paradoxalement, ils ont plus frappé les zones rurales que Paris » (P2-98) ;
- « En général, l'air à la campagne est de meilleure qualité qu'en ville. En effet, les concentrations des polluants autres que l'ozone sont plus élevées en ville. Cependant, lors des pics d'été, les niveaux d'ozone sont plus élevés en grande banlieue, suite à la formation continue d'ozone dans la masse d'air lors de son déplacement du centre-ville vers la périphérie » (IT5-36) ;
- « Les pointes de pollution sont de plus en plus fréquentes, notamment en zone urbaine et péri-urbaine » (IT2-15).

À ce propos il ne faut pas oublier les efforts des associations Atmo qui, dans les documents qu'elles éditent, indiquent sur des cartes l'emplacement des stations de surveillance et les répartitions des différents polluants eux-mêmes ou de l'indice Atmo.

## 2.1.2- Mise en évidence de la zone polluée

Quand on leur demande pourquoi telle zone est plus polluée que telle autre, les franciliens font allusion **aux déplacements hors de la zone polluée** et en appellent à leur **expérience**

<sup>390</sup> LORNE CONSEIL – DRIRE IDF, *op. cit.*, p.11

<sup>391</sup> Voir chapitre H-POLLUTION ET MÉDIATISATION, paragraphe 3.2.5-La zone géographique concernée.

**sensible**<sup>392</sup> : « dès que je vais à la campagne, je m'en rends compte, parce que j'ai un ami qui habite en banlieue, ça pue pas, enfin, il y a vraiment une odeur à Paris quoi... » (E8) ; « moi j'habite à la campagne [...] quand je vais sur Paris je me sens pas bien » (E16) ; « tu sens tu respire bien quoi » (E38)...

Certains sont très explicites sur leur manière de jauger la qualité de l'air : « je sais pas, j'ai pas été partout pour tester » (E27), « c'est quelque chose que je ne vois pas donc j'en sais rien » (E50). Nous reviendrons sur ces aspects dans le paragraphe consacré à l'expérience sensible de la pollution (§3.1).

Enfin, **la campagne, la verdure ou le bon air** expliquent aussi la différence entre zone polluée ou non : « à Saint-Quentin-en-Yvelines je sais que c'est archi pas pollué là-bas [...] on va dire qu'il y a de la verdure partout » (E38) ; « c'est la campagne quoi » (E49) ; « ici on est sensé être sur une euh... esplanade où c'est assez vert » (E50) ; « c'est plus aéré ici » (E11) ; « c'est surtout Paris, je sais pas, c'est peut-être parce que c'est plus aéré » (E25) ; « Avenue Foch c'est ça le moins pollué [...] il y a beaucoup d'air » (E28).

## 2.2- Les effets sanitaires globaux

La question des effets sanitaires de la pollution au niveau de la population a été abordée fréquemment dans les entretiens et deux questions étaient directement posées à ce sujet dans la fiche de renseignements :

- « Selon-vous la pollution a / a peut-être des effets néfastes ; n'a pas d'effets ; a / a peut-être des effets positifs ? » ;
- « Environ combien de personnes meurent chaque année, en France, à cause de la pollution de l'air ? 0 / ... / 200 / ... / 8.000 / ... / 60.000 / ... ? »

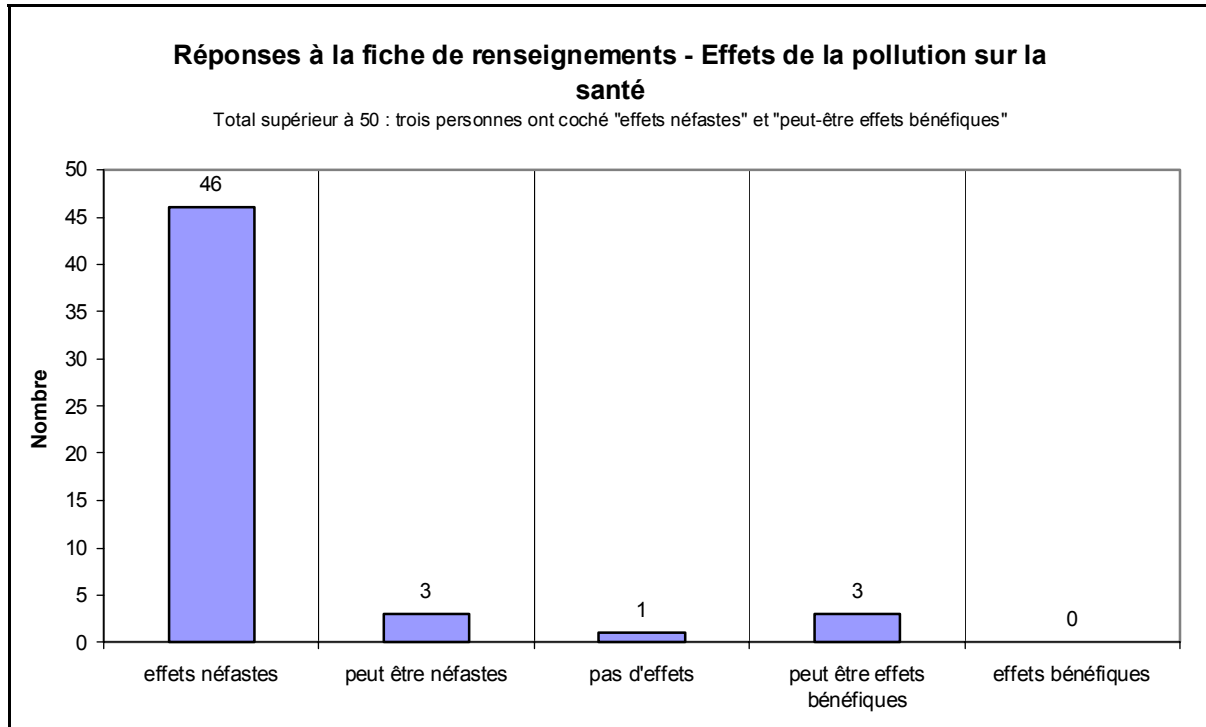
Nous allons analyser les réponses à ces questions et les commenter.

### 2.2.1- Effets néfastes ou bénéfiques

Le graphe ci-après synthétise les réponses des personnes interrogées à la question sur les effets néfastes ou potentiellement bénéfiques de la pollution sur la santé.

---

<sup>392</sup> Nous reviendrons d'ailleurs plus en détail sur la perception sensorielle de la pollution dans la suite de ce chapitre.



**Figure 93 – Histogramme des réponses à la question sur les effets de la pollution sur la santé.**

La quasi-totalité des personnes interrogées estiment, sans surprise, que la pollution a des effets néfastes sur la santé. Pendant l'entretien, plusieurs personnes citent l'asthme et les allergies comme principaux effets de la pollution sur la santé :

- « Ben il y a pas mal de gens qui font de l'asthme, en région parisienne » (E10),
- « Ben ça donne des allergies, des virus, des des... allergies, j'en sais quelque chose j'en ai eu avant... » (E14) ;
- « l'asthme c'est bien connu que il y en a plus à la ville qu'à la campagne » (E18).
- « Je vois ma mère elle est partie il y a quoi, il y a 5 ans maintenant, elle faisait de l'asthme *ouais* depuis qu'elle est elle partie en province *ça va mieux ? c'est terminé, terminé. Ça même pas « mieux » : c'est terminé* » (E42).
- « Ah ! ben regardez les gosses, les bronchiolites » (E43),
- « Ben oui il y a de plus en plus d'enfants, de nourrissons qui font des... comment ça s'appelle *des bronchiolites ? [...]* bronchiolites, asthme, voilà, asthme et je trouve que ça c'est très grave quoi. » (E45).

Remarquons que la preuve des effets néfastes de la pollution est cherchée dans la santé des autres : enfants, parents, personnes âgées... Très peu citent leurs propres difficultés respiratoires comme preuve des méfaits de la pollution. Le sondage réalisé par l'IRSN

confirme cet aspect : seulement 16 % des français interrogés disent avoir « récemment rencontré des difficultés respiratoires qui semblent dues à la pollution atmosphérique »<sup>393</sup>.

Il est intéressant de regarder comment les personnes réagissent à l'incertitude scientifique, quand on leur demande si ces **effets ont été prouvés ou non**. Trois personnes (E1, E14 et E38) pensent justement que les effets de la pollution ne sont pas encore prouvés scientifiquement et ont donc coché « *a peut-être* des effets néfastes ». Voici des exemples d'arguments qui expriment la certitude ou l'incertitude :

- « Ah non mais le lien est indéniable [...] c'est tellement simple que ça n'a pas besoin d'être prouvé » (E43) ;
- « C'est prouvé déjà par les maladies des enfants et tout ça » (E7) ;
- « Je veux bien écouter ce qu'on dit mais on raconte tellement de conneries que vous savez euh... » (E14) ;
- « Ben il n'y a pas eu d'études médicales quoi de personnes qui sont tombées gravement malade, grave, à cause de la pollution *mais...* je vais mettre « peut-être » [des effets néfastes] car vu que c'est pas encore sûr » (E38).

Une personne (E34) pense que la pollution n'a pas d'effets sur la santé ou, plus exactement, que l'on en sait rien : « il y a par exemple 4 ou 5 ans, euh... tout le monde disait que la pollution de l'air ne conduisait pas à de... à des... à de l'asthme *ouais* maintenant on dit le contraire. De toute façon, de toute façon c'est pas très raisonnable tout ça. » « il y a trente-six façons d'avoir de l'asthme. Il est possible qu'il y ait des gens qui sont sensibles, on peut avoir de l'asthme à cause du pollen des fleurs aussi » (E34).

Abordons maintenant la question des **effets potentiellement bénéfiques** de la pollution : l'hypothèse hormesis<sup>394</sup>. Les réactions des franciliens à ce sujet ont été diverses, souvent l'étonnement et l'ironie : « mais je ne vois pas en quoi ça pourrait être bon la pollution ! » (E1) ; « ah bon ? » (E9) ; « quoi, la pollution ? ah non mais faut peut-être pas exagérer quand-même hein ! [elle rit] » (E14) ; « oui, c'est un peu comme le tabac qui rendait beau et fort » (E35)...

<sup>393</sup> BONNEFOUS S., EGOUY R et BRENOT J., *op. cit.*, p.11

<sup>394</sup> Rappelons que l'hypothèse hormesis postule l'existence d'effets stimulants des faibles doses de polluants (voir chapitre E-Corpus d'entretiens, §1.3.3. Renseignements pratiques et questions fermées).



Certaines personnes ont balayé cette proposition d'un revers de la main : « mais déjà le mot po-llu-tion ça peut pas être... » (E6) ; « non, forcément des effets néfastes, ça on peut pas dire le contraire » (E17) ; « ah non, la pollution !! ah non... » (E19) ; « non, moi je sais que c'est néfaste » (E22)...

Pour expliquer l'hypothèse **hormesis**, l'exemple de l'exposition au soleil était souvent donné et certaines personnes ont proposé **d'autres exemples** comme l'eau du robinet, le verre de vin, la radiothérapie ou la vaccination, sans pour autant affirmer que cela pouvait en être de même avec la pollution :

- « On dit.. bien sûr, il y a des gens qui boivent jamais l'eau du robinet, et que c'est dégoûtant et tout... et moi je bois que de l'eau du robinet... à ce moment là oui, d'accord ! » (E6) ;
- « Oui, c'est comme un verre de pinard par jour c'est bon pour la santé. Ça je fais ça : 1 pas 2, parce que j'aime pas, mais c'est pour le cholestérol » (E1) ;
- « Ouais ben c'est comme le vin : un verre de vin c'est bon et puis vous buvez la bouteille et vous finissez alcoolique [...] quoi qu'encre, c'est toujours pareil, là quand on voit la radiothérapie c'est vrai que... » (E12) ;
- « À oui c'est un peu comme les maladies pour les enfants : plus on les vaccine et plus ils sont fragiles [...] mais là on a plutôt tendance à aller dans l'excès. Il faut équilibrer, c'est sûr, moi je suis d'accord pour avoir un petit peu de polluants, c'est normal, mais trop non. » (E32) ;
- « Bon, dans tous les médicaments il y a, c'est du poison aussi [...] c'est comme le, comme par exemple les médicaments pour le cœur c'est une... à la base c'est une fleur, c'est la digitale... on l'appelle, digitale ouais, on peut pas la toucher parce que sinon il est hyper dangereux pour les enfants parce qu'on peut avoir un arrêt cardiaque [...] donc à faible dose bien sûr ça stimule le cœur, mais un peu plus... Mais la pollution, je t'étouffe un peu le poumon et tu vas mieux respirer, je crois pas (E41).

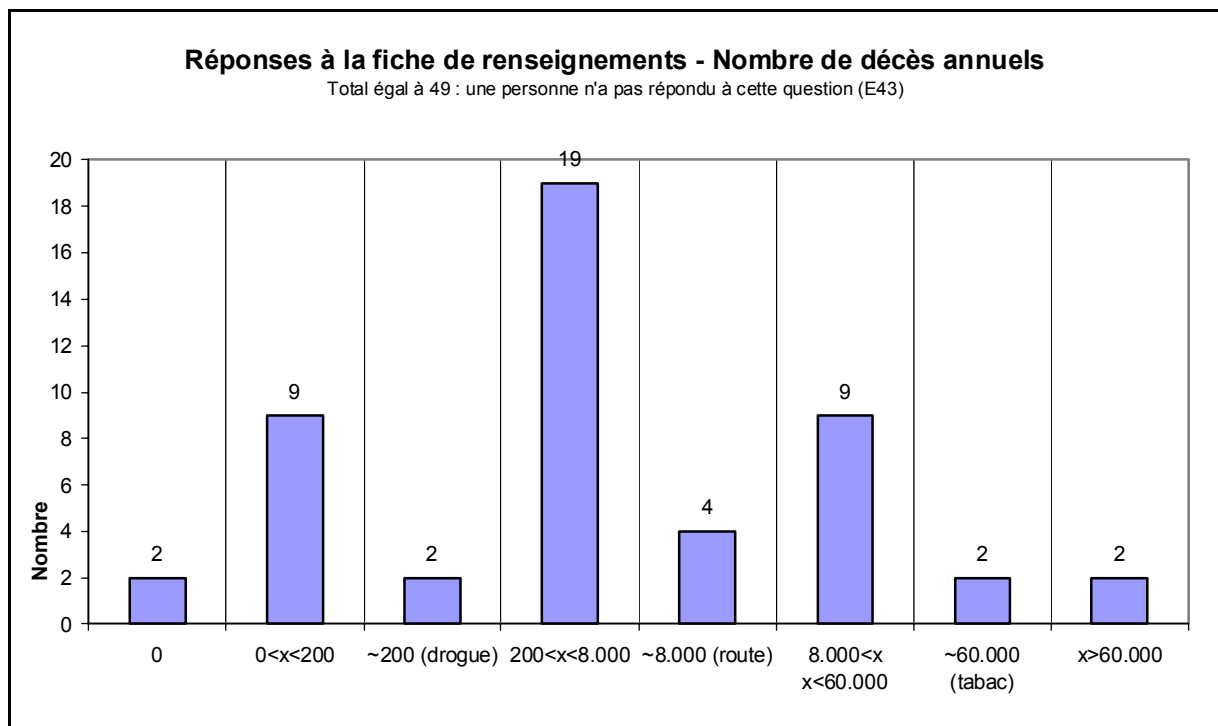
Trois personnes ont coché la case « peut-être bénéfiques » en admettant l'hypothèse, quasiment sans discussion, dont Jessica R (E8) et Émilie D (E15) qui sont encore étudiantes : « ah les rayons du soleil, d'accord [...] ah ouais d'accord, les petites doses [...] mais en même temps vous m'avez influencée là... donc je peux mettre « peut-être » [effets bénéfiques]. Ça

c'est sûr [effets néfastes prouvés], mais peut-être ça alors, mais je dois le mettre ? » (E8) ; « des effets bénéfiques ? [...] ah...[...] ouais, ben je vais mettre ça alors, je sais pas, hein, franchement [elle coche donc « a des effets néfastes » et « a peut-être des effets bénéfiques »] » (E15) ; « *vous en avez jamais entendu parler ? non c'est américain d'accord* » (E18).

Pour terminer sur cette question des possibles effets positifs de la pollution, notons la réaction intéressante d'Olivier C, qui pense au bon et au mauvais ozone : « est-ce que vous avez déjà entendu parler de ça, des effets bénéfiques *de la pollution* ? des faibles doses *ouais* ? non mais je sais que la pollution par contre préserve de... des dangers de certains UV *ah bon* ? je sais plus si c'est les UVA ou les UVB *ça filtre* ouais ils parlent de... de... *ah ! la couche d'ozone* oui, la couche d'ozone. Maintenant je sais pas si c'est réellement vrai ou pas, je ne me suis pas renseigné pour savoir » (E33).

## 2.2.2- La difficile évaluation-comparaison des risques

La deuxième question sur les effets sanitaires de la pollution abordait la problématique du nombre de décès par la pollution, en comparaison avec d'autres risques. Le graphe ci-dessous synthétise les réponses des personnes interrogées à cette question.



**Figure 94 – Histogramme des réponses à la question sur le nombre de décès annuels liés à la pollution de l'air en France**

Certaines personnes ont répondu **immédiatement**, sans trop d'hésitations : « à mon avis ça doit être 8.000 » (E1), « je mettrai... à peu près 3.000 » (E13), « ben j'ose espérer que c'est pas plus de 1.000 » (E17), « alors moi je... la pollution de l'air je trouve qu'on en meurt beaucoup moins par an, je pense pas qu'on arrive jusqu'à 200. [...] Ce serait vraiment dramatique, là. Qu'à cause de l'air en meurent plus de 200 par an [...] oui mais non, ça fait pas 200 personnes par an ou alors il faudrait s'en inquiéter : si on vit et que c'est l'air qui nous tue oh la la ! » (E22), « alors là, pour l'instant, aucune [elle coche 0, et rigole] [...] j'ai jamais entendu parler de personnes, aux informations *décédées* décédées à cause de la pollution de l'air » (E38). Entre 0 et 8.000, l'écart est important !

Signalons l'**embarras** dans lequel se sont retrouvées de nombreuses personnes devant cette question : « franchement je sais pas trop » (E15) ; « je vais dire entre 2000 et 8000, c'est une belle fourchette... » (E10) ; « à cause de la pollution de l'air ? [...] 8.000 ça me paraît beaucoup, 60.000 ça me paraît énorme, je mettrais entre les deux là *entre 200 et 8.000*. ouais mais franchement j'en ai aucune idée » (E11).

Certaines ont donc répondu un peu au hasard comme Héléna S (E50) : « je sais qu'il y en a pas mal mais je pourrais pas dire... genre entre 200 et 8.000 pour pas me tromper ! [elle rigole] ». Cela pourrait expliquer en partie le nombre important de réponses vers le centre de l'échelle et plutôt sur les fourchettes ( $8.000 < x < 60.000$  par exemple) qui traduisent leur incertitude.

L'embarras vient aussi de la difficulté qu'il y a à **comparer et évaluer les risques** entre eux : « pour moi ce serait tout important [elle rit] » (E26) ; « ben tout est important, dès qu'il y a un décès [...] tout est important, c'est relatif à la mort » (E32) ; « combien en meurent chaque année ? *vous avez une idée du nombre ?* trop » (E33) ; « ben le problème c'est que quand on est mort on est mort, quelle que soit la façon dont on meurt on est mort quoi » (E12).

Le peu de réponses sur les valeurs exactes (0, 200, 8.000...) s'explique aussi par la technique de comparaison qui a été adoptée pour répondre à la question<sup>395</sup> : « plus grave que la drogue, c'est plus grave que la drogue [« ~200 »] » (E4) ; « combien de personnes meurent... » j'en sais rien moi ! [...] alors le tabac en premier je peux vous le dire, la drogue,

---

<sup>395</sup> Nous demandions souvent à la personne de nous dire si c'était plus ou moins grave que la drogue, la route ou le tabac quand elle ne savait pas répondre directement.

et après la pollution hein... » (E14) ; « entre la route et le tabac ça me paraît énorme quand même *ouais* la route, c'est possible ; la drogue... oh entre la route et la drogue, je vais mettre » (E21) ; « c'est aussi grave que les gens meurent du tabac. On va cocher pareil » (E33)...

La comparaison a aussi été l'occasion de parler des différences entre les risques, en faisant notamment intervenir la notion de **risque contrôlé** ou **risque diffus** : « moi je trouve que la pollution elle est plus grave *plus grave que les accidents routiers* ? oui, parce que ça ça pourrait être évité si chacun faisait un peu plus attention [...] la pollution c'est une masse, d'hommes [...] au moins le tabac on peut s'arrêter » (E6) ; « Non la drogue euh... alors là, il y a aussi le choix de la personne. C'est autre chose » (E32) ; « puis quand effectivement il y a un pic de pollution, effectivement, que vous le vouliez ou non, vous le respirez ! tandis que la clope et ben si vous fumez pas, vous fumez pas » (E12) ; « ben ça [la drogue] les personnes peuvent se soigner, ça [le tabac] les personnes peuvent se soigner, la pollution, les personnes peuvent rien faire hein euh.. c'est au, au gouvernement *on a pas le choix quoi*... on est euh... moi je mettrais c'est grave hein, dans la mesure où on ne peut rien faire, chaque individu est obligé du subir, là, là c'est bon, là aussi hein d'ailleurs [route] *ouais, en faisant attention ou...* [elle coche > 60.000] » (E48).

Enfin, le problème de **l'identification de la cause de la mort** a été souligné : « ça dépend est-ce que ça influe aussi le tabagisme passif et les trucs comme ça ? » (E3) ; « moi je, je pense que ces gens là vont pas mourir de ça ; ça peut effectivement être un facteur aggravant [...] moi je ne connais pas de gens autour de moi.. et même dans les médias où on a dit "ouais, il est mort de la pollution". Personnellement je connais pas quoi. » (E12) ; « on peut pas savoir, on peut pas dire si exactement » (E24) ; « alors les gars ils doivent, ils doivent bien s'amuser à faire les calculs là dessus [...] ben... c'est toujours une question de calcul aussi... c'est comme les accidents de voiture, en France par exemple, les accidents de morts ils sont calculés sur, 4 jours [...] *ah oui, s'ils meurent après 4 jours ils sont pas comptabilisés* » (E41) ; « non parce que les chiffres... les chiffres veulent rien dire on les truque plus ou moins. Est-ce que celui là est vraiment mort à cause de la pollution, il y a celui qui meurt à cause de la cigarette » (E43).

## 2.3- Le sentiment de vulnérabilité

Nous avons cherché à caractériser la façon dont les franciliens perçoivent le risque, s'ils se sentent personnellement en danger par rapport à la pollution. Les notions de dose et de sensibilité interviennent. Nous allons plus particulièrement nous intéresser à certaines personnes qui disent s'habituer à la pollution et à la question de l'exposition dans les véhicules.

### 2.3.1- Notion de dose

La notion de dose est complexe : elle fait intervenir la nature et la concentration des polluants, l'exposition, le volume d'air inspiré et les normes. Plusieurs de ces aspects ont été abordés par les franciliens rencontrés, de manière plus ou moins approfondie.

Les références aux **polluants** de l'atmosphère sont peu nombreuses : « les particules de carbone qui se déposent dans les poumons » (E3) ; « les particules de métal dans le métro par exemple [...] en suspension dans l'air » (E10) ; « la pollution c'est les gaz carboniques [...] les molécules qui sont mauvaises au niveau du Diesel » (E33). Comme nous l'avons dit précédemment, une personne a cité 3 polluants : ozone, dioxyde de carbone et azote (E47).

L'ozone est cité à plusieurs reprises : « l'ozone parce qu'on arrête pas d'en entendre parler quand il fait chaud, quand il n'y a pas beaucoup d'air, la couche d'ozone est plus importante, c'est pas bon pour l'organisme » (E20) ; « ben l'ozone déjà dans le boulot on en a parce que dans les imprimantes, les photocopieurs, et ça dégage de l'ozone » (E21).

La **notion d'exposition** est largement abordée : si pour une seule personne « le nuage [...] se balade un petit peu partout » (E27), d'autres considèrent que la pollution est plus ou moins forte dans certains lieux : à l'intérieur des bâtiments, à proximité des véhicules, dans l'automobile ou dans les transports en commun.

Plus on se rapproche des voies de circulation, plus la qualité de l'air se dégrade : « j'habite dans un coin où la pollution est très très forte, [...] pas loin du périph en plus hein ! » (E6) ; « quand on arrive près d'une grande avenue, là on a du mal à respirer » (E15) ; « ah ben c'est sûr, quand on reste là, à côté d'une route, moi je sens que... une odeur désagréable et qui gênera la respiration » (E17).

Inversement, quand on s'éloigne des axes de circulation : « euh... ici on est sensé être sur une euh... esplanade où c'est assez vert, je ne sais pas si je dois faire attention, mais bon » (E50) ; « enfin, vous trouvez que c'est pollué ici ? bon, on respire bien ici dans ce parc » (E34) ; « ben j'ai l'impression que plus on va vers la banlieue, plus on va vers la campagne c'est moins pollué quoi. *Ouais, pour quelles raisons ?* moins de circulation... » (E30).

Et plus on s'éloigne du cœur de la ville, plus la qualité augmente : « moi je travaille à Issy-les-Moulineaux et j'habite à Saint-Quentin et au fur et à mesure que je me rapproche de chez moi, je sens que l'air est de plus en plus respirable. Donc sûrement qu'il y a un peu moins de pollution vers chez moi » (E11) ; « avant j'étais à la campagne, j'étais mieux à la campagne qu'en ville, ça c'est sûr... » (E25) ; « ah oui, je prends mon train à Saint Lazare et quand j'arrive là-bas en banlieue, c'est... je respire ! » (E49)...

Nous avons régulièrement demandé à la personne de juger de **l'exposition dans les transports** : est-on plus exposé dans la voiture, sur le trottoir ou dans le bus ?

« Il est évident que la pollution ça pénètre partout hein *même avec des filtres ?* ah ouais, même si ils font de, comment, des voitures à air conditionné, ça change pas grand chose hein parce que la pollution reste en bas et est aspirée par la voiture elle-même » (E7) ; « je pense pas qu'ils soient plus protégés que les piétons moi. On est trop près du capot et avec tout ce qui a, l'essence, le machin, le gaz, euh... le pot d'échappement derrière ! on est pris en sandwich, je vois pas comment on peut être à l'abri hein ! » (E32) ; « j'avais entendu une info là dessus comme quoi dans son véhicule on était très pollué par l'air ambiant » (E46)...

Pourtant, certaines personnes pensent être à l'abri dans leur véhicule, notamment grâce aux filtres : « ouais, si, si on a une fonction [...] c'est comme la clim si on veut, ça recycle l'air, c'est un cycle euh... fermé » (E19) ; « je mets l'air conditionné, intérieur, *circuit interne* donc l'air qui vient de l'extérieur je le vois pas » (E31). Mais certains doutent de leur efficacité : « je crois que maintenant il y a des systèmes dans les voitures pour avoir... pour garder l'air à l'intérieur de la voiture mais bon, ils sont autant exposés quoi je veux dire euh, ça change rien du tout quoi, l'air il est partout... » (E10) ; « c'est traître la voiture parce que c'est euh... c'est souvent odorisé, une voiture a sa propre odeur et c'est pernicieux à la fois parce qu'on le sent moins [...] une fois qu'il est rentré, l'air ne ressort plus alors dans ce cas-là » (E35).

À propos des transports en commun, les avis sont, là aussi, partagés : « Dans le train, dans le RER tout ça il y a pas de pollution, c'est bien quoi » (E19) ; « *vous vous sentez moins exposée dans le métro que dans la voiture ? au niveau de la pollution bien sûr parce qu'après... [...] oh oui, bien sûr, je me sens moins exposée* » (E22). Mais plusieurs personnes affirment le contraire : « ça vient vraiment du métro, les gens respirent vraiment du mal, les gens tomberont malades [...] ah quand il freine déjà, ce produit là vous le sentez, il rentre dans les poumons, c'est pas bon pour la santé là ces matières, c'est fabriqué avec des produits toxiques euh... qui rendent la personne malade hein » (E28) ; « le pire c'est dans le métro je pense » (E47).

La notion de **durée d'exposition** est abordée spontanément par deux personnes seulement. Une bouquiniste : « quand vous rentrez le soir vous êtes noir déjà *ouais* surtout quand vous passez la journée ici hein [le long des quais] » (E48) ; « oh oui, sûrement qu'elle a des effets oui. Ah si vous prenez, je sais pas, à longueur de journée que vous travaillez dans une usine avec du trichlore ou machin, c'est sûr que ça joue sur la santé hein » (E25) ; et un motard : « *Et donc... à moto vous pensez que vous êtes moins exposés qu'en voiture ? [...] ben moins dans le sens où la durée du trajet est raccourcie* » (E35).

Le **volume d'air inspiré**, qui caractérise la quantité de polluants inhalés est un autre paramètre de la notion de dose. Une seule personne fait référence à cette notion : « regardez, il y en a ils font leur jogging ici dans le quartier, ils font leur jogging à 7 heures le matin où il y a encore peu de circulation... ils vont avenue Breteuil qui est une avenue où il y a très peu de circulation et quand t'en vois des fois qui viennent ici à midi et demi ou à deux heures de l'après midi. Tournez-vous et regardez les bagnoles, qu'est-ce qu'ils respirent ! *ouais* comme ils font un effort, *en plus* ils respirent trois fois plus d'air ou cinq fois plus, donc cinq fois plus de pollution » (E43).

### 2.3.2- Sensibilité à la pollution

Les **personnes sensibles à la pollution** sont bien identifiées : « les plus jeunes et les plus vieux, ce qui sont plus sensibles déjà au niveau santé, et ceux qui ont des problèmes, asthme... » (E1), « bien sûr, les enfants par exemple, les vieillards... les personnes âgées » (E5), « ben les enfants et les personnes âgées, ça c'est indiscutable... tous les gens qui ont des problèmes respiratoires comme les asthmatiques, et puis les autres certainement indirectement, au même titre que le tabac » (E11)...

Certains cherchent des explications : « vous pouvez avoir, une construction qui est costaud et puis la pollution elle vous fait rien » (E23), « ah non non non, certaines personnes : ceux qui sont plus adaptées à avoir ce genre de trucs [...] y a des gens qui sont plus adaptés sur des trucs, à avoir plus de trucs que d'autres quoi, y en a qui vont rien avoir. C'est comme pour manger quoi : vous allez manger quelque chose, ça va bien passer et puis un autre va manger la même chose et il va tomber malade hein... ça c'est le même problème pour ce qui est de la pollution : les gens qui résistent » (E7)...

Pour certains franciliens, c'est **toute la population qui est menacée** : « tout le monde... attendez, on respire la même chose hein ! *d'accord* [...] qui est-ce qui raconte des histoires là : l'autre il respire, l'autre il respire pas ou quoi ? Les vieux comme les jeunes comme les moins jeunes [...] vous vous en respirez autant que moi, moi je suis plus vieux que vous mais vous en respirez autant que moi » (E31) ; « c'est quand-même un truc qui touche tout le monde hein, beaucoup de personnes » (E7) ; « la pollution c'est la première chose pour la santé de tout le monde » (E4) ; « on est tous exposés quoi » (E10).

Neuf personnes ont indiqué qu'elles **s'habituait à la pollution**, citons par exemple :

- « Encore nous on est habitués, je veux dire, on est dedans donc on a commencé, donc on notre métabolisme est intégré justement à ça » (E15) ;
- « *Et est-ce que vous ressentez la pollution de l'air, vous, personnellement ?* ben non parce que je pense qu'on est baigné dedans mais euh... » (E27) ;
- « *Vous le sentez ici, tous les jours ?* non, parce qu'on est habitué quoi, voilà » (E37).

La notion d'habitude semble ainsi s'opposer à la notion de sensibilité : il faut faire avec alors on n'y pense plus, c'est devenu un mal nécessaire. La fatalité apparaît dans les propos de ces personnes :

- « Ben non, je suis gênée, j'éternue et tout ça mais ça change pas spécialement mon comportement quoi. Je veux dire oui, je suis gênée, j'éternue mais euh... *vous faites avec quoi* ouais, on peut pas faire autrement » (E22) ;
- « On le remarque mais bon, moi je remarque à l'air, qui est différent, à Paris ou en banlieue, mais... sans plus quoi *hmmm* on est obligé, on se dit qu'on est obligé de s'en accommoder » (E30) ;
- « Ben si on faisait quelque chose ça serait mieux je pense mais euh... non, non ben il y a



des solutions, d'autre solutions, [inaudible] mais bon c'est pas... enfin pour moi c'est un mal, un mal nécessaire *ouais, faut faire avec quoi* ben malheureusement oui ! » (E47).

Si la fatalité est de mise, il n'est pas possible de conclure que ces personnes n'agissent pas pour lutter contre la pollution, notamment en cas de pic. Nous verrons dans le chapitre suivant que deux d'entre elles ralentissent (E22 et E26) contrairement à deux autres (E27 et E37).

## 2.4- La perspective temporelle des effets

Dans sa perception du risque, la personne peut se projeter dans le futur, soit pour imaginer les effets de la pollution à long terme, soit pour penser aux générations futures.

Pendant l'entretien, une seule question de notre part faisait référence à cette dimension temporelle, nous demandions si les effets sanitaires de la pollution étaient « plutôt à long terme ? ». Dans notre tête il s'agissait surtout de poser le problème des effets « à retardement » de la pollution et, notamment des faibles doses. Mais certaines personnes ont plutôt parlé des générations futures... Il est vrai que l'intitulé de notre question était souvent vague.

### 2.4.1- Les effets de la pollution à long terme

Pour de nombreux franciliens, la pollution a des **effets sur la santé qui se font sentir au fil du temps**, la notion de temps d'exposition est importante : « c'est sournois... » (E3) ; « si je pense qu'on en meurt un peu plus tard quoi » (E22) ; « non, je pense que c'est plutôt à long terme. C'est pas quelque chose qui doit se voir tout de suite je pense » (E27) ; « après plusieurs décennies d'exposition » (E35) ; « ben ça fait partie du long terme [...] c'est comme si on fume 5 cigarettes par jour ou un paquet, c'est à long terme » (E41) ; « les effets de la pollution, les gens qui décèdent de la pollution. Vous pensez que ça peut arriver comme ça d'un seul coup un jour ou... non, à long terme au fur et à mesure ouais, au fur et à mesure » (E19) ; « ben j'ose espérer que c'est pas plus de 1.000 je dirais... mais bon... mais je pense plutôt aux personnes âgées mais ça ne veut pas dire que des bébés ou des jeunes enfants soient *c'est plutôt à long terme ou plutôt à court terme* [...] ben moi je dirais c'est plus pour les personnes âgées que pour les enfants mais bon, j'en sais rien en vérité. En vérité c'est peut-être les enfants qui sont plus touchés que les personnes âgées, je sais pas... » (E17)

Notons que notre question a parfois été assez explicite : « Vous pensez que c'est plutôt

des décès à long terme, à court terme ? est-ce que les gens peuvent mourir subitement parce qu'il y a un pic de pollution ? non, c'est plutôt à long terme, oui » (E8) ; « *et vous pensez que c'est plutôt à court terme, plutôt à long terme, comment ça fonctionne les effets sur la santé ? plutôt à long terme* » (E1).

Soulignons que nous avons 5 personnes âgées de 60 à 74 ans et une de plus de 75 ans dans notre corpus d'entretiens. Nous n'avons pas remarqué que ces personnes étaient plus préoccupées par le problème de la pollution de l'air que les autres. Voici par exemple les propos de Michèle H (entre 60 et 74 ans) : « oh non, moi je sors, j'ai mon chien [elle rigole] je sors mais ils disent aux personnes âgées par exemple de pas sortir, ils l'annoncent ça ! » (E5).

## 2.4.2- Les générations futures

Les effets ne se feront pas sentir avant **plusieurs années**, voire **plusieurs générations** : « moi je pense qu'à un moment ou à un autre on va en souffrir » (E44) ; « nous à notre niveau, même de ma vie, même peut-être celle de mes enfants, ça aura pas d'incidence mais sur les générations futures certainement oui » (E33) ; « je pense que c'est à la longue que ça va venir quoi » (E13).

Cela signifie peut-être que ces personnes pensent ne pas souffrir de la pollution, même après une vie d'exposition mais nous n'avons pas assez d'éléments pour trancher.

Nous verrons dans le chapitre J-REGARDS SUR L'ACTION que Miguel P (E35) réduit sa vitesse en cas d'alerte notamment pour protéger les générations futures : « je pense aux enfants [...] aux enfants, à ce qu'on va leur laisser, la future génération » (E35).

## 3- LA VISIBILITÉ DU RISQUE

Les entretiens nous ont permis de comprendre comment la pollution de l'air entrait quotidiennement dans la vie des Franciliens :

- les fumées, les odeurs et les traces sur le corps (l'expérience sensible),
- le fait de connaître certaines personnes malades (la fragilité d'un proche),

- d'avoir une profession en relation avec le problème (l'activité sociale)
- ou d'en entendre parler à la télévision, sur un panneau lumineux (la rencontre médiatique).

## 3.1- L'expérience sensible

La pollution est perçue concrètement : les fumées, la couleur du ciel, les odeurs, les yeux qui piquent ou encore la sensation d'étouffement : Benoît Cussac parle d'« indicateurs physiques que les individus utilisent pour émettre un jugement sur la pollution atmosphérique »<sup>396</sup>. Une fois cette expérience sensible de la pollution identifiée, quel est son rôle dans l'action ?

### 3.1.1- Les fumées et le ciel

« Tous les habitants de l'agglomération parisienne indiquent une perception de visuelle de la pollution de l'air »<sup>397</sup>, indique l'étude LORNE. Effectivement, les fumées sont très souvent citées quand il s'agit d'évoquer les causes de la pollution :

- **Fumées des cheminées** industrielles : « il y a encore toutes les usines autour de Paris, vous les voyez des fois quand ça crache de la fumée » (E7), « ben il y a... ben les fumées de usines bien sûr, ça contient beaucoup de choses » (E25) ; « la pollution des cheminées, des usines [...] l'autre elle rejette je sais plus quoi, c'est un truc jaune » (E36).
- **Fumées des pots d'échappement** : « et quand on voit ce qui s'échappe des pots, c'est noir, c'est dégouttant » (E2), « moi je vois des vieilles voitures dégoûtantes avec des... des espèces de fumées noires qui... c'est honteux ça ! » (E14), « puisqu'il fume noir ! un taxi bien réglé, il fume pas noir ! » (E43).

Et, forcément, il n'y a pas de fumée sans pollution : « ben c'est jaune alors [...] c'est pas très clair » (E36), « on voit aussi des voitures ou des camions, manifestement ils sont pas aux normes, ils sont mal réglés *ouais* il n'y a pas besoin d'avoir tous les détecteurs pour s'apercevoir [...] qu'ils polluent plus que la normale quoi » (E49).

Les fumées attirent le regard mais celui-ci ce tourne parfois vers **le ciel**. La « couche de pollution » (E21), « la chape » (E12) est au-dessus de nos têtes : « quand il y a beaucoup de pollution, il y a du brouillard tout ça » « quand il y a un temps couvert euh... quand il y a du brouillard ou... on voit bien que l'air est plus lourd et plus... » (E26).

---

<sup>396</sup> CUSSAC Benoît, *op. cit.*, p.45

<sup>397</sup> LORNE CONSEIL – DRIRE IDF, *op. cit.*, p.9

Ciel pollué ou non, la différence saute aux yeux de certains franciliens : « c'est vrai que si on regarde le ciel, on le fait pas quotidiennement mais on voit la différence » (E27), « Paris logiquement, quand il fait vraiment beau, c'est dégagé, c'est magnifique... » (E21), « quand il fait beau, vous avez vu, le ciel est rarement bleu » (E6)...

C'est flagrant lorsqu'on prend du recul : « c'est drôle quand on vient par exemple de... direction Lyon, quand on rentre dans la cuvette, c'est 100 km avant Paris, ben, des beaux jours des fois on voit vraiment cette cloche jaunâtre qui, est sur Paris, c'est phénoménal ça et hhh [il fait mine de s'étouffer] on prend ça dans la gueule » (E41), « ben on le voit, on le voit surtout, moi je prends assez souvent l'avion donc euh on le voit quand on décolle, on voit la pollution quand on arrive sur Paris c'est hallucinant » (E42), « j'habite euh... à un endroit d'où je vois tout Paris et je vois très bien le matin si, si ça, [inaudible] en fonction de la distance de... le champ de vision, je vois très bien, un espèce de brouillard violet qu'il y a, qui stagne, ça c'est... très clair » (E47).

### 3.1.2- L'odeur et le corps

Après les fumées, ce sont les odeurs qui sont citées pour rendre compte de la mauvaise qualité de l'air : « Bien que n'ayant pas d'effet direct sur la santé, les odeurs sont reconnues comme une des premières sources de nuisance et de mauvaise qualité de l'air par le public »<sup>398</sup>.

En effet, la **mauvaise odeur** revient fréquemment dans la bouche des franciliens : « c'est que par le senti qu'on peut trouver quelque chose » (E7), « à chaque fois je sens l'odeur dans le métro, l'odeur dans l'air, c'est très désagréable quoi » (E10), « quand on reste là, à côté d'une route, moi je sens que... une odeur désagréable et qui gênera la respiration » (E17), « il y a des jours où c'est irrespirable, c'est sûr, ça sent une odeur spéciale, vous ouvrez votre fenêtre vous sentez une odeur, quand il fait très chaud, des fois... c'est l'horreur mais bon. » (E5), « ça sent le gaz, ça sent la fumée, ça sent l'essence » (E29)...

Pour certaines personnes, c'est tout simplement le **corps qui fait signe**, au niveau des voies respiratoires bien sûr : « moi je sens bien que dans mes poumons c'est plus ça quoi » (E10), « j'ai du mal à respirer » (E15), « je tousse parfois » (E8), « je ressens tout de suite tout ce qui me gêne au niveau de la respiration » (E22).

<sup>398</sup> MANEUX Éric, 2001, *Quelles sont les techniques pour surveiller la qualité de l'air ? – PRIMEQUAL-PREDIT 1995-2000*, Paris : La Documentation Française, p.51

Pour d'autres cela se manifeste au niveau des yeux, du nez, de la peau ou même des cheveux : « j'ai des problèmes dans les yeux quand je suis en moto sur le périph » (E35), « ça pique dans l'œil, c'est des tas de trucs comme ça » (E24), « ici on respire on a le nez tout le temps noir » (E31), « même quand je me mouche dès fois, c'est... ça se voit... » (E9), « il suffit que vous rouliez à moto ou quoi que se soit vous arrivez le soir vous avez la figure qui est toute noire, toute dégueulasse, même les fringues hein » (E44), « quand vous rentrez le soir vous êtes noir » (E48), « c'est simplement que j'ai les cheveux sales au bout d'une journée » (E8)...

La pollution est aussi associée à la chaleur : « souvent la pollution c'est quand il fait vraiment chaud » (E7) mais nous développerons cet aspect dans le chapitre suivant à propos des relations entre savoir et action.

Une autre personne a signalé les **effets de la pollution sur le bâti** : « ben j'sais pas déjà, il y a certaines traces qu'on peut voir, par exemple... euh.. j'sais pas sur les... comment dire... par exemple des petits murets, des trucs comme ça, ou des tâches quand même » « moi je sais que dans ma ville, il y a pas longtemps ils ont installé des plots, des plots jaunes, ben au bout d'un an ils sont tout gris quoi » (E13).

## 3.2- La sensibilité d'un proche

La fragilité d'un proche peut provoquer une motivation supplémentaire : un enfant, une personne âgée ou tout simplement une personne asthmatique<sup>399</sup>. Au cours des entretiens, nous avons notamment remarqué une inquiétude particulière pour les enfants dans les poussettes.

### 3.2.1- Penser aux autres

La dimension affective peut-elle jouer un **rôle pour l'action** ? « *Les gens font attention quand il y a des alertes ?* oh ben sans doute les personnes, je pense, surtout ceux qui ont des enfants » (E7). En effet, plusieurs personnes semblaient préoccupées par le sort de leurs enfants ou parents<sup>400</sup> :

- « J'ai un bébé [...] j'ai pas tellement envie qu'elle respire les pots d'échappement » (E2) ;

<sup>399</sup> Cette dimension affective joue aussi un rôle lorsqu'un proche ou un ami intervient comme source d'information, peut-être plus crédible qu'une info qui passe à la télé... nous y reviendrons dans le prochain chapitre à propos des connaissances pour l'action (chapitre J-REGARDS SUR L'ACTION, §2.4).

<sup>400</sup> Nous verrons au chapitre K-FACTEURS DISPOSITIONNELS que la dimension affective est l'un des facteurs qui pousse certaines personnes à lever le pied en cas d'alerte à la pollution (profil C).

- « Ah je trouve que c'est bien de leur conseiller de rester chez elles... j'ai ma maman qui, quand il y a ça, je lui dis "écoutes, tu restes chez toi..." ou quand il fait trop chaud ou quand... faut faire attention parce que c'est vrai, l'air n'est pas... très bien respirable pour tout le monde » (E17) ;
- « Non, non, on pense à soi-même... heureusement quand même *ouais* on sait que c'est pour la pollution et puis moi j'ai deux enfants donc *vous pensez à eux* ben un peu *ouais* quelque part » (E33) ;
- « Moi je suis un peu concernée parce que j'ai des enfants [...] ma famille, oui j'ai peur » (E32).

Les chercheurs de l'OPRESE soulignent à ce propos que « le degré de sensibilité à la réalité de la pollution de l'air est souvent corrélé et amplifié [par le fait] d'avoir des enfants »<sup>401</sup>.

Bien sûr, ceux qui souffrent sont déjà sensibilisés : « ouais ben moi, comme j'ai des problèmes de respiration, avec l'asthme tout ça, je le ressens » « ouais, "ralentir" de toute façon je fais attention » « par rapport à moi, déjà, moi je sais que pour moi c'est important » (E19) ; « moi je fais de l'allergie », « *si on vous demandait de réduire la vitesse* oh ben oui, déjà se serait pour mon bien être personnel, après pour les autres, mais c'est vrai, je le ferais » (E22).

Les contre-exemples existent aussi : « paradoxalement, le fait d'avoir les bronches fragiles, voire d'être asthmatique ou vivant avec quelqu'un présentant ce type de pathologie, ne semble pas avoir pour corollaire systématique une hyper-sensibilité au problème de la pollution de l'air mais se traduit plutôt par un fatalisme soumis »<sup>402</sup> expliquent les chercheurs de l'OPRESE.

En outre, tout le monde ne possède pas forcément, dans son entourage, une personne sensible : « *et vous connaissez des gens qui sont touchés ?* pas personnellement » (E1) ; « moi je ne connais pas de gens autour de moi... » (E12) ; « *il faut éviter de sortir les enfants, les personnes âgées [...]* ça j'ai pas de gosse, ma grand-mère elle est un peu loin donc je ne m'en occupe pas mais euh... non » (E15)...

---

<sup>401</sup> OPRESE – IFEN, *op. cit.*, p.26

<sup>402</sup> OPRESE – IFEN, *op. cit.*, p.27

Les personnes qui agissent en pensant à ceux qui souffrent (et ceux-là aussi d'ailleurs) ne comprennent pas **l'égoïsme de certains automobilistes** : « les gens s'en foutent [...] on est quand-même assez égoïstes je pense, le français est assez égoïste et chacun ne pense qu'à soi » (E17) ; « moi je considère que moi, je pars du principe que moi ça me concerne : donc je le fais et les autres pourraient faire pareil » (E19) ; « c'est clair que si on demande de réduire la vitesse et on sait que c'est pour la santé de tout le monde et il y en a qui respectent pas, c'est vrai que... [...] c'est pas bien » (E22).

Une personne illustre le problème avec le cas de sa sœur : « et puis tant que les gens ne se sentent pas concernés euh... ils s'y arrêtent pas » « écoutez, moi j'ai ma sœur aînée qui fume beaucoup, mon père est mort d'un cancer généralisé à cause de ça pfff ! vous croyez que ça lui a fait peur ? » « si, elle a sa petite fille, sa dernière qui est... qui est très allergique, et pour fumer elle va dehors hein. » « c'est dramatique d'en arriver à des stades comme ça, à ne pas arriver à faire réfléchir les gens alors que bon, il y a la mort qui rode quand même » (E32).

### 3.2.2- Les enfants dans les poussettes

Au cours des entretiens, nous avons remarqué une **inquiétude particulière pour les enfants** dans les poussettes, et pas seulement pour les jeunes mères :

- « Ça je le remarque depuis que j'ai un bébé : la hauteur des poussettes c'est pile au niveau des pots d'échappement » (E2) ;
- « Puis en plus les enfants ils sont petits, ils sont à la hauteur des pots d'échappement et tout, c'est pire pour eux quoi » (E7) ;
- « La pollution pour les bébés en poussettes, ça je dois dire qu'ils sont au niveau des moteurs, c'est peut-être pas terrible non plus hein... » (E14) ;

Cette inquiétude est d'autant plus forte que de nombreuses personnes citent souvent les enfants comme les premiers à pâtir d'une mauvaise qualité de l'air : « Ah ! ben regardez les gosses, les bronchiolites » (E43), « ben oui il y a de plus en plus d'enfants, de nourrissons qui font des... comment ça s'appelle *des bronchiolites* ? [...] bronchiolites, asthme, voilà, asthme et je trouve que ça c'est très grave quoi » (E45).

Finalement, « le rapprochement poussette/pot d'échappement constitue une image paroxysmique de l'idée de pollution »<sup>403</sup>.

---

<sup>403</sup> OPRESE – IFEN, *op. cit.*, p.25

### 3.3- L'activité socioprofessionnelle

Il s'agit ici de faire intervenir les freins ou les moteurs liés au travail de la personne, voire à la situation précaire dans laquelle se trouve la personne.

Sur les 50 personnes interrogées, plusieurs ont une situation professionnelle en liaison, plus ou moins directe, avec le problème de la pollution de l'air à travers les métiers de l'automobile et de la santé. Nous verrons aussi comment une certaine précarité peut provoquer une distance par rapport au problème.

#### 3.3.1- Activités liées à l'automobile et à la santé

Sur les 50 personnes interrogées, six personnes exercent une activité liée à l'automobile : un garagiste (E31), un enseignant conduite (E11), un technicien de l'automobile (E19), un gérant de station service (E43), une commerciale chez un constructeur (E17) et un chauffeur PL (E40). Ajoutons un chauffeur de bus (E42) qui est sur la route en permanence, un agent EDF (E21) bien placé pour parler de véhicules électriques et de source fixe de pollution ou un agent de maîtrise de la RATP (E30).

Par ailleurs, quatre personnes exercent une activité qui touche à la santé : un ambulancier (E12), une auxiliaire puéricultrice (E18), une sage femme (E20), une secrétaire médicale (E32). Ajoutons aussi les personnes dont l'activité implique une exposition prolongée à la pollution de l'air comme une bouquiniste sur les quais (E48), une marchande de journaux dans un kiosque (E46) ou encore un gardien de la paix en faction devant le Palais de Justice (E47).

La problématique est la suivante : est-ce que l'activité professionnelle de ces personnes est un frein ou un moteur de l'action ? Bien sûr, l'activité professionnelle ne détermine pas entièrement et exclusivement les perceptions et les comportements d'un individu. Les entretiens avec ces personnes montrent simplement que l'activité professionnelle peut jouer un rôle dans le point de vue adopté par la personne.

Le **lien économique** est parfois important : « *si on voulait réduire l'utilisation de la voiture, qu'est-ce qu'on pourrait faire ? [...]* là, là vous êtes en train d'attaquer mon gagne pain là ! [il est enseignant conduite] (E11).



Comme on pouvait s’y attendre, le **parti-pris** pro-automobiliste est très marqué chez notre garagiste : « non, c’est réglé, dans 10 ans il n’y a plus rien hein... Dans 10 ans, les voitures sont toutes équipées en pots catalytiques donc déjà... ça pousse » « faut faire avec les voitures. Faut pas... nos grands-parents ils avaient un âne, nous on a une voiture, ça fait l’équivalent d’un âne » (E31). Nous verrons d’ailleurs (§2.1) que cette personne ne respecte pas les restrictions de vitesse en cas de pic de pollution. Mais nous verrons aussi que d’autres personnes, qui ne sont pas garagistes pour autant, en font de même...

Il est important de souligner que ces personnes, qu’elles soient du côté de la santé ou de l’automobile (pour schématiser), sont confrontées à la pollution au travers de leur activité professionnelle et qu’une certaine **expérience**, voire **expertise**, en découle. Les franciliens qui sont dans ce cas n’hésitent pas à parler de cette expérience en rappelant leur statut de quasi-expert :

- « *Vous pensez à l’électrique ?* ben je travaille dedans » « ouais mais euh, moi je suis pas très fier parce que l’autonomie elle dure pas longtemps, elle est pas assez... pas assez longue, et puis les gens ne sont pas assez intéressés... ben peut-être plus tard mais pour l’instant ça marche pas terrible » (E19) ;
- « Je travaille dans les trains, je peux vous le dire » (E30) ;
- « Je suis garagiste » « *vous en entendez parler des fois ?* pas du tout, les gens ils savent même pas ce que c’est ! nous on sait ! » (E31) ;
- « Moi je vous en parle, je suis chauffeur routier je suis tout le temps dans une cabine de camion alors... [il rit] » (E40) ;
- « Ben oui, parce que je suis un peu informé. Il n’a pas assez de contrôles *ouais* parce que, comme je suis professionnel, j’ai fait des remarques actuellement dans Paris, je vais vous dire... » (E43) ;

Cette expertise apparaît également au travers de connaissances spécifiques qu’ils possèdent sur certaines facettes du problème<sup>404</sup> : « je travaille dans les camions alors je sais qu’ils sont polluants nos camions et qu’on a beau essayer de... des normes de pollution, de bruit de tout ce qu’on veut [...] au bout d’un certain temps on ne saura plus faire » (E17). Nous reviendrons sur cet aspect dans le paragraphe consacré à la dimension conceptuelle de l’action (§1.3.4).

<sup>404</sup> On retrouve la question de l’étiquetage abordée dans le chapitre G-RÔLE DES ACTEURS : le garagiste peut-il être considéré comme une personne « ordinaire » ?

Les chercheurs de l'OPRESE soulignent en effet que certains métiers peuvent être « potentialisateurs de la prise de conscience » et citent le cas d'une infirmière et d'un kinésithérapeute : « C'est mon métier qui fait que je suis très sensible... aussi bien des virus que des pollutions » et « Je suis quand-même dans le milieu médical, il y a quand-même des soucis importants qui sont soulevés par cette pollution atmosphérique dans les grandes cités. Ça se traduit par des problèmes pulmonaires, par des problèmes d'asthme chez les enfants... »<sup>405</sup>. En revanche, rien n'est dit des professions liées aux métiers de l'automobile.

### 3.3.2- Précarité et pollution

De manière provocante, la pollution est-elle un problème de riche ? Il est évident que certaines difficultés qui touchent à la survie dépassent de loin la préoccupation de la qualité de l'air que l'on respire : manger à sa faim, avoir un endroit décent où dormir, avoir accès aux soins médicaux...

Durant la période d'entretiens nous avons parfois rencontré des personnes qui avaient visiblement des préoccupations différentes de la notre, comme cette parisienne par exemple avec qui nous avons discuté 2 minutes sans parvenir à aborder le sujet de la pollution de l'air :

- « Voilà, je m'intéresse aux risques pour la santé des franciliens, donc j'aimerais savoir quelles sont les menaces pour votre santé, au jour le jour...
- [...] ben le changement qui peut se faire à la Sécurité Sociale au point de vue... [...] ouais c'est qu'ils sont en train de changer tout et de casser le système social.
- d'accord, et pour votre santé elle-même ? au niveau de... quels sont vos risques pour votre santé ?
- personnellement ? les risques...
- ce qui peut affecter votre santé ?
- j'ai des kilos en plus et, et bon je suis pas encore obèse, c'est ce qu'il m'a dit le médecin, [elle rit] mais il faut que je fasse attention. Alors il est temps qu'il(s ?) trouve(nt) un truc qui prenne en charge réellement parce que vraiment ça pose des problèmes par la suite [...] pour la personne et pour le système. Ah oui, qu'ils doivent prendre aussi en charge, c'est la fatigue et les déprimes au travail... ».

Nous avons dans notre corpus des personnes en situation précaire, au niveau de l'emploi du moins, avec qui nous avons pu nous entretenir, avec intérêt, sur la question de la pollution de l'air : Rachid J (E4), électricien intérimaire, et Daniel D (E25), sans emploi.

<sup>405</sup> OPRESE – IFEN, *op. cit.*, p.26

### 3.4- La rencontre médiatique

Le concept de rencontre médiatique permet de caractériser la visibilité des messages médiatiques, notamment ceux diffusés en cas d'alerte, mais aussi la (crise de) confiance que ressentent les franciliens vis-à-vis de l'information médiatisée.

#### 3.4.1- Visibilité du message d'alerte

Au cours des entretiens, nous avons souvent demandé aux personnes interrogées si elles avaient déjà aperçu un message d'alerte à la télé ou sur un panneau lumineux. D'une manière générale, l'alerte est bien **visible** et la rencontre médiatique est effective dans le sens où les personnes ont été atteintes par l'alerte.

C'était évident le dernier jour d'enquête, jour de pic de pollution : « hier j'ai entendu, non, attendez, que je vous dises pas de bêtise... vendredi [...] ils réduisent la vitesse 20 km/h en dessous » (E44) ; « voilà, j'entendais à la radio hier, réduisez la vitesse » (E45) ; « *vous en entendez parler de la pollution de l'air ou ... oh oui, oh oui, bien sûr et attendez, ce matin encore, ils ont réduit la vitesse de 20 km dans toute l'Île-de-France et qu'est-ce qu'ils disent d'autre, vous vous rappelez un petit peu ? à part la vitesse ? [...] ben non, réduire... si ! le stationnement gratuit pour les parisiens* ». « C'est ce matin que j'ai entendu aux infos,[...] renforcer les forces de police, les contrôle anti-pollution des voitures là » (E48) ; « ah oui, tout à fait... à la télé, les mesures de limitation de vitesse, le stationnement gratuit » (E49)...

C'est vrai en période de crise mais aussi en temps « normal » : « *vous trouvez qu'on en parle beaucoup ? surtout l'été parce que c'est là que c'est accentué* » (E18) ; « oh ben... si l'été, on... à la télé, ça on le voit, la qualité de l'air » (E21) ; « oui, oui, oui *qu'est-ce qu'on dit, qu'en on en parle ? pfff ! ben, je vois même sur le périph la vitesse limitée* » (E39)...

Plusieurs personnes posent la **question** de la **visibilité** de ces messages d'alerte, et plus généralement de l'indice Atmo. Dans ce cas, l'absence de rencontre médiatique est forcément un frein pour l'action, notamment si la personne n'est pas au courant de l'alerte :

- « "Réduire la vitesse" [travaux sur la route] oui je l'ai déjà vu mais "alerte à la pollution", non, jamais non » (E21) ;
- « Non... je vois sur Paris, Villeneuve-la-Garenne la température *mais pas l'indice* la température elle est tout le temps affichée mais pas la qualité de l'air, loin de là » (E38) ;

- « *Et vous avez pas vu sur la route qu'il fallait ralentir et tout ça ?* non, parce que je ne prends ni les autoroutes ni le périphérique je viens par des, je viens par la banlieue plutôt par *des petites artères* petites rues ou avenues c'est... c'est marqué qu'aux entrées d'autoroutes et sur périphérique » (E43) ;
- « Et puis la radio... mais si vous avez pas entendu, on ne peut pas mettre une affiche sur chaque portière des gens » (E23).

Au-delà de la communication d'alerte, certains aimeraient plus de **communication** au quotidien : « j'aimerais bien qu'on en parle un peu plus parce que je suis sûre qu'il y a plein de gens qui sont atteints hein... qui en souffrent mais bon ! » (E22) ; « ouais, ça serait pas plus mal de savoir mais en même temps, si on en sait trop, on risque de s'affoler » (E1).

D'autres sont plus réservés : « on en parle beaucoup mais est-ce qu'on fait quelque chose je n'en suis pas sûr » (E3) ; « si on en parlait plus, je sais pas si ça va changer grand-chose... » (E15)...

### 3.4.2- Crédibilité de la source médiatique

Les médias servent aussi de source d'information mais quelle est leur crédibilité ?<sup>406</sup>

Le regard que portent les franciliens sur la source d'information médiatique est parfois très **critique** : « moi j'ai jamais fait confiance aux journalistes. Un journaliste c'est un rapporteur. Il rapporte ce qu'on lui a dit. Est-ce qu'il a les moyens de vérifier, je n'en sais rien, j'en doute... euh... ce qui est intéressant c'est ce qu'en disent les scientifiques. Bon maintenant il faut des scientifiques neutres hein » « les scientifiques qu'on a tendance à museler, bon, il y en a qui exagèrent, qui prévoient la fin du monde : faut pas exagérer non plus mais je crois qu'il est bon de tirer la sonnette d'alarme régulièrement » (E11).

Les médias sont accusés de **mensonge** ou de parti-pris : « les médias c'est que du mensonge, [...] ah mais, ils exagèrent dans tous les domaines [...] ils nous font entendre ce qu'ils veulent entendre et ce qui marchera, ce qui fera acheter » (E16) ; « je veux bien écouter ce qu'on dit mais on raconte tellement de conneries que vous savez euh... » (E14) ; « j'ai un peu l'impression qu'on nous ment. Quand on nous a fait la pub sur le Diesel en nous disant "c'est meilleur, c'est moins polluant c'est..." aujourd'hui on nous dit le contraire. Où est la

---

<sup>406</sup> Cette crédibilité médiatique doit être comparée à celle accordée aux proches comme source d'information ; nous y reviendrons dans un paragraphe ultérieur consacré aux sources de savoir (J-REGARDS SUR L'ACTION)

vérité ? » (E17) ; « les médias en parlent beaucoup mais bon, comme les médias sont manipulés, et ça arrange... *ça arrange qui ?* les politiques » (E10)...

Et justement, l'**agenda politique** influence le traitement médiatique selon plusieurs franciliens : « mais le problème c'est que les médias ils s'intéressent à un sujet donné à un moment donné quoi [...] dès qu'il y a un événement, forcément les médias ils s'y mettent tous... mais c'est très bien, des fois les médias ils ont fait des coups » « c'est vrai que ça marche très bien mais il y a d'autres fois, c'est une catastrophe quoi... » « Moi je pars du principe que c'est pas parce que les médias n'en parlent pas que le problème n'existe pas » (E12) ; « pas dans les médias, non, je trouve pas qu'on en cause assez *et vous* si à part quand il y a les politiques avec les, *avec les élections*, ouais, voilà là on en a entendu causer beaucoup sur ça et puis c'est tout. *et euh...* ils vont vous faire plus de campagne anti-tabac que de campagne anti-pollution » (E44) ; « ben la presse, euh ben ils nous mettent le cri d'alarme, ben on l'a par la presse. À chaque fois qu'il y a une élection quoi [...] bien sûr c'est politique, je pense que à partir du moment... là on va pas beaucoup en parler [les élections sont passées] » (E33).

Les franciliens rencontrés s'interrogent sur la mise en médias des effets sanitaires de la pollution : **exagération ou camouflage** ? « je trouve qu'on exagère beaucoup *ouais* ce qu'on en dit, il y a par exemple 4 ou 5 ans, euh... tout le monde disait que la pollution de l'air ne conduisait pas à de... à des... à de l'asthme *ouais* et maintenant on dit le contraire » (E34) ; « si si il y a énormément d'effets sur la santé mais bon... on nous le dit pas » (E11) ; « on nous le dit pas mais certainement [ça a des effets sanitaires] » (E33)

Une autre question est soulevée, celle des liens entre **niveau de médiatisation et gravité du problème** : « je sais pas si ça s'aggrave mais on en parle plus. Avant on en parlait pas ou très peu » (E49) ; « accidents routiers on le médiatise tellement que je pense que pollution routière doit être un peu moins élevée » (E2) ; « actuellement on parle beaucoup de sida, peut-être qu'un jour on parlera beaucoup de pollution ? » (E21).

## 4- CONCLUSION : POLLUTION ET VALEURS CITOYENNES

Dans nos entretiens la pollution atmosphérique apparaît en tête des préoccupations de santé et d'environnement (§1) et les effets des polluants sur la santé humaine en général sont très souvent jugés « néfastes » et prouvés scientifiquement (§2.2.1). Cependant, les Franciliens, en grande majorité, ne ressentent pas personnellement les effets de la pollution sur leur santé<sup>407</sup> et en sont réduits à constater ces effets sur leurs proches, à rechercher avec leurs yeux et leur nez tout signe de pollution (§3). En outre, lorsqu'il s'agit d'évaluer et de comparer les risques entre eux en fonction du nombre de décès annuels (§2.2.2), nos informateurs placent souvent la pollution en-deçà du tabagisme et de l'insécurité routière.

Les auteurs de l'étude LORNE soulignent à ce propos que « les effets de la pollution sur la santé sont perçus intuitivement mais mal connus et réputés difficiles à évaluer d'où une angoisse diffuse chez certains » et que « la nocivité de la pollution de l'air pour la santé mal connue, combinée au caractère vital de la respiration peut-être à l'origine d'une inquiétude forte mais intériorisée »<sup>408</sup>. Les chercheurs de l'OPRESE vont dans le même sens : « les conséquences de la pollution de l'air sur la santé [...] sont assez modestement évoquées à titre personnel. On perçoit en effet un décalage réel entre la force de l'impact (le gros nuage sur Paris, les pots d'échappement, etc.) et le descriptif des symptômes »<sup>409</sup>. De la même manière, en région grenobloise : « bien que la majorité des personnes considèrent que les conséquences pour la santé sont importantes, seulement la moitié (49 %) des personnes sont inquiètes pour leur propre santé ou celle de leur entourage »<sup>410</sup>.

Finalement, à **travers l'inquiétude** formulée à propos de la pollution atmosphérique **s'expriment d'autres craintes**, sociétales, qui transparaissent parfois dans les entretiens, au fil d'une réflexion, au détour d'une phrase.

---

<sup>407</sup> Nous montrerons d'ailleurs dans le chapitre L-INTERACTIONS le rôle joué par la médiatisation du problème dans la recherche de ces signes.

<sup>408</sup> LORNE CONSEIL – DRIRE IDF, *op. cit.*, p.31

<sup>409</sup> OPRESE – IFEN, *op. cit.*, p.27

<sup>410</sup> CAREPS – ADEME, *op. cit.*, p.54

**La perte des valeurs citoyennes** apparaît comme la principale crainte : la vie en société repose sur des règles de respect mutuel et de respect des règles établies, pourtant, « c'est le sens civique qui n'est pas très développé en France de toute façon » (E41).

Plusieurs personnes dénoncent le **non respect de la personne humaine**, dans la vie en général : « et les jeunes qui ne travaillent pas, c'est de pire en pire hein *c'est sûr qu'il y en a beaucoup* il y a les chômeurs, il y a les vrais puis il y a les faux ceux-là... vous savez moi j'ai vu dans le métro de Passy, 5 jeunes filles qui ont coincé une autre, une autre jeune femme qui était juste au strapontin pour lui voler dans son sac. Ils étaient 5 ! » (E5) ; « ben pfff ! ben moi honnêtement, il y a un manque de civisme évident quoi... moi je viens de la province, je viens d'une ville de 50.000 habitants où tout le monde se connaît et puis euh... et puis tout le monde disait bonjour... bonjour, merci, au revoir... ça peut paraître bête ce que je dis mais ça commence par là. » (E12)...

Ce manque de respect se ressent aussi **dans les déplacements quotidiens** : « mais par contre les rollers j'ai horreur de ça [...] c'est agaçant... parce qu'ils sont cons, excusez-moi, vous faites peut-être du roller, ils sont peut-être pas tous cons, mais c'est qu'ils sont, ils sont... cons. *Ouais* c'est l'esprit, voilà, c'est eux. Un petit peu d'humanité, un petit peu de respect vis-à-vis de chacun et tout ira beaucoup mieux. » (E6) ; « les pistes cyclables, c'est pareil, les gens veulent prendre leur vélo mais les gens se garent dessus » (E10) ; « Il faudrait être comme en Europe du nord c'est-à-dire en Hollande, Suède, Norvège, Danemark, enfin, ces gens-là sont disciplinés. Quand on leur dit : voilà, aménagez le parc vélo... mais ceci dit c'est toujours pareil quoi : ici vous allez faire de vélo, il y a des connards qui vont vous le faucher... » (E12)...

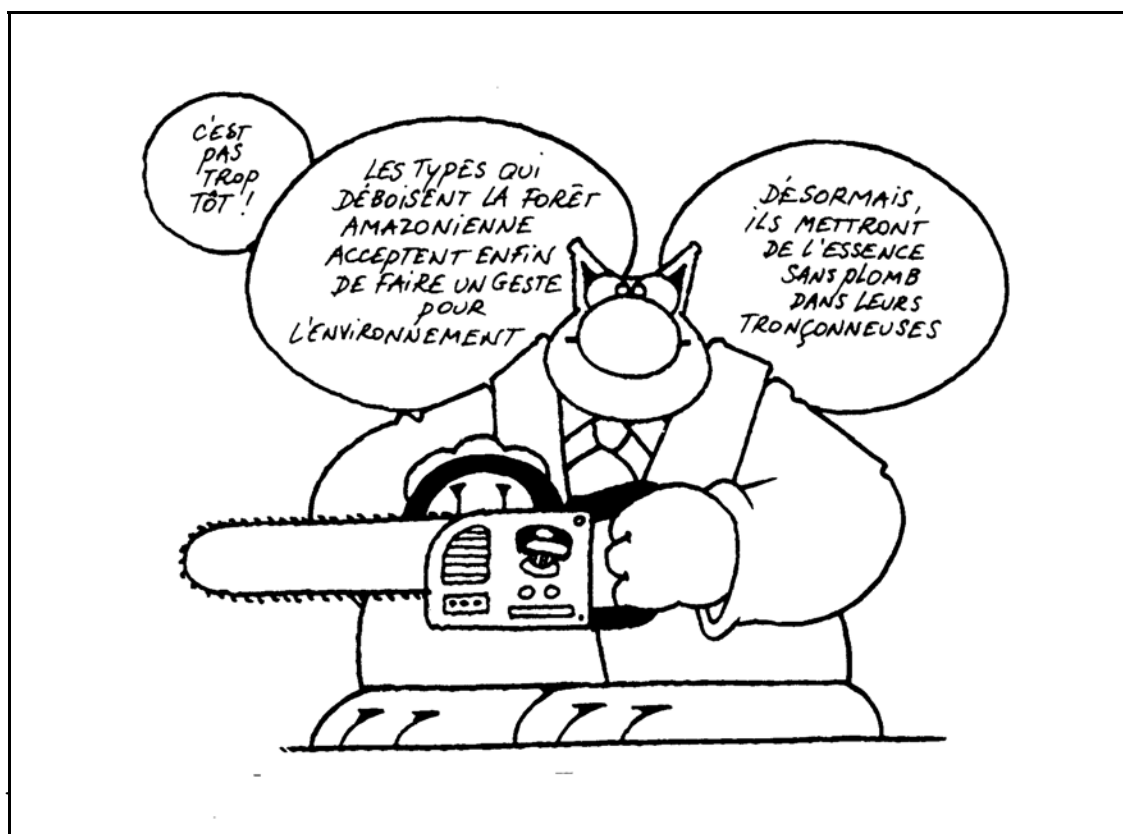
Le **non respect des règles** est dénoncé : « on est pas discipliné » (E46) ; « je viens encore de voir 2 mobylettes qui grillaient les feux rouges ! non, je crois que les gens on pourra pas... » (E20) ; « ben le problème il est là quoi. Quand il y a des pics de pollution, que vous allez sur le périph, qu'il y a marqué 60, vous allez voir... Respectez la vitesse, vous allez voir si effectivement les gens comment ils vont s'exciter derrière vous. Ben voilà quoi » (E12) ; « même en règle générale, on est tout le temps doublé de toute façon » (E22)...

Enfin, **l'absence d'engagement écologique** est déploré : « et les gens sont sales *d'accord* parce que quand vous voyez, je ne sais pas si vous venez le dimanche, tout ce qui a, tout ce qui traîne partout, les gens... il y a des poubelles mais ils mettent tout à côté » (E5), « j'ai une voiture, je peux m'en passer. Du jour au lendemain, j'ai pu m'en passer. Mais je ne crois pas que tout le monde soit pareil, c'est pas possible ! » (E6) ; « ben je sais pas, par

exemple quand ils veulent acheter une voiture, *ils font pas attention à la consommation et tout ça* voilà, ils veulent acheter du Diesel » (E13) ; « ben déjà, tout ce qui est déchets, parce qu'on jette déjà dehors... déjà il y aurait plus de... plus de responsabilités » (E19)...

À cette inquiétude vis-à-vis de la perte des valeurs citoyennes s'ajoute peut-être le sentiment de manque d'emprise sur le problème : l'analyse des regards portés par les Franciliens sur les moyens de lutte et sur l'action individuelle est indispensable.





Philippe GELLUCK  
*Le Chat au Congo*, Casterman, 1993, p.5

## J. REGARDS SUR L'ACTION

Dans ce chapitre, nous allons examiner deux autres figures de la réception : les regards que portent les Franciliens sur la lutte contre la pollution et sur leur engagement individuel.

En ce qui concerne le premier regard, les causes de la pollution et les moyens de lutte sont intimement liés dans le discours des personnes rencontrées : nous aborderons donc ces deux aspects en même temps.

La deuxième partie est consacrée à la question de l'engagement personnel : les Franciliens agissent-ils ou non au quotidien pour une meilleure qualité de l'air ? pour quelles raisons ?

### 1- LES MOYENS DE LUTTE

Les entretiens nous ont permis de comprendre quelles étaient les perceptions des Franciliens concernant les causes de la pollution et, par conséquent, les moyens de lutte privilégiés. Il s'agit dans ce paragraphe d'analyser le regard extérieur des personnes rencontrées, sur les actions possibles pour améliorer la qualité de l'air. L'éventuel investissement individuel sera examiné dans le chapitre suivant (2-L'engagement personnel).

Les moyens de lutte cités sont nombreux<sup>411</sup> : réduire les émissions unitaires, freiner l'automobile en ville, développer les transports alternatifs, éduquer et sensibiliser la population et, enfin, ne rien faire du tout...

#### 1.1- Réduire les émissions unitaires

Partant du constat que les voitures polluent (« la voiture constitue en effet et sans équivoque l'univers de référence de la pollution de l'air »<sup>412</sup>), l'idée souvent proposée est de poursuivre – les efforts des constructeurs en la matière sont régulièrement reconnus – la baisse des émissions de chaque véhicule : améliorer les moteurs ou brider les véhicules, renouveler le parc, utiliser les carburants alternatifs.

---

<sup>411</sup> Cette catégorisation s'inspire bien évidemment de celle construite à partir de l'analyse des médias (F-THÈMES DU DÉBAT PUBLIC). Nous avons associé les causes de la pollution avec les moyens de lutte parce que, dans les entretiens, ces deux aspects sont rarement découplés, contrairement à ce que l'on trouve parfois dans les médias. En outre, tous les thèmes qui sont développés dans les médias n'ont pas été abordés pendant les entretiens : c'est le cas par exemple de la question des (futurs) normes d'émission imposées par l'Union Européenne ; cette catégorie ne sera donc pas citée ici.

<sup>412</sup> OPRESE – IFEN, *op. cit.*, p.16

### 1.1.1- Poursuivre l'amélioration des moteurs

La première idée c'est de « retenir les polluants, [un dispositif] qui modifierait l'air quoi, qui rendrait l'air plus pur au pot d'échappement quoi » (E7). De nombreux franciliens soulignent les récentes **améliorations techniques** en la matière : « les automobiles ont fait des progrès aussi avec les pots catalytiques en particulier » (E34) ; « parce que c'est des voitures catalysées maintenant, par exemple la voiture que j'ai immatriculée j'ai une pastille verte. [...] elle fait pas de pollution comme l'autre » (E39) ; « depuis qu'ils ont fait les pots catalytiques, pour l'histoire des voitures, ça s'améliore ! » (E31)<sup>413</sup>...

Plusieurs personnes ont remarqué les progrès réalisés sur les Diesel en particulier : les constructeurs « ont fait de réels progrès, notamment sur les Diesel [...] déjà au niveau de la consommation et une voiture qui consomme moins, obligatoirement pollue moins » (E11) ; « ah les constructeurs l'ont bien réglé parce que maintenant le Diesel, avec le filtre anti-particules » (E43).

D'autres en attendent d'avantage : « ben oui ! faut qu'ils trouvent ou une petite voiture, ou des voitures propres. *Ouais* des petites voitures parce que ça consomme moins (E31) ; « ça reste quand même pratique la voiture... Après peut-être améliorer, effectivement, la consommation, ou peut-être l'essence, ou d'autres moyens enfin, ça reste pratique quand-même » (E9).

Mais certains n'y croient pas : « oh ben je crois qu'il ne faut pas être naïf hein ! *parce qu'ils font des efforts, enfin ils nous disent qu'ils font des efforts... sur les voitures* moi je crois pas, parce qu'il y a une course au pognon, c'est qu'l'argent qui intéresse et les gens qui nous font croire quoi que ce soit c'est les gens qui cherchent quand même à amasser » (E6) ; « on fait des améliorations mais ça changera jamais rien » (E42)...

Le **bridage des véhicules** serait aussi un moyen de réduire les émissions mais les avis sont plus partagés sur la faisabilité de l'opération : « faut faire en sorte que je roule moins vite... mais ça, il faut que se soit bridé dans le moteur, autrement ça sert à rien [...] Non, ils font des voitures, ils... ils exagèrent » (E31) ; « *si on décidait euh.. de brider les moteurs à la fabrication ? vous pensez que ce serait une bonne idée ?* très bien, très bien ! ben moi je suis anti-vitesse de toute façon, donc anti-pollution » (E11).

---

<sup>413</sup> Toutes les phrases citées entre guillemets sont extraites des entretiens. Les mots écrits en italique sont ceux de l'enquêteur.

Certains s'inquiètent du réalisme d'une telle mesure : « alors moi ça me fait rire. Il va falloir qu'on m'explique si effectivement cette voiture qui coûte, on va parler en Francs, 100.000 francs, une Mercedes qui coûte 500.000 francs, on va pas me dire qu'ils vont brider de la même façon... sinon je ne vois pas l'intérêt de s'acheter une voiture de 500.000 francs ! voilà quoi mais c'est d'une logique implacable... » (E12) ; « si le type il a acheté une voiture dix millions et puis qu'il monte à 250, il va pas rouler tout le temps à 80 ! » (E23).

Mais selon une personne, technicien auto, cette mesure serait déjà en place : « ils sont déjà bridés d'origine ! mais après ça dépend... *quand on voit à quelle vitesse elles vont, les grosses* ouais, c'est clair, c'est sûr *elle sont déjà bridées ?* ouais elles sont déjà bridées... elles sont déjà bridées à 96 chevaux » (E19).

### 1.1.2- Renouveler le parc automobile

L'**âge des véhicules** est régulièrement pointé du doigt par les personnes rencontrées : « moi je vois des vieilles voitures dégoûtantes avec des... des espèces de fumées noires qui... c'est honteux ça ! » (E14), « ben maintenant avec les voitures modernes donc c'est un petit peu plus propre tandis que les anciennes bon » (E21), « et quand vous voyez les voitures là, regardez, vieille BMW pourrie comme tout [...] on peut pas rouler avec une voiture comme ça et polluer les autres c'est encore pire » (E24), « on en voit à l'heure actuelle, rouler, c'est des épaves » (E42), etc.

Parfois c'est plus le manque d'entretien qui est en cause : « des fois les voitures, les gens font pas les réglages et tout ça » (E19), « bon on voit les pots d'échappement des voitures quand ils sont complètement... qui fument et tout [...] Et faire entretenir leur voiture surtout, moi je comprends pas il y a des voitures qui sont... » (E20), « on voit aussi des voitures ou des camions, manifestement ils sont pas aux normes, ils sont mal réglés [...] il n'y a pas besoin d'avoir tous les détecteurs pour s'apercevoir qui [...] qu'ils polluent plus que la normale quoi » (E49)...

Conclusion : « Il faudrait enlever les vieilles voitures, voilà » (E14) ; « si les voitures elles sont vieilles, on peut les jeter après » (E31). Ainsi, des **primes à l'achat** de véhicules neufs et à la vente des véhicules anciens seraient les bienvenues : « il y a ce problème là quoi : ceux qui ont des véhicules ne veulent pas en changer parce que ça coûte horriblement cher, pour quelqu'un qui a un petit salaire » (E7) ; « euh je pense qu'ils devraient d'abord baisser un peu leurs voitures, et peut-être que les gens les achèteraient plus. C'est pas du tout compatible

quoi parce que leurs voitures c'est extrêmement cher donc c'est que des personnes privilégiées qui les achètent et donc... pour que l'air soit plus respirable il faudrait avoir ces voitures là donc bon, c'est pas possible » (E30).

Une personne s'interroge sur les expériences passées : « les voitures aussi qu'ont plus de 10 ans, bon, ils ont fait le système de, il y a quelques années de Alain Juppé, c'était intéressant ça, on en parle plus de ça. Mais je me demande est-ce que c'est vraiment pour améliorer le parc, enfin pour améliorer la qualité de l'air ou si c'est pas plutôt pour faire une relance dynamique euh... » (E33).

### 1.1.3- Favoriser les carburants alternatifs

Lorsque la question des carburants est abordée, la motorisation Diesel est souvent critiquée : « ils polluent plus que la normale quoi ; d'abord tous les Diesel quoi » (E49) ; « pour vous dire, je prends même un des carburants les plus polluants qu'est le Diesel » (E33) ; « quand on nous a fait la pub sur le Diesel en nous disant "c'est meilleur, c'est moins polluant c'est..." aujourd'hui on nous dit le contraire. Où est la vérité ? » (E17)...

Parmi les carburants alternatifs, le **GPL** est le seul connu du public : « ben le GPL ça marche bien... ça marche très bien même je dirais par rapport aux véhicules électriques qu'ils font en ce moment (E19) ; « le jour où on roulera tous en GPL on en reparlera quoi » (E33). Mais voilà, le souvenir de l'explosion est encore présent : « je sais pas il y avait une histoire de voiture qui roule à un carburant *les carburants propres comme le gaz de pétrole* ouais et puis, ça avait explosé plusieurs fois et donc du coup on a vu ça comme un danger moi je vois plutôt ça comme *comme quelque chose de plus positif* ouais » (E8) ; « enfin, je pense que les gens considèrent que c'est un peu dangereux peut-être le GPL *ouais à cause des explosions* des explosions » (E49).

En 1997, soit deux années avant l'explosion d'un véhicule à Vénissieux, près de 70 % des personnes interrogées par l'IRSN se disaient prêtes à « acheter une voiture fonctionnant au GPL »<sup>414</sup>.

Les **véhicules électriques** quant-à eux sont perçus comme une solution à plus ou moins long terme. Pour certains, les voitures électriques représentent l'espoir : « sinon ça sera peut-être dans 80 ans, vraiment futuriste, les voitures sans essence *les voitures électriques...* ouais, des

<sup>414</sup> BONNEFOUS S., EGOUY R et BRENOT J., *op. cit.*, p.9

bonnes quoi. Enfin... ça, l'avenir nous le dira quoi. » (E15) ; « ben pour les voitures, je ne sais pas ce qu'il y a à faire ? il y a pas grand chose mais ils avaient prévu des voitures, je sais pas, électriques, j'en sais rien... » (E5) ; « ils ont trouvé des nouveaux moyens avec l'électricité, euh... je pense que c'est en cours [...] je pense justement qu'ils testent et que d'ici peut-être pas 10 ou 20 ans comme ils disent... mais je pense que ça peut se mesurer peut-être plutôt sur un siècle » (E27). À ce propos, les résultats du sondage IRSN montrent que plus de 76 % des Français souhaitent penser « développer l'utilisation des véhicules électriques » serait une mesure efficace pour lutter contre la pollution.<sup>415</sup>

En réalité, les voitures électriques sont déjà opérationnelles mais elles ont quelques défauts : « l'électrique *vous pensez à l'électrique ?* ben je travaille dedans [...] ouais mais euh, moi je suis pas très fier parce que l'autonomie elle dure pas longtemps, elle est pas assez ... pas assez longue, et puis les gens ne sont pas assez intéressés... ben peut-être plus tard mais pour l'instant ça marche pas terrible » (E19) ; « faire des voitures électriques peut-être plus euh, performantes. Parce qu'on va pas loin avec quoi [il rit] [...] comme on dit "la rallonge est pas assez longue !" [il rit] [...] non, l'autonomie elle est pas énorme et puis elles sont chères [...] ouais parce que les batteries, dans une voiture électrique, il faut savoir qu'une batterie c'est cher, et l'entretien c'est énormément cher [...] non mais moi je peux vous dire, je suis à l'EDF et ben on en a des voitures électriques, je suis monté dans 2, putain à l'arrière faut pas faire 100 km ! *ah ouais* ben les batteries sont en dessous, c'est dur comme... ! et on en a une autre là, ça va, elle est souple mais bon ... » (E21).

## 1.2- Freiner l'automobile en ville

Les améliorations unitaires apportées par les constructeurs sont malheureusement contrebalancées par l'augmentation du trafic : « Alors euh... ils ont beau effectivement réduire, ils ont beau réduire leurs émissions [...] absolument ! mais le problème c'est qu'il y a encore plus de voitures ! » (E12) ; « ah oui, non, non pour les moteurs oui, il y a des progrès mais à la fois on utilise beaucoup plus notre véhicule donc c'est... c'est globalement qu'il faut le voir » (E35) ; « voilà, les voitures polluent peut-être moins mais comme il y en a plus, globalement ça revient au même ou voire ça s'aggrave » (E49)...

La ville est désormais submergée par les voitures et il faut tout faire pour contrarier l'automobiliste, avec, selon certains, le risque d'augmenter la pollution...

<sup>415</sup> BONNEFOUS S., EGOUY R et BRENOT J., *op. cit.*, p.9

## 1.2.1- La ville envahie

Les politiques passées sont pointées du doigt : « pendant des années on a supprimé des places de stationnement en surface et on n'a pas limité physiquement le nombre de voitures qui rentrent ce qui fait que ça a augmenté le nombre de PV et de voitures en fourrière mais ça a pas réglé les problèmes de pollution, enfin je crois pas hein » (E11), « non mais et, dans Paris, il y a eu des espaces verts, vous êtes jeune vous, il y a eu des espaces verts qui ont été supprimés pour construire des routes » (E6)...

Ainsi, « la voiture prend de l'ampleur » (E7), « **il y a de plus en plus de voitures** » (E20), « oui, il y énormément de circulation dans Paris, on a habité dans Paris et c'est l'horreur quoi, il y a tous les gens de banlieue qui débarquent, il y a beaucoup plus de voitures » (E2), « il y a trop de voitures je veux dire, le moindre truc, enfin, il y a plus tellement d'horaire maintenant où on peut circuler en voiture sans que se soit le bordel (E44)...

Certains franciliens reconnaissent que **la voiture, c'est pratique** : « il y en a qui vont faire les courses en voiture, se promener, surtout le soir, en voiture » (E38) ; « ben c'est-à-dire que ça me permet, quand je suis en voiture, d'aller chez Leclerc faire mes courses » (E21) ; « en voiture, parce que j'ai d'autres choses à faire après » ; (E37) « la voiture c'est plus libre » (E27).

Pourtant, la **dépendance** est parfois forte : « moi je vois il y a des personnes, eux ils ont l'habitude en voiture euh... Ils préfèrent mettre une demi-heure de plus en voiture que de prendre le métro *ouais parce qu'ils sont habitués et ils ont appris comme ça, c'est tout, "moi on me fera jamais prendre le métro"* » (E25) ; « j'les plains, c'est eux qui sont à plaindre hein, pour l'automobiliste comme on dit, et ben il peut lâcher sa voiture. Il y en a qui veulent pas parce que dans la voiture ils sont chez eux, et ils tiennent à ça » (E7) ; « vous avez une catégorie de gens [...] c'est peut-être leur seul plaisir d'avoir une voiture » (E43) ; « donc quand on habite loin, c'est vrai qu'on a tendance à prendre sa voiture, à apprécier... sa petite voiture quoi » (E38)...

Cette dépendance est dénoncée quand il s'agit de déplacements courts : « parce qu'il y a des gens qui prennent leur voiture pour un oui, pour un non » (E45), « bon il y a des gens qui utilisent la voiture pour faire 100 mètres » (E26), « mais le soir, le samedi, le dimanche les gens ils prennent leur voiture pour aller chercher un paquet de tabac là [il montre du doigt un

bâtiment à notre droite] il va aller boire un coup, la voiture est là, il va prendre la voiture... » (E23), « voyez, vous prenez la voiture pour aller à la boulangerie qui est à 500 mètres, enfin moi je sais pas mais... ça me choque (E32)...

## 1.2.2- Contrarier l'automobiliste

La première approche pour limiter le nombre de véhicules en ville c'est d'inciter les automobilistes à prendre les transports en commun : « ça serait bien d'inciter les gens à un peu laisser leur voiture au garage » (E3), notamment en **baissant le prix du stationnement** résidentiel : « en fait il y a des fois où je suis obligé de prendre ma voiture, l'amener au boulot *dans un endroit ou c'est gratuit...* parce qu'effectivement, chez moi tout est payant » (E12) ; « augmenter les places de parking et puis enlever les parcmètres à payer » (E40) ; « je sais pas moi, le stationnement, déjà les parkings payants ça n'empêche pas... je sais pas ou soit il faut faire les stationnements gratuits ou j'en sais rien » (E44)...

Pour certains, la méthode douce n'est pas suffisante : il faut **diminuer la place** allouée aux automobilistes. Le principe est simple : « à partir du moment où on bouffe de la place aux voitures ben au lieu de passer par Paris en voiture on va prendre plutôt les transports en commun » (E33) ; « plus les voitures seront gênées pour circuler, moins les gens seront incités à prendre leur voiture hein [...] oui ben si il y a plus de gens qui vont prendre le bus, il y aura moins de voitures aussi, non ? » (E49).

Certains ne sont pas d'accord : « on ne peut pas empêcher les gens de rouler en voiture, quand on a des enfants, je ne sais pas comment on peut se balader, comment on peut aller à certains endroits si on n'a pas de voiture... » (E2) ; « je suis pas d'accord parce que les voitures quand même, bon ben pour les personnes handicapées, pour les familles nombreuses c'est quand-même important hein ! » (E32) ; « de toute façon les voitures elles sont toujours là » (E1) ; « vous croyez que les gens vont ne pas prendre leur voiture ?! » (E6)...

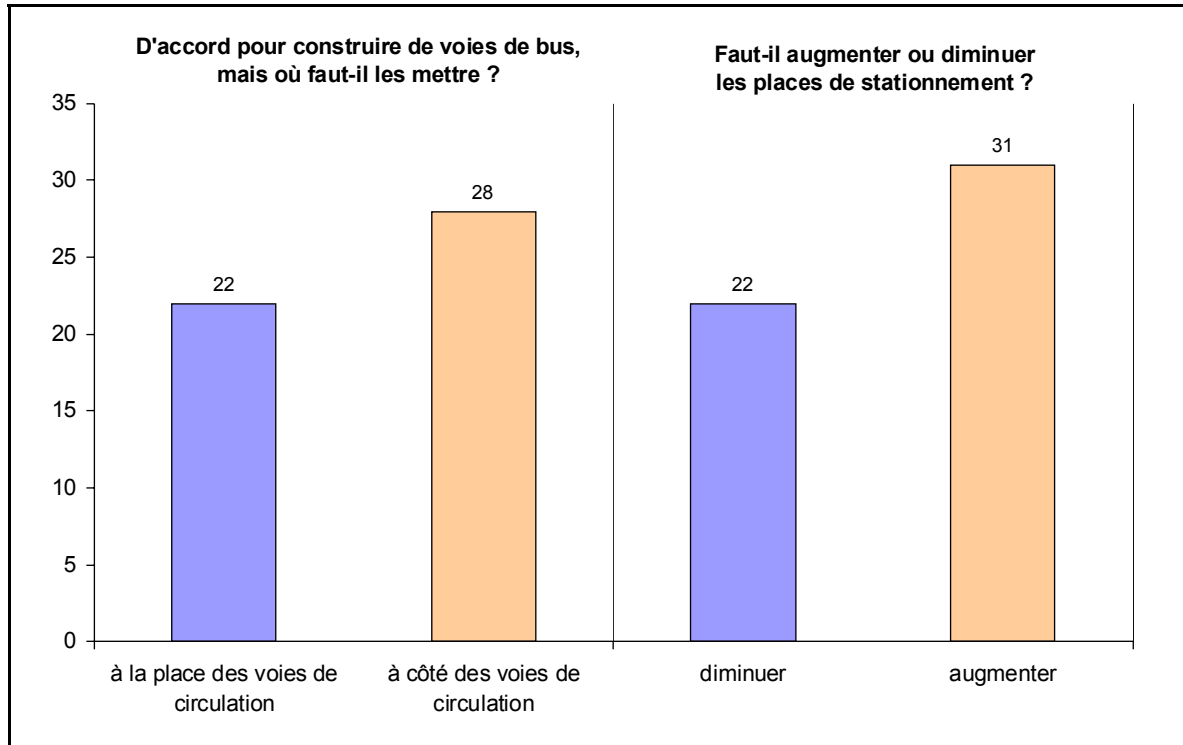
Pour connaître précisément le point de vue de chaque francilien rencontré, la question de la place de la voiture en ville a été posée dans les deux dernières questions de la fiche de renseignements :

- « Construire des voies réservées aux bus, aux vélos... très bien ! mais, d'après-vous, faut-il les mettre **à la place** ou **à côté** des voies de circulation ? »



- « Selon-vous, à propos du stationnement des voitures, pour diminuer la pollution il serait utile d'**augmenter** ou de **diminuer** les places de parking ? »

Les réponses à ces deux questions sont regroupées dans le graphique ci-après.



**Figure 95 – Histogramme des réponses aux questions concernant la place de l'automobile en ville : voies de bus et places de stationnement.**

Les avis sont partagés : faut-il diminuer ou augmenter les places de stationnement ?

« Je dirais ça ["diminuer"] parce que je sais que ça m'a déjà incité à pas prendre ma voiture » (E8) ; « ah ! si on diminue les places de parking, on sera obligé de prendre les transports.... » (E21) ; « ben oui, c'est une incitation, quand on est dans un endroit où il n'y a pas de place pour se garer » (E27)...

« Je pense pas qu'en diminuant les places de parking ça va inciter les gens à pas prendre la voiture. Je pense qu'il faudrait les augmenter. » (E22) ; « "diminuer les places...", alors ça non, moi je suis pas d'accord parce que ils se garent n'importe où : ils se garent n'importe où. La rue de Passy par exemple, des fois les bus ils peuvent plus passer hein !? elles sont en double file, triple file des fois alors... » (E5) ; « de toute façon c'est pas ça qui fera... je ne pense pas qu'en les diminuant c'est ça qui fera plus venir les gens par les transports » (E25).

Ajoutons que trois personnes ont indiqué qu'il fallait augmenter le nombre de places de stationnement résidentiel et diminuer les autres, d'où un total des réponses égal à 53. Enfin, certaines personnes ont bien compris le lien qui sous-tendait les deux questions : « oui, oui, je peux pas mettre en haut "à côté" et puis "diminuer" de l'autre côté, c'est pas très logique mon raisonnement » (E32).

L'équilibre, constaté ci-avant, entre les personnes qui sont pour ou contre une diminution de la place de l'automobile en ville n'est pas toujours confirmé : dans le sondage IRSN, plus de 73 % des personnes interrogées sont d'accord pour « réserver plus de place dans les rues pour les transports en commun » et pour « réduire la circulation dans les villes »<sup>416</sup>. Rappelons que ce sondage a été effectué auprès d'un échantillon de la population française en général alors que nous nous adressons à des habitants de l'agglomération parisienne...

### 1.2.3- Pour quels résultats ?

Cependant, l'efficacité de la réduction de la circulation et du nombre de places de parking est discutée : « mais bon est-ce qu'effectivement **c'est vraiment efficace ?** » (E12). Certains pensent justement que la pollution ne va pas diminuer mais augmenter ou encore que l'activité économique va être réduite.

À propos des voies de bus élargies dans Paris, qui se multiplient depuis l'élection de Bertrand Delanoë à l'Hôtel de Ville : « ah mais déjà ce que le Maire de Paris a fait, c'est une honte ! une honte ! *les voies réservées, parce que ça fait des bouchons...* mais elles sont trop grandes les voies ! ça fait plus de bouchons donc forcément plus de pollution, plus de pots d'échappements qui fument... je trouve ça ridicule ce qu'il a fait » (E17) ; « déjà il y a moins de place pour les voitures donc du coup, ça fait effectivement plus d'embouteillages donc euh plus de pollution » (E45).

Certains défendent l'opération : « non, parce qu'il y a quand même un trafic routier qui a dû... *diminuer* qui a forcément diminué ou qui s'est ventilé différemment. Donc euh... je pense pas, je pense que ça a un côté positif pour la ville de Paris » (E33).

Selon quelques personnes, les restrictions de circulation pourraient provoquer une **baisse de l'activité économique** : « ça revient un peu au problème américain : on est dans une réalité

<sup>416</sup> BONNEFOUS S., EGOUY R et BRENOT J., *op. cit.*, p.9

économique. Je crois que c'est un choix à faire : est-ce qu'on freine le développement économique, est-ce qu'on change d'orientation économique, et on préserve l'avenir ou on continue maintenant, et on se coule... au choix » (E11) ; « les gens ils prennent leur voiture pour aller au travail » (E28), « parce que les livraisons en tramway j'y crois pas non plus... » (E10)...

## 1.3- Développer les transports alternatifs

Si l'on souhaite que les automobilistes laissent leur voiture au garage, il faut améliorer les transports en commun, favoriser leur pratique ainsi que celle des modes de déplacements alternatifs.

### 1.3.1- Améliorer les transports collectifs

La faiblesse des alternatives à la voiture est un vrai problème auquel les franciliens sont confrontés quotidiennement : **manque de confort, prix, durée des trajets, temps d'attente, insécurité...** La « mauvaise image » des transports en commun a également été relevée dans l'enquête LORNE<sup>417</sup>. Les chercheurs de l'OPRESE soulignent par ailleurs que « le manque de transports en commun et l'État ou la municipalité qui n'agissent pas pour faire bouger les choses dans ce domaine est en matière de pollution de l'air un des thèmes vraisemblablement les plus porteurs »<sup>418</sup>. Même situation en région grenobloise où plus de 80 % des personnes interrogées estiment que « la lutte anti-pollution atmosphérique : c'est l'affaire des pouvoirs publics qui doivent augmenter l'offre des transports en commun »<sup>419</sup>.

« Un usager il va dire attendez, vous payez tant de carte orange admettons une quatre zones c'est 500 balles par mois euh... le mec il fait son calcul par rapport à sa bagnole et les usages qu'il en a, pourquoi je me ferai chier en transports en commun, à marcher, aux heures de pointe, avec tous les cons serrés dans le... *ouais* autant que je prenne ma bagnole : je suis dans ma voiture, j'ai la radio » (E44).

« Si effectivement les transports en commun étaient adaptés de banlieue à banlieue... vous faites, je sais pas moi, Antony par exemple, Issy-les-Moulineaux, c'est la catastrophe et pourtant en voiture il y en a pour 10 minutes un quart d'heure. [...] c'est vrai que c'est franchement une catastrophe. Je trouve que si... euh les transports en commun sont pas du

<sup>417</sup> LORNE CONSEIL – DRIRE IDF, *op. cit.*, p.31

<sup>418</sup> OPRESE – IFEN, *op. cit.*, p.33

<sup>419</sup> CAREPS – ADEME, *op. cit.*, p.58

« tout adaptés » (E13) ; « les transports ce serait pas possible, je travaille dans les trains je peux vous le dire *ouais, ce serait pas possible ? pas pour tout le monde quoi* non, pas pour tout le monde quoi, il y en a qui travaille hyper tôt, qui habitent hyper loin, ils ont besoin de leur voiture [...] ouais, il y en a beaucoup qui sont mal desservis » (E30).

« Autre chose, si vous avez une course à faire le soir, ou des trucs comme ça, ou y a des heures où j'aimerais pas prendre le métro hein, ceux qui travaillent un peu tard, j' préfère prendre ma voiture que le métro hein. (E7) ; « les transports en commun c'est... c'est pas ça, il y a plein de grèves euh... » (E10) ; « je n'aime pas les transports en commun... je n'aime pas attendre, je n'aime pas.. la promiscuité aussi... » (E17) et puis « avec les deux petites filles c'est pas possible, avec la poussette (E24)

**Améliorer et développer** les transports en commun pour inciter les automobilistes à laisser la voiture au garage : le principe est simple... « J'ose croire qu'effectivement si les transports en commun étaient plus attractifs, peut-être que des gens, j'espère que les gens... » (E12) ; « ah moi je serais enchanté d'avoir des moyens de locomotion qui me permettent de m'en passer, oui » (E35) ; « arriver à faire euh... que du transport dans Paris, *ouais* développer le transport et développer le... parce que le bus pollue moins et tout ça, pour limiter vraiment, qu'il y ait moins de voitures possible dans Paris, ouais, c'est ce qu'il faut arriver à faire » (E42).

Cependant, certains sont sceptiques : « faciliter les transports en commun mais c'est pareil, ça servira pas à tout... » (E1) ; « ben certains bus je crois, ben ils ont fait des essais mais euh c'est pas évident c'est sûr que ça va pas se faire en un jour... » (E5). En outre, « c'est le serpent qui se mord la queue. Quel est l'intérêt de prendre un bus qui avance pas : aucun intérêt si ce n'est qu'on peut lire et dormir. Donc si on veut, si on veut limiter le nombre de voitures sur la route, il faut développer le transport en commun, si on veut développer le transport en commun, il faut limiter le nombre de voitures » (E11).

La question concrète de l'amélioration du service suite aux **voies de bus** a été discutée avec toutes les personnes interrogées, notamment à propos de l'élargissement de voies de bus lancé par la Mairie de Paris en 2001 (voir la figure précédente).

« Je trouve que c'est une bonne chose parce que moi je n'ai que ça pour me déplacer et ça va beaucoup plus vite » (E3) ; « ouais déjà ça va plus vite, ouais et puis on n'est pas confronté aux problèmes de bouchons quoi. *les automobilistes oui, c'est...* tant pis pour eux !!

[elle rit] » (E13). Et la politique reste au second plan : « ouais, ouais, moi à la limite, ça me gêne pas, c'est même très bien, ah ouais, c'est même très bien... malgré que j'aime pas du tout Delanoë, moi je trouve que c'est très bien. Si effectivement... Vous voyez, c'est même pas une question politique, c'est qu'effectivement c'est une question pratique » (E12).

Les couloirs de bus c'est bien, quand ils sont réservés aux bus : « mais personne les respecte donc... les taxis passent dans les couloirs de bus, donc on gagne pas vraiment » (E10) ; « je trouve qu'ils ont beaucoup élargi mais c'est-à-dire que bon ben y a le problème des... y a tout le monde qui l'emprunte, y a les motos qui devraient pas. Y a autant de motos que le reste : les vélos j'suis d'accord mais les motos j'suis pas d'accord qu'ils le prennent hein » (E7)...

Certaines personnes sont moins satisfaites : « oui, je trouve que c'est bien, mais je les trouve un peu larges quand même [...] je trouve qu'ils ont exagéré la largeur. Parce que bon faut que les voitures puissent passer bon, il n'y a pas que des bus mais les taxis aussi ils ont le droit de prendre les couloirs » (E5) ; « on voit bien à Paris, les gens continuent à de toute façon venir en voiture [...]ben là le bus, le Trans-Val [Trans-Val-de-Marne] je trouve ça c'est génial, parce qu'il y a de la place mais sur Paris, c'est pas idéal » (E20)...

Pour lutter contre la pollution, il faut **inciter les automobilistes** à « s'arrêter aux portes de Paris » (E2) : « moi je vois il y a beaucoup de collègues à moi qui habitent en banlieue, ils vont... ils vont jusqu'à leur gare, le métro ou le RER un truc comme ça en voiture [...] en voiture, et après, ils prennent les transports » (E42) ; « à mon avis faut construire des grands, des gros parkings aux portes de Paris » (E3).

Une personne suggère la même démarche avec les cars de touristes : « déjà tous les cars de touristes à mon avis, personnel, ils devraient tous être arrêtés aux portes de Paris [...] et après : c'est transports. Déjà ça fait gagner de l'argent aux... aux entreprises, *oui mais ça va peut-être pas plaire aux gens qui, aux communes en banlieue et qui vont laisser, qui vont devoir supporter les cars quoi* ouais mais bon c'est l'installation d'un parking, c'est de l'argent qui rentre de partout dans les banlieues [...] c'est tout un... il y a tout à revoir (E42).

Les aides fiscales seraient aussi les bienvenues : « moi je trouve qu'on devrait justement réduire sur les transports en commun pour les gens » (E44), ou bien le covoiturage : « déjà on devrait développer le covoiturage quitte à faire des aides fiscales pour ceux qui le font par exemple, pour encourager le système » (E11).

### 1.3.2- Valoriser les modes doux de déplacement

Une personne préconise « un rapprochement du travail par rapport au domicile plutôt qu'une expatriation, de plus en plus du travail » (E35) justement pour ne plus être obligé de prendre la voiture. Dans la lignée, il faut « faire plus de **zones piétonnes** » (E49) et valoriser cette pratique : « je marche beaucoup à pied alors ce qui me sensibilise c'est quand je vois les panneaux maintenant là pour les piétons "on existe", etc. là je suis assez d'accord. » (E45).

Quand les distances s'allongent c'est le **vélo** qui est compétitif, à condition qu'il y ait des pistes et que la pratique soit sûre : « je trouve qu'ils ne font rien pour les cyclistes, rien du tout » (E5). Il faut « développer [...] les voies de vélos » (E8), « développer les... les voies les pistes cyclables » (E49). Et ensuite il faut qu'elles soient respectées : « les vélos à chaque fois se font... les pistes cyclables, c'est pareil, les gens veulent prendre leur vélo mais les gens se garent dessus. Donc c'est bien d'essayer mais il faut derrière des mesures répressives... » (E10).

La pratique du vélo en ville est parfois perçue comme dangereuse : « en plus oui, moi je peux vous dire hein, je faisais du vélo il y a 10 ou 15 ans, c'est terminé, c'est trop dangereux » (E14) ; « ben je travaille là. Et j'ai un peu peur de prendre le vélo [...] si, il y a une piste mais ça a pas l'air d'être bien fréquenté... [il rit] » (E21) ; « enfin je suis bien vélo mais dans Paris, non ! [...] parce que j'ai peur [...] c'est trop dangereux » (E6)... D'autant plus que « ici vous allez faire de vélo, il y a des connards qui vont vous le faucher... » (E12).

D'autres personnes ne retiennent que les bénéfices : « quand je vois, de temps en temps en Hollande, il y a beaucoup moins de voitures, beaucoup plus de vélos et les gens sont en meilleure santé quoi » (E49) ; « oui, moi je pense que c'est une bonne idée, oui parce que ça fait pas de mal aux gens de marcher un peu hein » (E5) ; « c'est moins cher, plus sûr, plus rapide » (E49) ; « je suis pas coincé dans les embouteillages, j'économise du temps et puis je suis tranquille » (E3) ; « c'est vrai que ça évite la pollution, ça économise la voiture, je trouve que c'est très bien [...] Et bon évidemment après on a les, les problèmes pratiques pour se garer et tout donc... on a pas ce problème là » (E26).

Plusieurs personnes ont abordé **la question du covoiturage** à partir d'un constat : « chaque fois que je vais à Paris, je rentre, les bouchons à l'heure de pointe : une personne qui roule une voiture » (E24), « mais vous voyez par exemple, sur le périph à Paris, vous voyez... il y a

qu'une seule personne en voiture » (E16), « il y a qu'à regarder les voitures qui passent là : il y a une personne par voiture [...] déjà on devrait développer le covoiturage quitte à faire des aides fiscales pour ceux qui le font par exemple, pour encourager le système » (E11). Par exemple : « aux États-Unis, sur le périphérique, [...] déjà vous en avez 6 [voies], il y en a une 7<sup>e</sup> elle est réservée aux voitures où ils sont, qui sont minimum 3 » (E16)

« Avec le co-voiturage il y aura moins de voitures à circuler donc il y aura moins de pollution à cause des voitures mais, c'est pareil, faut aller dans la même direction, faut aller au même endroit [...]c'est pas évident à mettre en place » (E1), « c'est pas évident : si ils vont pas au même endroit et tout, c'est pas évident » (E22) ; « mais à la limite, deux personnes qui résident en banlieue et qui travaillent à Paris peuvent toujours se laisser à une station de métro et de là c'est facile de rejoindre le lieu de travail » (E3).

La question du covoiturage pour lutter contre la pollution a été abordée spontanément avec seulement 7 personnes (sur 50), et aucune ne dit le pratiquer régulièrement. Pourtant, selon le CAREPS, le covoiturage serait une mesure antipollution admise par 83,9 % des personnes interrogées (par téléphone) en région grenobloise<sup>420</sup>. Cet écart résulte vraisemblablement plus d'une sur-déclaration que d'une différence comportementale entre les franciliens et les grenoblois : il semble que le covoiturage soit une mesure plébiscitée par tous mais dont la mise en œuvre pratique soit réservée « aux autres » !

## 1.4- Éduquer et sensibiliser

Selon plusieurs personnes rencontrées, la lutte contre la pollution passe aussi par l'éducation et la sensibilisation au problème, au jour le jour mais également lors des alertes à la pollution.

### 1.4.1- Au jour le jour

Plusieurs personnes soulignent le manque de civisme de la part de leurs concitoyens : « mais euh... vous dites un Français il est écologiste mais ça va pas l'empêcher de foutre ses détritrus par terre, d'acheter des cigarettes... ou je fume pas et je vais quand même prendre mon sac en plastique qui est non bio-dégradable et je vais le jeter dehors » (E33). « Pffff ! je pars du principe qu'effectivement il faudrait rééduquer les gens quoi ! [...] Si les gens on leur apprenait à être polis, si les gens on leur donnait du... des cours de civisme dès le départ [...] comment se fait-il que dans certains pays quand on dit 60 [km/h] ben c'est 60 » (E12).

<sup>420</sup> CAREPS – ADEME, *op. cit.*, p.58

Par conséquent, il faut **informer et expliquer** pour espérer changer les mentalités : « je pense qu'il faudrait sensibiliser plus les gens [...] je sais pas si tout le monde se sent concerné ? » (E26) ; « en parler plus et puis directement aux jeunes je pense que c'est eux l'avenir et c'est peut-être eux qui en prendront plus conscience » (E27).

« Ils sensibilisent mais bon, est-ce que les gens sont très réceptifs, j'en ai pas l'impression hein » (E32). Un moniteur d'auto-école témoigne : « moi ça fait partie de mes cours hein. Bon le cours quand je commence un élève en B [permis B] il y a... je fais 10 minutes sur la pollution, sur les économies d'énergie, euh... *c'est chouette ! ouais, sur l'agressivité au volant, la conduite souple...* tout. Le bruit, le bruit. Ça joue avec et bon. Ils sont pas très très sensibles à ce genre de notions là, je termine toujours par un rapport avec l'argent : ça ça marche bien. Ben oui, mais bon, je prends ce que je trouve hein... *le gain économique quand on...* voilà, tout à fait. Bon, maintenant, ils arrivent à tomber d'accord avec moi mais maintenant est-ce qu'ils vont suivrent dans cette idée là, moi j'en sais rien » (E11).

Certains pensent qu'il faut « faire peur aux gens » (E32) : « Ben faut peut-être mieux éduquer les français, [...] en leur faisant un petit peu plus peur » (E16) ; « mais les gens ils s'en foutent franchement ! ça se voit, je veux dire. Ils feraient pas attention. Vous pouvez mettre un indice, ils regardent à peine, ils regardent pas du tout... les gens... il faudrait des... disons qu'il n'y a pas des annonces chocs qui sont faites *un peu comme pour le tabac* voilà, exactement, c'est ce que je pensais, comme pour le tabac, vraiment choc, les gens ils réagissent, il n'y a que comme ça » (E30).

La question du contenu d'une éventuelle communication publique a été posée dans l'étude LORNE et les résultats sont similaires : « C'est d'abord le thème d'une explication à la population qui s'impose en premier lieu. On devrait *"dire à chacun qu'il pollue"* et démontrer la nocivité de la pollution ou l'intérêt des transports en commun. Beaucoup pensent qu'il faudrait montrer la *"relation voiture / santé"*, choquer *"comme la sécurité routière"* en y mettant *"les grands moyens"*. Certains évoquent des messages agressifs pour faire réfléchir : *"montrer les poumons noircis"*, *"dans 10 ans vous êtes morts"*. On fait référence aux campagnes du SIDA *"qui ont bien marché puisqu'aujourd'hui ça va mieux"* »<sup>421</sup>.

---

<sup>421</sup> LORNE CONSEIL – DRIRE IDF, *op. cit.*, p.27



Enfin, la question de la médiatisation de **l'indice Atmo** a été abordée : « ben à la météo quand il fait chaud ils aiment bien mettre l'indice de pollution » (E8) : « les messages qui passent vous avez ça tous les soirs, je ne sais pas si vous regardez, moi c'est la 3, ils vous donnent donc l'air de Paris, alors ça va de 1 à 10 je crois, quelque chose comme ça *ouais* quand ça dépasse pas 5 bon, c'est bon. Et dès que ça monte au dessus de 5, l'air est pollué » (E7)...

« L'indice... mais bon c'est un gadget parce que ça nous sert à quoi, je veux dire on fait quand même, on vit comme avant : on travaille, on va aller boire un coup en terrasse, c'est parce que c'est rouge qu'on va pas sortir prendre un café à la terrasse » (E41).

### 1.4.2- En cas d'alerte

Le risque de pic de pollution a incité les pouvoirs publics à instaurer des procédures d'information de la population et à déclencher des mesures visant à limiter l'émission de gaz polluants. **L'efficacité** de la réduction de la vitesse et de la circulation alternée est discutée : « moi je crois que le niveau a été mis un peu haut » (E11) ; « en fait, moi je trouve que les pouvoirs publics, dans Île-de-France en tout cas, s'inquiètent des pics quand ils sont là quoi. C'est tous les jours, c'est maintenant qu'on devrait avoir moins de circulation » (E12). L'information d'alerte, « c'est trop ponctuel », il faut « un message constant et peut-être que ça peut faire réagir quoi » (E46).

« La circulation alternée [...] ça c'est encore une hypocrisie parce que en cas de circulation alternée, ça ne concerne que les voitures qui n'ont pas la pastille verte donc ça correspond [...] *ouais, ouais*, donc ça représente combien de voitures qui n'auront pas le droit de circuler ? à mon avis c'est pas ça qui fera baisser le pic hein » (E11) ; « ben le problème c'est qu'encore une fois ben les mecs qui ont les moyens vont s'acheter deux voitures avec les plaques paires et impaires, voilà ! » (E12) ; « ça va pénaliser vraiment le mec qui a vraiment besoin de sa voiture... » (E42)...

Quand bien même ces mesures seraient efficaces, encore faudrait-il qu'elles soient mises en œuvre. Les personnes qui font des efforts pour adopter un comportement citoyen pestent contre ceux qui n'y prêtent pas attention : « c'est vrai que c'est irritant quoi. On se dit oh ben on joue le jeu, on fait un effort et ben finalement on s'aperçoit que... » (E11). Les notions de **culture**, d'**éducation**, de **sensibilisation**... sont alors mises en avant :

- « Quand on dit, effectivement quand sur le périph il y a marqué "pic de pollution, diminuez votre vitesse", ben pfff, franchement, 8 sur 10 ne respectent pas, ils n'en ont rien à faire... » « comment se fait-il que dans certains pays quand on dit "60" ben c'est 60 [...] si les gens étaient plus éduqués, on aurait moins de problèmes je pense... » (E12) ;
- « Mais les gens ils s'en foutent franchement ! ça se voit, je veux dire, ils feraient pas attention. Vous pouvez mettre un indice, ils regardent à peine, ils regardent pas du tout... » (E30) ;
- « Les gens s'en foutent [...] on est quand-même assez égoïstes je pense, le français est assez égoïste et chacun ne pense qu'à soi » (E17) ;
- « J'en sais rien et encore les gens s'ils étaient un peu plus... je viens encore de voir deux mobylettes qui grillaient les feux rouges ! non, je crois que les gens on pourra pas... » (E20) ;
- « Les pistes cyclables, c'est pareil, les gens veulent prendre leur vélo mais les gens se garent dessus » « les parisiens sont pas très disciplinés » « c'est les mentalités plutôt qu'il faudrait changer » (E10) ;

C'est un problème typiquement français, voire parisien : « oui, c'est le sens civique qui n'est pas très développé en France de toute façon [...] par expérience, je sais que dans les pays nordiques il y a un sens civique, aussi qui concerne donc le trafic et le comportement social... dans le trafic qui est complètement différent que en France, que les pays latins en général » (E41) ; « surtout à Paris, on est toujours pressé à Paris donc euh... si on voit que ça circule je veux dire, les gens se privent pas quoi. [...] oui mais on est pas près à... parce qu'on est pas discipliné » (E46).

Lorsque la notion de citoyenneté atteint ses limites, l'usage de la **répression** est invoqué : « bon maintenant il faut arrêter de dire "il faut pas le faire", il faut leur taper sur les doigts et puis c'est tout » (E11) ; « on demande à quelqu'un euh... de le faire, gentiment, et qu'il le fait pas, ça aboutira jamais à rien. Si on oblige, si on lui dit maintenant "c'est comme ça, dès qu'il y a un pic et ben vous sortez de votre voiture, vous prenez les transports en commun", bon on va grincer des dents mais on va tous le faire. » « à partir du moment où il y a de la sanction, les mentalités changent, forcément » (E33).

Finalement, « Ça sert à quoi alors d'alerter ? [...] ben quelques âmes sensibles mais... franchement, en majorité, non. Ça change rien aux personnes, ça change rien à leur train de vie, à leur manière de vivre... peut-être que certains euh... je crois que c'est pour un public assez... » (E30).

## 1.5- Faire avec

Le point de vue un peu extrême défendu par plusieurs franciliens consiste à considérer la pollution comme un mal nécessaire, conséquence de la vie en ville et du progrès, la seule chose à faire étant de s'en protéger avec des masques ou de quitter carrément la région...

### 1.5.1- La pollution, c'est le progrès

La pollution, « c'est un mal, un **mal nécessaire** » (E47), « on a un rythme dans les grandes villes, personne ne résoudra le problème, quel que soit le pays, quel que soit... même en Allemagne » « Nos grands-parents ils avaient un âne, nous on a une voiture, ça fait l'équivalent d'un âne [...] on peut pas s'en passer » (E31). « La société fait que c'est une société de consommation, dite de consommation, dit développement de nouvelles technologies et ce sont des technologies puantes polluantes donc euh... » (E33). « Moi je dirais quand même que c'est un phénomène qui va avec le développement de la société. J'en suis persuadée » (E32). Le fatalisme a également été relevé par les chercheurs de l'OPRESE comme « l'attitude la mieux partagée »<sup>422</sup>.

La lutte est donc inutile, sauf à revenir plusieurs années en arrière : « oui, maintenant faut améliorer la qualité de l'air euh... et bien on revient 90 ans en arrière et puis on arrête la révolution industrielle et puis on revient à ce qu'on était avant » (E33) ; « ben le progrès il a tellement pris une ampleur pas possible qu'on peut pas faire marche arrière, c'est sûr et certain » (E37).

En outre, le secteur de l'automobile est générateur de **nombreux emplois** : « oui, on dépend tous de la voiture. Je crois qu'il y a en France, au niveau des voitures, oh facilement 30 % qui vivent de ça... 30 % ! [...] tous qui sont sous-traitants et derrière, et derrière et derrière... si il y a pas de voiture, je crois en France, on retournerait au Moyen-Âge » (E31) ; « le problème c'est qu'il y a tellement d'enjeux économiques qu'on peut jamais rien faire. Les constructeurs ils ont un pouvoir tellement énorme qu'on peut pas leur dire : bridez les voitures, faites moins de pollution, faites moins de ça, on peut pas ! [...] sinon c'est tout un marché qui s'écroule et tout ça... donc on sait très bien qu'on est amené à vivre comme ça. (E42).

---

<sup>422</sup> OPRESE – IFEN, *op. cit.*, p.38

À ce propos, voici une réflexion menée à propos de l'insécurité routière mais qui peut être transposée à la pollution de l'air :

Est-il nécessaire et utile, c'est-à-dire efficace, de lutter contre l'insécurité routière ? Une réponse positive ne va pas de soi et exige démonstration. En effet, il n'est pas évident a priori que le fléau des accidents de la route soit autre chose que le prix à payer en contrepartie de l'accroissement des échanges et de la mobilité.<sup>423</sup>

En effet : la voiture est-elle indispensable à la vie économique de la ville ? Est-il simplement possible de réduire sa place en milieu urbain ? Certains franciliens rencontrés pensent justement qu'on ne peut rien faire contre l'automobile, qu'il est déjà trop tard :

- « Dans toutes les villes c'est comme ça, on ne peut pas, c'est impossible d'arrêter les voitures » (E1) ;
- « *Et si ça tue plein de gens ?* ben qu'est-ce que vous voulez, c'est pas moi qui fait le progrès hein ! » (E37) ;
- « On a, on a un rythme dans les grandes villes, personne ne résoudra le problème » (E31) ;
- « On ne peut pas empêcher les gens de rouler en voiture, quand on a des enfants, je ne sais pas comment on peut se balader, comment on peut aller à certains endroits si on a pas de voiture... » (E2).

Comme nous l'avons montré<sup>424</sup>, ces arguments imparables sont régulièrement utilisés dans les médias par les pro-automobilistes pour couper à tout débat sur la place de l'automobile en ville et, plus généralement, sur sa place dans nos vies.

## 1.5.2- Se protéger

Enfin, en dernier recours, les citoyens peuvent se protéger en se mettant hors de portée des polluants, en filtrant l'air respiré ou en se mettant à l'abri.

L'autre possibilité c'est de **s'éloigner des sources** de pollution s'éloigner des axes de circulation : « *et si vous venez là [jardin du Luxembourg], c'est seulement parce que c'est joli ou l'air est plus agréable ?* au moins j'ai moins de voitures, j'entends pas le bruit des voitures, et puis c'est le seul endroit où il y a de l'air, des arbres [...] on respire un peu là, on a l'impression, je crois ! » (E6) ; « ah je trouve que c'est bien de leur conseiller de rester chez elles... j'ai ma maman qui, quand il y a ça, je lui dis "écoute, tu restes chez toi..." ou quand il

<sup>423</sup> ABRAHAM Claude, « Atelier d'accident et transport » In Maurice TUBIANA, Constantin VROUSOS, Catherine CARDE et Jean-Pierre PAGÈS (dir.), *Risque & société*, Éditions Nucléon, juillet 1999, p.404

<sup>424</sup> Chapitre G-RÔLE DES ACTEURS, paragraphe 3.1.2-L'impossible débat.

fait trop chaud ou quand... faut faire attention parce que c'est vrai que l'air n'est pas... très bien respirable pour tout le monde [...] ou même les enfants dans les écoles, imposer qu'ils aillent pas jouer » (E17) ; « si, quand c'est vraiment trop important, je reste chez moi parce que j'ai pas vraiment envie de trop en souffrir » (E22).

La solution extrême, mais délicate : quitter la région. « Non, on ne peut pas supprimer les voitures, toutes les usines et tout, non, on n'arrivera jamais à réduire hein... sauf à aller vivre ailleurs » (E17) ; « je peux pas partir à la campagne dès qu'il fait pas beau » (E33).

Le filtrage de l'air est envisagé mais critiqué : « parce que moi bon ben je vois les gens avec leurs masques bon ça me fait rire. Bon c'est sûr il y a un filtre mais bon *vous pensez que ça sert à rien de...* ah si c'est bien, ça fait marcher le commerce ! » (E21).

Une autre manière de se protéger c'est d'augmenter son traitement médical : « si, si, j'ai plus de mal à respirer déjà, ben si, je le ressens vachement *et comment ça se passe alors ? vous restez plus chez vous, vous faites comment ?* ben non, je fait toujours du sport mais je prends plus de médicaments que la normale » (E19)

## 2- L'ENGAGEMENT PERSONNEL

Pendant les entretiens, nous avons discuté des différents moyens de lutte existants comme nous l'avons décrit ci-avant ; nous avons aussi abordé la question de l'engagement personnel dans la lutte pour une meilleure qualité de l'air. Plusieurs facteurs concernant le passage à l'acte ont été relevés :

- l'habitude du recours à l'automobile qui court-circuite souvent la réflexion qui pourrait se faire concernant le choix d'un autre moyen de transport (le réflexe et la réflexion),
- la perception que se fait chaque individu de l'efficacité ou non de telle ou telle action (l'(in)efficacité de l'action),
- la dimension citoyenne et, pour certains, politique, de la lutte contre la pollution (la dimension citoyenne),
- et, enfin, la question de l'articulation entre les connaissances et l'action (les connaissances pour l'action).

## 2.1- Le réflexe et la réflexion

Lorsqu'il faut se déplacer pour se rendre à son travail, dans le cadre d'un loisir..., la personne a-t-elle le **réflexe**, l'**habitude** de prendre son véhicule, sans réfléchir au moyen de transport le plus adapté à son trajet ? Au delà de l'habitude se trouve la réflexion, l'**analyse coût bénéfice** qui a été posée à chaque personne : est-ce par choix ou par obligation que vous prenez la voiture ? pour quelles raisons ? les transports en commun ne sont pas accessibles ?...

### 2.1.1- Les trajets pendulaires

Sur un plan de l'Île-de-France nous avons représenté les différents trajets pendulaires (domicile-travail) effectués par les personnes interrogées et le mode de transport employé. Pour une meilleure lisibilité, 3 groupes ont été créés selon la zone géographique d'entretien : « Paris », « banlieue sud », « banlieue nord ».

- Trajets de/vers Paris, trajets transversaux de banlieue à banlieue ;
- Trajets courts (au sein d'une même ville/arrondissement) ou longs (Chaville-Roissy ou Vitry-Villepinte par exemple) ;
- Modes de transport variés dans tous les cas cités dans les 2 points ci-dessus : « à pied... », « en métro... », « en moto... » et « en voiture ».

Pour être complets, ajoutons les précisions suivantes concernant les trois graphiques :

- Les domiciles des retraités et des sans-emploi ne sont pas indiqués sur les cartes ;
- Certaines villes sont situées à l'extérieur de la carte choisie comme Trie-la-Ville qui se trouve près de Beauvais dans l'Oise, ou bien Rambouillet, Saint-Quentin-en-Yvelines, Melun... Les flèches correspondantes sont donc interrompues ;
- Certaines personnes se déplacent dans toute l'Île-de-France pour leur travail (électricien intérimaire, laveur de vitre, technicien...) : plusieurs flèches disposées « en étoile » pour indiquer cette mobilité professionnelle ;
- Lorsque deux flèches identiques, de couleurs différentes se chevauchent, cela signifie que la personne utilise l'un ou l'autre des moyens de transport indiqués. Exemples : Paris 13 – Jussieu en vélo (flèche verte) ou en métro (flèche bleue) suivant le temps / ou Melun – Île-de-France en métro (flèche bleue) ou en voiture (flèche rouge) selon la destination...

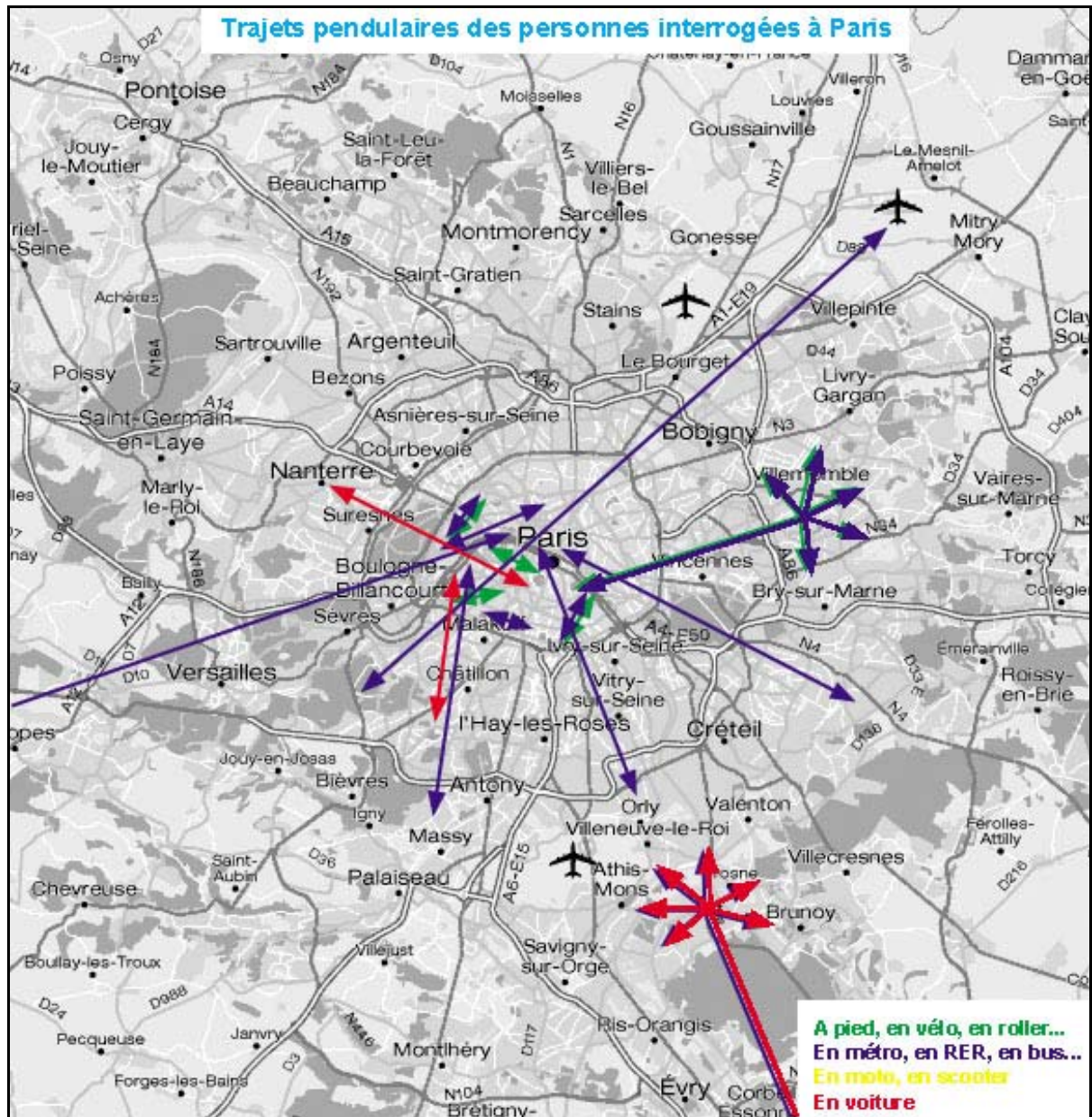


Figure 96 – Représentation graphique des trajets pendulaires des 17 personnes interrogées à Paris

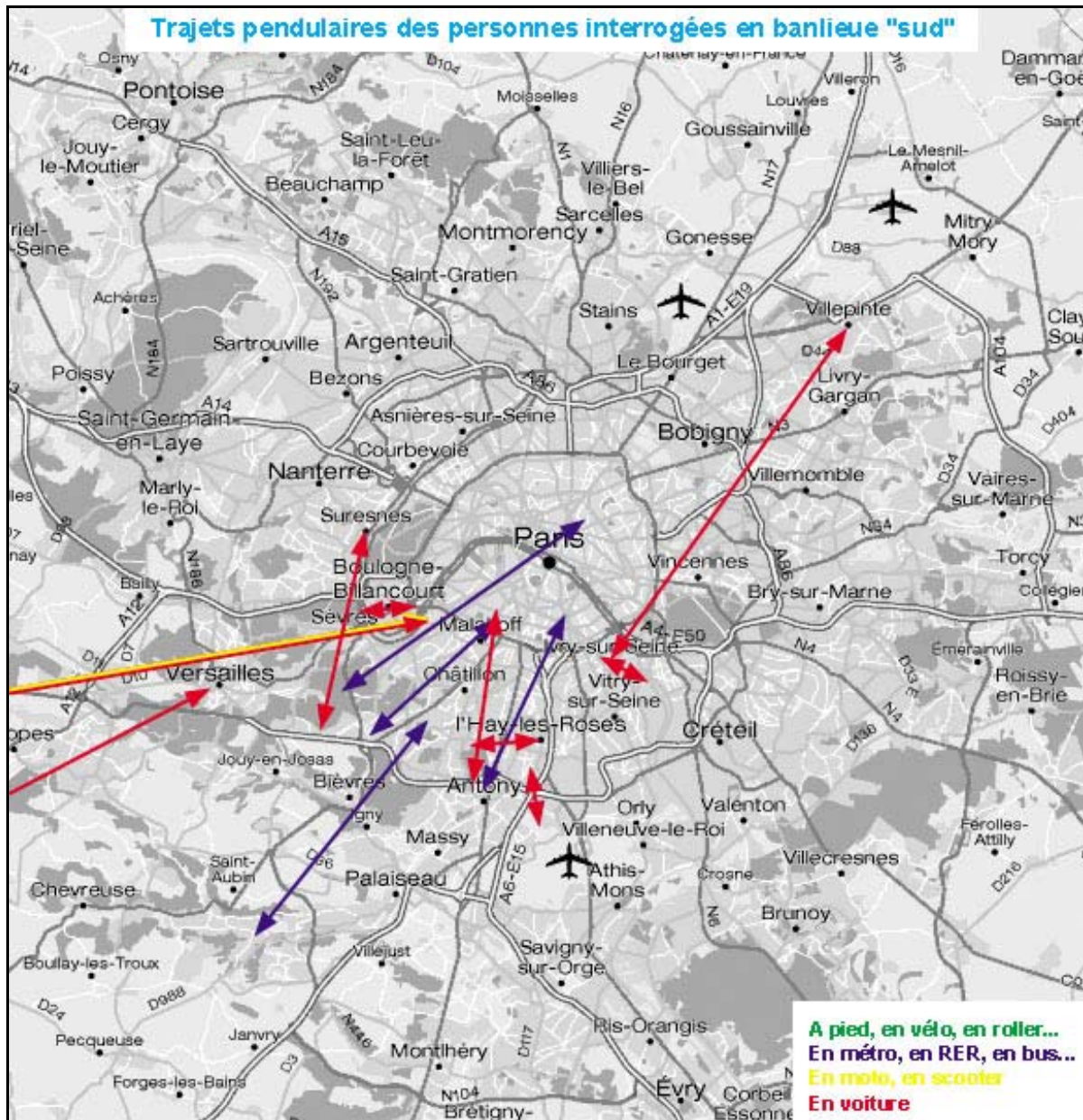


Figure 97 – Représentation graphique des trajets pendulaires des 14 personnes interrogées en banlieue "sud"



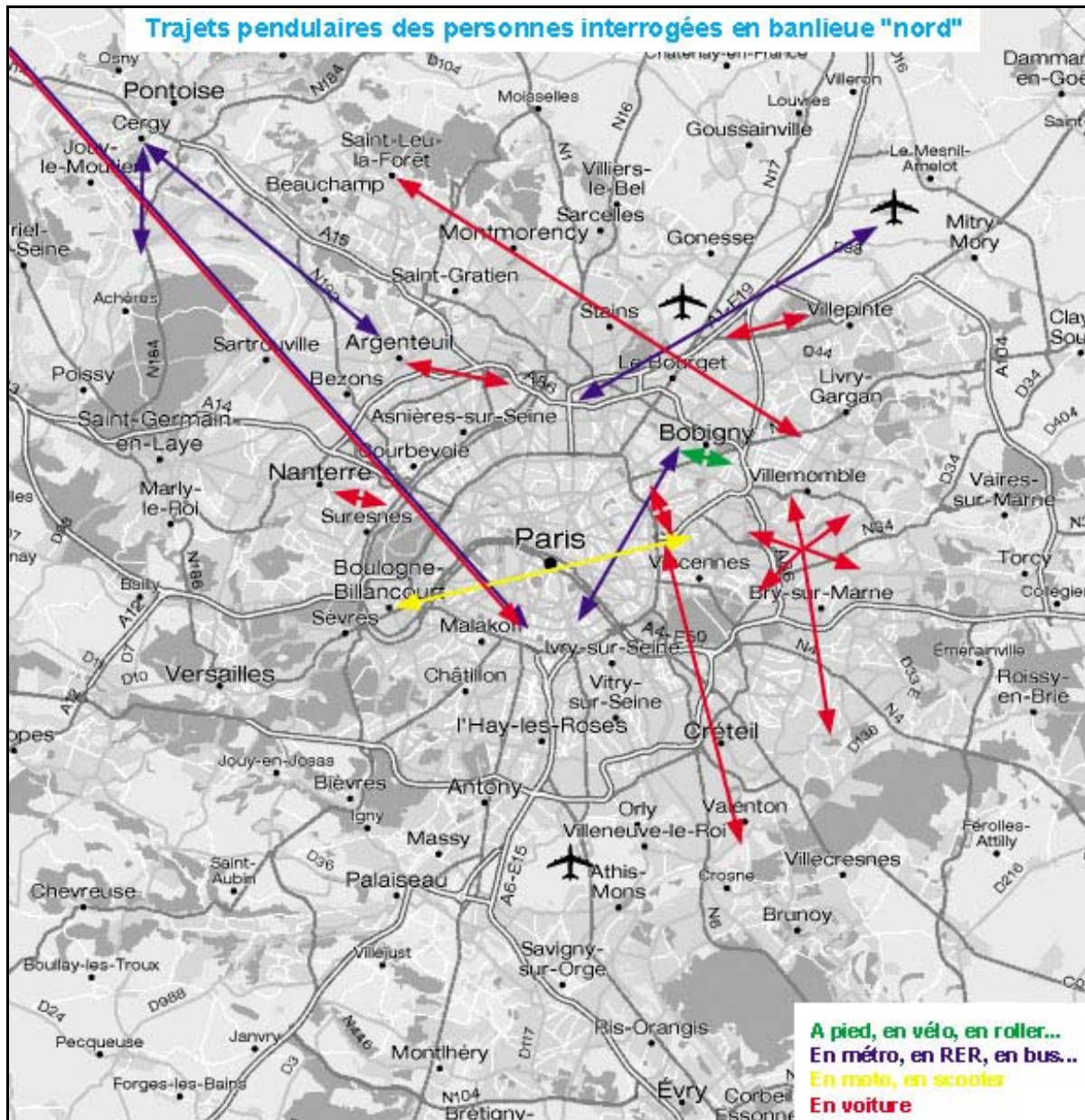


Figure 98 – Représentation graphique des trajets pendulaires des 19 personnes interrogées en banlieue "nord"

Le réflexe de prendre la voiture est parfois dénoncé par les franciliens : les « inconditionnels de la bagnole » (E44) qui « ont des habitudes » (E148) et ne peuvent se passer de l'automobile :

- « Parce que le mec qui a l'habitude de sa voiture [...] moi je vois il y a des personnes qui ont l'habitude en voiture euh... ils préfèrent mettre une demi-heure de plus en voiture que

de prendre le métro [...] ils ont appris comme ça, c'est tout "moi on me fera jamais prendre le métro" » (E25) ;

- « Quand vous avez... moi je peux me passer de la voiture : j'ai une voiture, je peux m'en passer. Du jour au lendemain, j'ai pu m'en passer. Mais je ne crois pas que tout le monde soit pareil, c'est pas possible ! ça fait partie... c'est comme le portable : si vous avez un portable, les gens ne peuvent plus se forcer. Ils ont un portable, ça fait partie de leur vie ! » (E6).

Les chercheurs du CAREPS montrent que « quel que soit le groupe [mères de jeunes enfants, "gros rouleurs", "écologistes", personnes âgées], les mêmes caractéristiques sont associées à l'automobile. C'est un objet de facilité, vecteur de liberté mais l'habitude joue cependant un grand rôle dans son usage »<sup>425</sup>.

## 2.1.2- Analyse coût-bénéfice

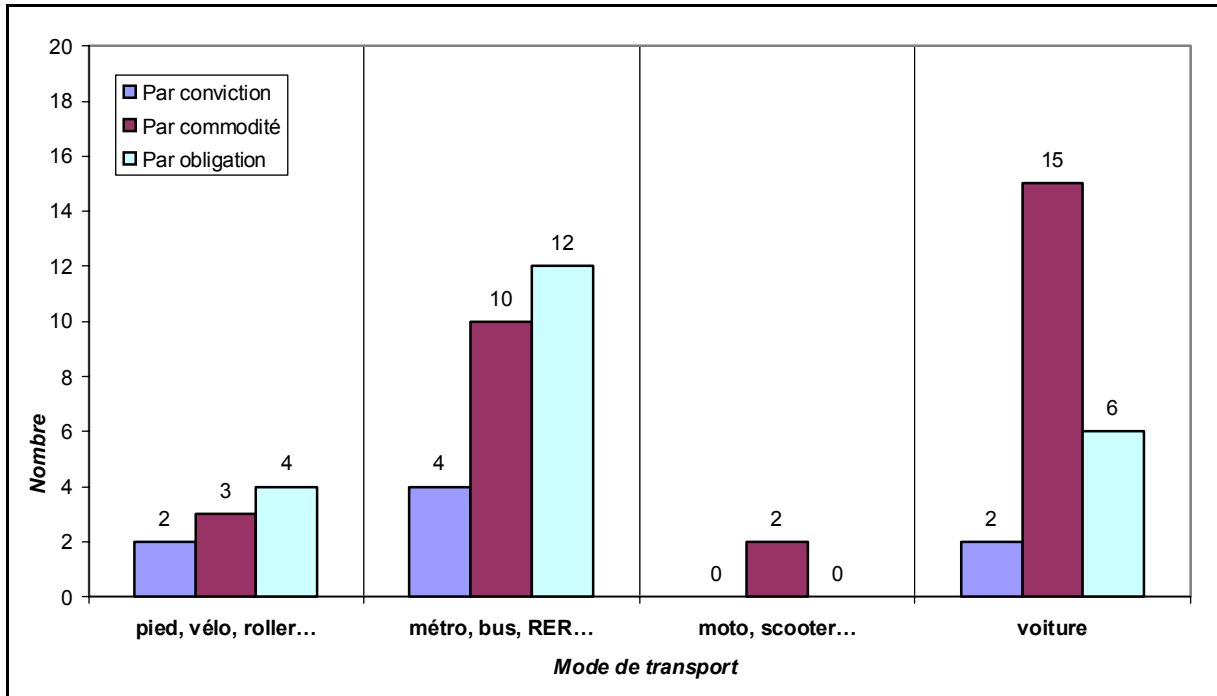
Nous avons demandé à chaque personne d'expliquer le choix de tel ou tel moyen de transport pour leurs déplacements quotidiens. Il s'agit d'inciter la personne à rendre compte de l'analyse coût-bénéfice, analyse qui n'est pas toujours effectuée avant de faire tel ou tel trajet. L'analyse est faite *a posteriori* pour justifier la pratique. Nous avons relevé trois types d'explication, dans le choix du mode de transport :

- **Par conviction** : « quand même par choix parce que même si j'avais la voiture, je préfère le métro » (E3) ; « je dirais honnêtement plus par choix : je n'aime pas les transports en commun » (E17).
- **Par commodité** : « [les transports en commun] c'est moins cher, plus sûr, plus rapide » (E49) ; « je mets 1h30 en métro, je mets une demi-heure en moto » (E37).
- **Par obligation** : « j'ai pas de voiture » (E4) ; « toujours en voiture, j'ai besoin de ma voiture pour travailler [...] je suis sage-femme à domicile » (E20).

Pour chaque moyen de transport, nous avons repéré le type d'explication fourni et nous avons représenté tout ça sous forme d'un histogramme (*cf.* ci-après).

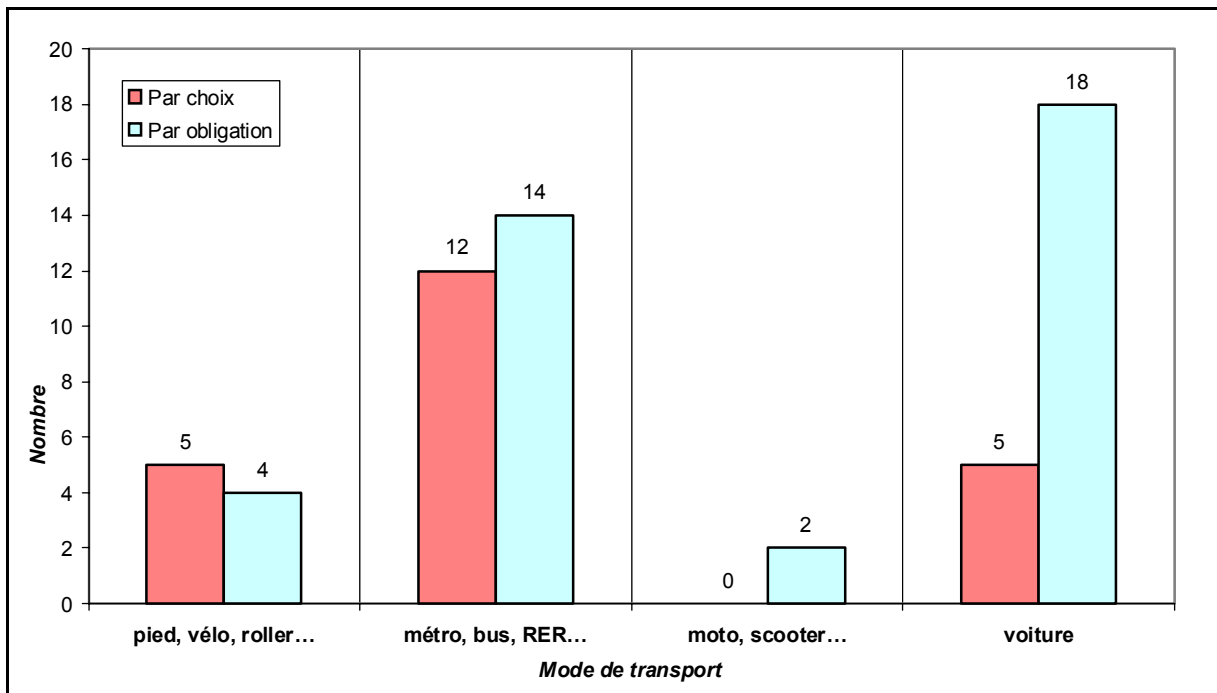
---

<sup>425</sup> CAREPS – ADEME, *op. cit.*, p.77



**Figure 99 – Trajet pendulaire : les raisons invoquées pour justifier le mode de transport utilisé**  
 (Total supérieur à 50 : plusieurs modes de transport peuvent être utilisés par chaque personne)

Dans la pratique, sur la fiche de renseignement, après avoir indiqué le mode de transport utilisé pour aller au travail, la personne interrogée devait indiquer si c'était « plutôt par choix ou par obligation ». Voici l'histogramme tiré de leurs réponses :



**Figure 100 – Mode de transport utilisé pour aller travailler : est-ce plutôt "par choix" ou "par obligation" (selon la personne elle-même) ?**  
 (Total supérieur à 50 : plusieurs modes de transport peuvent être utilisés par chaque personne)

Il est intéressant de noter combien nombre d'**automobilistes** (ou de motards) se disent « **obligés** » de prendre leur véhicule :

- « C'est pas direct déjà, et les horaires c'est pas... » (E19) ;
- « Moi c'est par obligation. Le garagiste il va pas prendre les transports et arriver en retard à son boulot et tous les ouvriers ils sont là, ils l'attendent ! » (E31) ;
- « J'suis heureux de pas être tributaire du RER » (E43) ;
- « Je mets 1h30 en métro, je mets une demi heure en moto. [...] donc je gagne deux heures, j'ai un gamin à m'occuper qui est en bas-âge [...] c'est deux heures de plus avec lui, Je le considère comme une obligation » (E35).

Ils sont peu nombreux à dire qu'il s'agit en fait d'un choix, qu'ils pourraient aller au travail en transports en commun mais que c'est moins pratique, moins rapide, moins confortable... (ces raisons étant par ailleurs recevables !). Les automobilistes se sentent-ils à ce point coupables de prendre leur voiture qu'ils se convainquent d'être « obligés » de la prendre ? Pourtant il est clair que sur certains trajets, la voiture n'a pas de concurrent, comme le soulignent certaines personnes. D'autres personnes s'affichent cependant comme des automobilistes purs et durs.

En comparaison, les personnes qui prennent les transports en commun ou qui vont à pied... n'ont pas ce problème et sont fières d'affirmer qu'elles prennent les transports en commun par choix.

Certains franciliens indiquent qu'ils **adaptent leur moyen de transport à la destination** : le réflexe avant de partir est alors de se poser la question suivante, quel est le moyen de transport le plus adapté pour atteindre tel endroit... En fait, dans de nombreux cas, le réflexe est toujours là, la réponse (automatique) dépend de la destination : si c'est Paris : les transports en commun, sinon la voiture ! pas besoin de réfléchir... :

- « Je prends les métros, le RER et la voiture [...] voilà, certains jours et puis des fois, des fois c'est par choix parce que la voiture c'est plus libre [...] quand je prends la voiture c'est pour faire moins de transports, je ne la prends pas jusqu'à Paris. (E27) ;
- « Ça dépend pour aller où. Si le transport en commun est commode, je le prends, sinon je prends ma voiture » (E34).

## 2.2- L'(in)efficacité de l'action

Au fil des entretiens, nous avons remarqué que l'efficacité des actions préconisées par les pouvoirs publics (comme laisser la voiture au garage ou ralentir lors des pics de pollution) était parfois discutée. L'enquête LORNE montre d'ailleurs que « concernant la responsabilité de chacun pouvant déboucher sur de nouveaux comportements, elle est généralement bien acceptée mais relativisée aux gestes simples les moins contraignants et surtout dont l'efficacité aurait été démontrée de manière convaincante »<sup>426</sup>.

Bien évidemment, si une action est jugée inefficace, cela constitue un frein pour la mise en œuvre de celle-ci. Deux aspects ont été étudiés :

- la responsabilité des voitures récentes dans la pollution ;
- la question de l'efficacité de la réduction de vitesse en cas d'alerte à la pollution.

### 2.2.1- Voitures récentes et lutte contre la pollution

Les voitures récentes polluent moins que les voitures plus anciennes : c'est indiscutable. Est-ce que cela permet à certaines personnes interrogées de se dédouaner de toute réflexion sur leur usage de l'automobile ? Posséder une voiture récente est-il un frein à l'action ?

Effectivement, certaines personnes ne comprennent pas qu'on leur demande un effort alors que leur véhicule est récent et que **des épaves**, bien plus polluantes, **circulent encore** : « j'estime que j'ai une voiture qui est moins polluante que les autres alors je vois pas pourquoi... écoutez, c'est pas la peine de changer sa voiture [si c'est pour devoir ralentir après] non ! là je suis pas d'accord ! qu'ils suppriment les gazoil, qu'ils suppriment... [...] Là à ce moment là qu'ils suppriment ça [elle me montre la voiture, assez vieille d'à côté], à d'accord. Mais c'est pas la peine de mettre des fortunes dans les voitures, zut ! » (E14) ; « Et faire entretenir leur voiture surtout, moi je comprends pas il y a des voitures qui sont... euh la police verbalise pour certains trucs et puis pour d'autres verbalise pas » (E20) ; « ça pollue aussi, surtout les voitures qui sont.. qui n'ont pas... hors norme quoi surtout, les voitures qui sont trop vieilles » « et quand vous voyez les voitures là, regardez, vieille BMW pourrie comme tout [...] on peut pas rouler avec une voiture comme ça et polluer les autres c'est encore pire. » (E24)...

---

<sup>426</sup> LORNE CONSEIL – DRIRE IDF, *op. cit.*, p.22

À ce titre, nous pouvons nous demander si le rôle de la **pastille verte** n'a pas un effet contre-productif. Si les véhicules possédant cette pastille peuvent rouler en cas de circulation alternée, quelle que soit leur immatriculation, c'est qu'ils sont plus propres que les autres. Dans ces conditions, pourquoi faudrait-il que la restriction de vitesse (pour un degré de pollution moindre) les concerne ? Dominique C est confortée dans son attitude par cette pastille : « la preuve c'est qu'on a une pastille là » « c'est une preuve d'antipollution » (E14). Cette personne brandit notamment cet argument pour justifier le non-respect des limitations de vitesse en cas de pic.

D'une manière générale, **ce sont les autres qui polluent** et, dans ce cas, pourquoi agir individuellement ? : « et ben moi je dis que de toute façon il y a déjà les camions qui polluent beaucoup avant, avant les voitures hein parce que bien sûr la voiture mais il y a plus gros trucs [...] quand vous prenez les bus et tous les trucs, enfin certains bus polluent plus qu'une voiture de toute » (E25) ; « ben quand vous voyez certains camions ou des trucs comme ça » (E44), « les vieux camions qui dégagent des tas de pollution ! » (E7), « les camions, sur route » (E29)...

Les « cars de tourisme aussi, c'est pas croyable c'qu'ils vous dégagent comme pollution » (E7) : « je vous dis, moi je crois que c'est ce qui a de pire hein ! quand vous voyez, là, nous on passe souvent devant la Tour Eiffel et tout ça, comme là, Luxembourg, quand vous voyez les cars qui démarrent tous en même temps, euh... je suis pas sûr que ça pollue moins qu'une voiture qui passe hein » (E42) ; « mais mon pauvre ami... ici il y en a pas trop mais il y a le problème des autocars. Les autocars. L'hiver, ils sont garés, ils continuent à tourner pour le chauffage et l'été *pour la climatisation* pour être climatisé » (E43)

« Les avions aussi polluent, il y a pas que les voitures mais les avions... ça décharge pas mal... » (E6) ; « ben je sais que la forêt de Rambouillet j'avais entendu que c'était... qu'il y avait des problèmes à cause des avions, qui survolaient et qui dégazaient » (E49).

## 2.2.2- La réduction de vitesse en cas de pic

La réduction de la vitesse est une mesure appliquée en cas de pic de pollution, sur décision du Préfet de Police de Paris (pour la région Île-de-France). Cette **mesure** est souvent jugée **efficace** : « ben réduire la vitesse déjà on travaille sur la pollution hein ! » (E11) ; « c'est pour avoir moins beaucoup moins d'émissions de gaz d'échappement » (E40) ; « *et vous trouvez ça*

*important de ralentir ?* bien sûr, parce que les, les... quand tu roules trop vite les sorties de gaz c'est... plus fort, c'est beaucoup » (E39)...

Cependant, plusieurs personnes sont **sceptiques** quant-à l'efficacité de la mesure elle-même : « oh je ne sais pas si c'est très efficace ça ! » (E17) ; « J'pense pas, enfin moi je pense pas que de réduire la vitesse comme ça se soit euh... » (E44). Des explications sont parfois avancées : « réduire la vitesse dans la voiture ça j'y crois pas trop hein, je vois pas trop en quoi... [...] je suis pas sûr que les quelques kilomètres heure en moins  *fasse*  influe sur la consommation  *sur la qualité de l'air*  sur la consommation d'essence et donc sur la qualité de l'air » (E47) ; «  *vous pensez que c'est utile déjà de ralentir ?*  non, non pas forcément, si c'est pour ralentir et re-accélérer, non » (E37) ; « je sais pas si ça change grand chose parce que les gens ils stagnent, ils vont moins vite alors... ».

D'autres soulignent surtout que cette mesure est inefficace d'abord parce qu'elle n'est **pas suivie** par les autres automobilistes (et aussi par la personne elle-même : cet argument peut servir d'excuse)<sup>427</sup> : « ouais ça ne marche pas, c'est du pipeau ça [la réduction de vitesse] ouais c'est juste une recommandation, moi je ... je ferais en sorte qu'ils s'arrêtent » (E36) ; « non, les gens roulent plus, ils respectent pas la vitesse [...] j'ai essayé mais vous pouvez avoir un accident [...] voilà vous êtes obligé de pousser comme celles qui sont avant sinon... » (E28) ; « si j'en ai entendu parler mais franchement c'est pas respecté hein ! [la réduction de vitesse] (E30).

## 2.3- La dimension citoyenne

En ce qui concerne l'usage de la voiture en ville, et plus généralement des comportements respectueux de l'environnement, il est souvent question de comportement « citoyen » : prendre les transports en commun, ne pas jeter ses papier par terre, trier ses déchets... Il est important de prendre en compte cette dimension citoyenne mais aussi d'aborder la question politique pour mieux comprendre l'engagement (ou non) de certaines personnes.

---

<sup>427</sup> La mesure de réduction de la vitesse est intéressante parce que les deux aspects définis pour la distance efficace existent : la mesure peut-être jugée inefficace en elle-même ou en fonction du comportement des autres conducteurs.

### 2.3.1- Pollution et comportement citoyen

Dans la lutte contre la pollution, les usagers des transports publics, les piétons et les cyclistes **affirment leur citoyenneté** : « je prends les transports en commun, c'est pas toujours évident mais voilà, je marche » (E6) ; « ben non moi je suis piéton donc... je vais pas changer plus quoi, je fume pas non plus donc... » (E10) ; « les jours de pollution, déjà j'utilise beaucoup les transports en commun [...] je prends rarement ma voiture, mais si, si je prends ma voiture un jour où il faut pas rouler trop vite... si, si je respecte » (E26) ; « je crois que c'est pour un public assez... [...] qui fait attention à ça quoi. Mais en règle générale quoi. Là ils prennent leur vélo, je pense à mon frère par exemple qui prend son vélo à ce moment là » (E30).

Mais le comportement citoyen existe aussi **chez les automobilistes**, par exemple en respectant la limitation de vitesse en cas d'alerte : « ça vous arrive de ralentir ? ah ben moi systématiquement » (E11) ; « il y a des lois, il faut les respecter [...] moi je suis bête et discipliné » (E12) ; « vous, est-ce que ça vous arrive de ralentir ? oui, je respecte mais parce que je suis respectueuse des réglementations » (E17) ; « bien sûr, sur le périphérique oui comment vous réagissez à ce moment là ? ben je roule moins vite, pour pas prendre de PV [...] c'est aussi un sens civique que j'ai à ce moment là » (E41).

Inversement, certains automobilistes **ne respectent pas** cette limitation de vitesse et se trouvent des **excuses** plus ou moins crédibles : « et me faire ralentir, on aura un petit peu de mal... *qu'est-ce que vous pensez des gens qui ralentissent ?* c'est leur problème [elle rit] c'est leur problème » (E14) ; « et puis je me dis tant pis, il y en d'autres qui le feront à ma place quoi ! » « *vous avez un petit pincement, un petit sentiment de culpabilité ?* ben je me dis que oui que... ah non, pas par rapport à ce sens là non, pas par rapport à la pollution » (E15) ; « ben on ralentit aussi parce que les autres ralentissent plus ou moins, on ne peut pas... [...] ouais culpabiliser non... enfin quand je pars de chez moi, ouais "c'est pas bien, je prends la voiture, il y a de la pollution..." je pense que c'est pas encore bien rentré » (E18) ; « euh je crois que j'ai dû le voir une fois, *ouais, et alors ?* et j'admets que j'étais peut-être pas dans la limite [elle rit] mais c'est rare que je vois ce genre de chose [...] ouais, ça me fait culpabiliser ce genre de choses là, je me rappelle plus si j'ai ralenti ou pas [...] je pense que ça a été oublié et puis voilà » (E27) ; « ah oui ! il faut rouler plus vite ! euh moins vite.. [il rigole, moi aussi] un peu moins vite parce que sinon, bon, personne le respecte » (E31)...



## 2.3.2- La question politique

En marge de la notion de citoyenneté, la question politique doit être posée en sachant que les problèmes de l'automobile en ville, de la pollution en milieu urbain, de l'effet de serre, etc. sont largement pris en charge par les mouvements écologistes et plus généralement par les politiques<sup>428</sup>.

Au cours des entretiens, certains franciliens ont tenu à marquer leur **distance avec les mouvements écologistes** :

- « Bon les écologistes, moi j'ai jamais aimé les extrêmes parce que je suis pas sûr que ça fasse avancer les choses » (E11) ;
- « Les écologistes euh... j'en reviens un petit peu quoi. Parce qu'on a lu leur programme et ... je vais vous dire hein, tout est politique, et en fin de compte, tout ce qui intéresse les politiques c'est d'être au pouvoir et de *ils cherchent à surfer sur la vague écolo* ouais tout le monde, tout le monde surfe dessus parce que c'est la corde sensible des français. Mais euh... vous dites un français il est écologiste mais ça ne va pas l'empêcher de foutre ses détritrus par terre, d'acheter des cigarettes... » (E33) ;
- « Voilà, je suis un anti-écolo dès que j'en vois un je... j'ai envie de... » « les écologistes sont des gens qui utilisent des... des difficultés réelles pour, pour faire leur gagne pain, leur... bon je peux pas encadrer les écologistes, c'est des gens que je déteste profondément [...] ils vivent de la crédulité du public » (E34) ;
- « Peut-être sensibiliser les gens parce que je sais pas, on essaye toujours de le faire et après on se fait traiter d'écolo... » (E8) ;
- « Moi j'ai milité avec Greenpeace, bon... ça m'a rien apporté. Je suis toujours adhérente mais on déçante » (E6).

Une personne a remarqué que la lutte contre la pollution est une question qui **dépasse les clivages politiques** droite/gauche : « malgré que j'aime pas du tout Delanoë, moi je trouve que c'est très bien [*les couloirs de bus*] Si effectivement... Vous voyez, c'est même pas une question politique, c'est qu'effectivement c'est une question pratique » (E12).

---

<sup>428</sup> La loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie de 1996 a été instaurée par Corinne Lepage qui est plutôt à droite sur l'échiquier politique. L'environnement en politique n'est pas la propriété des Verts.

## 2.4- Les connaissances pour l'action

S'il ne suffit pas de savoir pour agir, certaines connaissances peuvent être un moteur ou un frein de l'action. La source d'information peut avoir une certaine importance.

### 2.4.1- Savoir et action

Nous allons interroger les liens entre savoir et action sur plusieurs aspects du problème de la pollution de l'air, par exemple le **nuage de pollution**. Nous avons vu que plusieurs conceptions de la zone polluée étaient possibles chez les franciliens :

- La pollution centrée sur Paris, qui ne dépasse pas la frontière délimitée par le périphérique : « c'est surtout Paris » (E25) ;
- La pollution qui est identique partout en Île-de-France : « je crois que c'est partout, même à la campagne on est pollué » (E21) ;
- La pollution sous forme de nuage qui peut se déplacer et ainsi provoquer des alertes dans des zones péri-urbaines : « de toute façon le nuage il se balade un petit peu partout » (E27).

Telle ou telle vision de la zone polluée peut encourager ou freiner une action, par exemple avec Nadège B qui ne respecte pas les limitations de vitesse parce que « quand il y a des restrictions c'est sur Paris et pas en banlieue » (E18).

Un autre aspect du problème est celui des liens entre niveau de pollution et **conditions météorologiques**. Les pics de pollution se produisent « surtout en été » (E50) d'après les personnes interrogées<sup>429</sup> : « on est sorti d'une période printemps, hiver, où il fait assez froid donc la pollution c'est pas trop fort, c'est surtout là que ça va venir avec les fortes chaleurs » (E3) ; « surtout l'été parce que c'est là que c'est accentué » (E18) ; « oui, enfin moi je le ressens surtout au début du printemps quoi, début mai, début juin c'est... heurk ! » (E22) : « l'été ils ont des crises plus fortes [...] c'est surtout l'hiver que l'indice est relativement bon hein ! » (E32).

---

<sup>429</sup> Peut-être d'ailleurs à cause de la période d'enquête située en plein milieu de l'été, en juillet 2002. Ce biais et plusieurs autres ont été identifiés dans le chapitre E-CORPUS D'ENTRETIENS, paragraphe 3.1.

Certains sont plus précis : « c'est lié à... des conditions atmosphériques particulières [...] l'anticyclone, pas de vent, plus de la chaleur » (E49) ; « Quand il fait bien chaud ou quand il y a une absence de vent, ouais » (E12).

La question qui se pose alors est celle de **la portée des alertes hivernales**. Si les pics sont liés à la période estivale, pourquoi réagir en hiver puisque, de toute façon, « l'hiver [...] ça a moins d'importance... » (E19)<sup>430</sup>.

Enfin, comme dernier exemple de dimension conceptuelle, penchons-nous sur la confusion possible entre **ozone troposphérique et ozone stratosphérique**<sup>431</sup> : « l'ozone parce qu'on arrête pas d'en entendre parler quand il fait chaud, quand il n'y a pas beaucoup d'air, la couche d'ozone est plus importante, c'est pas bon pour l'organisme » (E20) ; « mais je sais que la pollution par contre préserve de... des dangers de certains UV *ah bon ?* [...] ouais ils parlent de... de... *ah la couche d'ozone ?* oui la couche d'ozone. Maintenant je ne sais pas si c'est réellement vrai ou pas, je ne me suis pas renseigné pour savoir » (E33) ; « jamais le soleil n'a autant brûlé donc c'est bien la couche d'ozone qui a disparu » (E14)...

L'ozone polluant agressif pour la santé ou protecteur contre les UV ? L'ozone en milieu urbain ou en altitude ? L'ozone attaqué par les CFC ou issu des gaz d'échappement des voitures ? Autant de nuances qui pourraient intervenir comme frein ou moteur pour l'action<sup>432</sup>.

## 2.4.2- Sources de savoir

La **formation et l'activité professionnelle**<sup>433</sup>, parfois en lien direct avec la pollution atmosphérique, impliquent une connaissance approfondie, voire pointue, du problème : un moniteur d'auto-école qui nous parle de la conduite souple, une commerciale chez un constructeur de poids-lourds qui commente les efforts de limitation des émissions, etc. Voici quelques exemples :

<sup>430</sup> Nous n'avons pas recueillis d'informations sur cette question. Peut-être faudrait-il mener une enquête en hiver pour approfondir cet aspect...

<sup>431</sup> Sans parler de l'ozone dégagé par certains appareils de bureau : « ben l'ozone déjà dans le boulot on en a parce que dans les imprimantes, les photocopieurs, et ça dégage de l'ozone » (E21) ou l'ozone qui peut être utilisé pour purifier l'eau des piscines privées...

<sup>432</sup> Mais nous n'avons pas recueilli assez d'éléments pour aller plus loin dans notre raisonnement... Il faudrait poser plus de questions sur l'ozone lui-même alors que nous étions centrés sur la pollution en général.

<sup>433</sup> Nous avons signalé cet aspect dans le chapitre précédent I-STRUCTURE DES PERCEPTIONS

- « Moi ça fait partie des mes cours hein. Bon le cours quand je commence un élève en B il y a... je fais 10 minutes sur la pollution, les économies d'énergie, euh... » « bon maintenant il faut qu'ils apprennent à conduire aussi hein, apprendre à gérer une boîte de vitesse. Quand vous attendez d'un feu à l'autre en deuxième bon, alors qu'ils auraient pu être en troisième, parce qu'ils savent plus ou on leur a mal appris... j'en sais rien » (E11-enseignant conduite) ;
- « Je travaille dans les camions alors je sais qu'ils sont polluants nos camions et qu'on a beau essayer de... des normes de pollution, de bruit de tout ce qu'on veut [...] au bout d'un certain temps on ne saura plus faire » (E17-commerciale chez un constructeur de camions) ;
- « Non, on est loin d'être les Allemands [...] oh oui, ça fait depuis plus de 15 ans qu'ils sont aux normes... nous on vient d'arriver, ils [les autorités françaises] vont interdire des voitures qui ont l'amiante à partir de 97 et les Allemands ils sont depuis 90 alors qu'est-ce que c'est que ça ! » (E31-garagiste) ;
- « Ben oui, parce que je suis un peu informé. Il n'a pas assez de contrôles [...] parce que, comme je suis professionnel, j'ai fait des remarques actuellement dans Paris, je vais vous dire, il y a plein de taxis qui tournent, qui roulent au fioul domestique, ce qu'on appelle le rouge. » (E43-gérant de station service)...

Les **proches** sont une **source d'information** crédible très souvent mentionnée par les franciliens interrogés : « *les constructeurs disent que dans un certain temps il n'y aura plus de problème de pollution, vous y croyez ou ?* pfff, je sais pas trop, mon mari bosse chez Renault alors... lui il m'en parle mais je ne sais pas si c'est... » (E2) ; « ben l'ozone déjà dans le boulot on en a parce que dans les imprimantes, les photocopieurs, et ça dégage de l'ozone [...] *ah je savais pas... Vous travaillez dans le domaine non mais... c'est un collègue qui me l'a dit* » (E21)...

Les proches jouent aussi un rôle lorsqu'ils sont sensibles à la pollution de l'air : les connaissances concernant la maladie, ses symptômes, ses causes se diffusent au sein du tissu familial, au fil des rencontres avec les médecins ou, tout simplement, au fil des crises :

- « Il a des gens, moi ma femme est asthmatique elle supporte pas d'être dans une pièce qui vient d'être repeinte il y a moins de 8 jours » (E43) ;
- « Non, non, c'est ma fille, c'est ma petite fille *et ils ont pas de problèmes avec ça* oh si, si, si... vous avez les rhinopharyngite, enfin tout ce qui est voies respiratoires... si, si

régulièrement mais tous mes petits enfants hein *ouais, mais il y a des gens qui disent que c'est pas à cause de la pollution, que c'est à cause de l'habitat, des acariens la poussière et tout ça...* ah je sais pas... mais les oreilles c'est les acariens tout ce qui est rhino *c'est plutôt à cause de l'air* ah non, le médecin à chaque fois il me dit, non, non, ça c'est dû à la pollution hein » (E48) ;

- « Je vois autour de moi, j'ai des personnes qui sont sensibles ou asthmatiques et *ça s'arrange pas ? ça s'arrange pas du tout, au contraire, l'été ils ont des crises plus fortes* » (E32) ;
- « Je vois ma mère elle est partie il y a quoi, il y a 5 ans maintenant, elle faisait de l'asthme *ouais* depuis qu'elle est elle partie en province *ça va mieux ? c'est terminé, terminé. Ça même pas « mieux » : c'est terminé.* » (E42).

Pour terminer, soulignons que certaines personnes ne veulent pas « en savoir plus » sur les risques, les moyens de lutte... « *est-ce que vous aimeriez en savoir plus sur la pollution ? je ne veux pas savoir moi, honnêtement, non* » (E14)<sup>434</sup>.

### **3- CONCLUSION : POLLUTION ET DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE**

Dans le premier paragraphe, nous avons montré que les différents moyens de lutte contre la pollution sont généralement connus des franciliens rencontrés. Certains sont cités spontanément, comme le développement des transports en commun, les carburants alternatifs et le renouvellement du parc.

Dans le second paragraphe nous avons montré comment la pratique de l'automobile était très souvent automatique, empêchant de ce fait la réflexion à propos de l'adéquation du mode de déplacement à chaque trajet. En outre, si les automobilistes culpabilisent parfois d'utiliser leur véhicule, l'engagement individuel est régulièrement écarté sous prétexte d'une moindre responsabilité (voiture plus propre, voiture moins polluante que les bus...) ou à cause de l'inefficacité des mesures proposées (limitation de vitesse notamment).

---

<sup>434</sup> Notons à ce sujet que l'ignorance est souvent combattue et décriée : il faut informer, acculturer, éduquer... sans tenir compte de la volonté des individus, parfois, de rester dans l'ignorance. Qui n'a jamais éteint la télévision ou changé de chaîne parce qu'il ne voulait plus voir tous ces morts au journal télévisé ? Combien de fumeurs ou d'alcooliques refusent de voir les spots qui leurs sont dédiés ? Quel automobiliste n'a jamais détourné le regard lorsque le mendiant s'approche de son véhicule au feu rouge pour demander une pièce ?

En revanche, ceux qui agissent sont fiers de leur engagement, insistent sur les désagréments que cela engendre (attente, promiscuité...) et attendent un changement de comportement de la part des automobilistes.

Au-delà de l'engagement individuel, la lutte contre **la pollution atmosphérique** est régulièrement opposée au **développement économique** : « les intérêts en jeu semblent dépasser le citoyen et bloquer une politique véritable »<sup>435</sup> ; « si l'on se sent coupable de circuler et donc de polluer, on ne se sent pas directement responsable pour la pollution de l'air. Les plus directement incriminés sont les industriels mais plus largement, c'est la "vie moderne", le "progrès" qui engendrent ces maux. »<sup>436</sup>.

Selon certains franciliens, la lutte contre la pollution de l'air est freinée par **des intérêts économiques supérieurs**, notamment ceux des constructeurs d'automobiles :

- « S'aggrave, s'aggrave, ça s'aggrave ! moi je trouve que ça s'aggrave *ouais donc qu'est-ce que vous pensez des constructeurs qui nous disent que dans 10 ans le problème sera résolu ?* oh ben je crois qu'il ne faut pas être naïf hein ! *parce qu'ils font des efforts, enfin ils nous disent qu'ils font des efforts... sur les voitures* moi je crois pas, parce qu'il y a une course au pognon, c'est qu'l'argent qui intéresse » (E6) ;
- « De toute façon, ici, il y a le lobby, je pense que le lobby automobile est tellement puissant qui.. qu'ils ne s'y attaqueront pas de front » (E12) ;
- « Oui, on dépend tous de la voiture. Je crois qu'il y a en France, au niveau des voitures, oh facilement 30 % qui vivent de ça... 30 % ! [...] tous qui sont sous-traitants et derrière, et derrière et derrière... si il y a pas de voiture, je crois en France, on retournerait au Moyen-Âge » (E31) ;
- « Eux ils sont là, ils font leurs voitures, ils font leurs bénéfices quoi, je pense pas qu'ils se prennent la tête pour améliorer la pollution pour les gens quoi. Ils sont amenés à vendre leur... *leur produit* leur produit, oui, et rapporter plus de bénéfice. Je pense pas qu'il y ait toujours, je pense pas vraiment qu'ils se soucient de la santé des gens » (E38) ;
- « Le problème c'est qu'il y a tellement d'enjeux économiques qu'on peut jamais rien faire. Les constructeurs ils ont un pouvoir tellement énorme qu'on peut pas leur dire bridez les voitures, faites moins de pollution, faites moins de ça, on peut pas ! » (E42).

<sup>435</sup> LORNE CONSEIL – DRIRE IDF, *op. cit.*, p.22

<sup>436</sup> OPRESE – IFEN, *op. cit.*, p.9

Pour d'autre, il faut tout simplement **choisir entre le développement économique ou la qualité de l'air** et, plus généralement, de l'environnement :

- « Ça revient un peu au problème américain : on est dans une réalité économique. Je crois que c'est un choix à faire : est-ce qu'on freine le développement économique, est-ce qu'on change d'orientation économique, et on préserve l'avenir ou on continue maintenant, et on se coule... au choix. Moi j'ai pas d'avis sur la question » (E11) ;
- « Voilà, actuellement c'est le choix politique qui est fait, c'est d'abord le développement économique ou le... économique et la santé ben on fait des petites mesurette » (E11) ;
- « Je crois qu'on raisonne d'abord en matière financière, et après en matière de santé » (E11) ;
- « Oui, maintenant faut améliorer la qualité de l'air euh... et bien on revient 90 ans en arrière et puis on arrête la révolution industrielle et puis on revient à ce qu'on était avant. Point barre quoi » (E33) ;
- « Sinon c'est tout un marché qui s'écroule et tout ça... donc on sait très bien qu'on est amené à vivre comme ça. On fait des améliorations mais ça changera jamais rien » (E42).

Les analyses des regards portés par les Franciliens sur l'engagement personnel et, au chapitre précédent, de leurs perceptions de la pollution atmosphérique, font émerger plusieurs paramètres propres à chaque individu, plusieurs facteurs qui pourraient jouer en (dé)faveur d'une éventuelle mobilisation personnelle :

- les **facteurs d'exposition** nous éclairent sur les perceptions de la zone polluée, des personnes à risque, de la gravité du risque par rapport à d'autres problèmes de santé publique et de la temporalité des effets ;
- les **facteurs de visibilité** permettent de caractériser la modulation due à la situation professionnelle, l'expérience sensible de la pollution, la motivation provoquée par la souffrance d'un proche et les rencontres entre les messages et l'individu ;
- les **facteurs d'engagement** font émerger la place de l'habitude et du choix dans les modalités de déplacements, la perception de l'(in)efficacité des actions, la notion de comportement citoyen et les liens entre savoir et agir.

L'objectif du chapitre suivant est de travailler ces différents facteurs, notamment du point de vue théorique, pour en faire une grille d'analyse des perceptions et de l'action.





Si les années 1970 et 1980 ont vu s'affirmer et s'approfondir la sensibilité aux problèmes environnementaux, les années 2000 devraient voir la diffusion dans le corps social de nombreuses pratiques manifestant la réceptivité aux exigences écologiques. L'exploration de celles-ci devient aujourd'hui indispensable à la compréhension des dynamiques sociales qui favorisent ou freinent l'incorporation de ces nouvelles formes de comportement. Le passage du niveau des opinions à la réalité des pratiques conduit à ré-interroger les déterminismes, économiques et culturels, qui conditionnent ces dernières.

Bruno MARESCA

« L'exigence écologique : de l'adhésion à la pratique »

*In* Michel BOYER, Guy Herzlich et Bruno MARESCA(coord.),  
*L'environnement, question sociale*, Éditions Odile Jacob, 2001, p.113

## K. FACTEURS DISPOSITIONNELS

Prendre son vélo, emprunter les transports en commun, acheter un véhicule « propre » ou récent, le faire entretenir régulièrement, pratiquer le covoiturage, ne pas utiliser sa voiture sur des trajets courts pour lesquels d'autres moyens de transport sont mieux adaptés (marche à pied, vélo...), conduire en souplesse et anticiper, réduire sa vitesse... Voilà un certain nombre d'actions en faveur d'une meilleure qualité de l'air en ville. Certaines paraissent faciles à adopter : conduire en douceur, aller chercher sa baguette de pain à pied... D'autres semblent requérir un engagement fort, voire un sacrifice : abandonner son véhicule personnel ou son intimité dans l'habitacle... D'autres enfin semblent dépendre d'éléments plus matériels que psychologiques : revenus suffisants pour pouvoir acheter une voiture neuve, habiter à proximité des transports en commun...

Parmi ces actions, toutes préconisées par les autorités compétentes<sup>437</sup> ou les médias en certaines circonstances<sup>438</sup>, quelles sont celles qui sont (ou ne sont pas) adoptées habituellement et exceptionnellement (en cas d'alerte) par les Franciliens ? Comment en expliquer l'adoption ou le rejet ? Quels sont les profils des personnes qui agissent ou non pour une meilleure qualité de l'air ?

Les deux paragraphes précédents (I et J) nous ont permis de faire émerger plusieurs facteurs qui caractérisent le sentiment d'exposition, la visibilité du risque et l'engagement personnel. Ces facteurs traduisent **les différents freins ou moteurs** qui peuvent pousser les Franciliens à se mobiliser contre la pollution de l'air et à adopter tel ou tel comportement.

Dans ce chapitre, nous allons confronter et enrichir chacun de ces facteurs avec de nombreux travaux de recherche dans des champs disciplinaires variés – gestion du risque, sociologie, psychologie, sciences de l'information et de la communication, éducation à la santé et à l'environnement... – pour, finalement, **former une grille d'analyse** permettant de construire des profils d'action.

---

<sup>437</sup> Par exemple, dans l'une de ses brochures (*Déplacements Urbains*, 2000), le Ministère de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement incite les habitants des villes (i) à « se déplacer intelligemment » : « prenez le bus ! [...] circulez à bicyclette ! [...] pensez à la marche à pied [...] pensez à la complémentarité entre les modes de transport ! » ; (ii) à « utiliser [leur] véhicule sensément » : « entretenir son véhicule [...] adopter une conduite souple et économique [...] Pensez au covoiturage ! » et (iii) à « choisir un véhicule propre et adapté ».

<sup>438</sup> En cas de pic de pollution, les médias transmettent les consignes préconisées ou instituées par la Préfecture de Police : réduction de la vitesse voire interdiction de circuler.

# 1- PRÉDISPOSITION RÉACTIONNELLE ACQUISE

Deux présupposés fondamentaux sous-tendent notre objectif d'identification des freins et des moteurs de l'action :

- premièrement l'idée qu'il est possible d'expliquer les comportements, c'est-à-dire de leur assigner des causes,
- deuxièmement que l'explication du comportement ne peut se passer d'une variable interne qui prépare l'action.

Parmi les nombreuses variables internes développées et utilisées dans les recherches sur l'action, nous allons détailler les concepts d'attitude, de représentation sociale et de disposition afin de justifier notre choix.

## 1.1- Attitude

L'attitude est une variable intermédiaire qui fonctionne comme une préparation à l'action à l'égard d'un objet donné :

Une attitude représente un état mental et neuropsychologique de préparation à répondre, organisé à la suite de l'expérience et qui exerce une influence directrice ou dynamique sur la réponse de l'individu à tous les objets et à toutes les situations qui s'y rapportent.<sup>439</sup>

Ainsi, « la connaissance de l'attitude d'un individu est un élément devant permettre de prédire le comportement que ce même individu émettra dans une situation donnée impliquant l'objet d'attitude »<sup>440</sup>.

L'attitude est constituée de trois composantes en consistance les unes avec les autres (sans ordre chronologique ni hiérarchisation) :

- La composante affective (connotation) « exprime l'émotion ou le sentiment induit par la présence réelle ou évoquée de l'objet », l'objet attire, repousse ou laisse indifférent.
- La composante comportementale (conation) de l'attitude est « constituée des intentions

---

<sup>439</sup> ALLPORT Gordon W., « Attitudes », In C. MURCHISON (éd.), *Handbook of Social Psychology*, Warcester : Clark University Press, 1935. [définition citée par Robert VALLERAND, *Les fondements de la psychologie sociale*, Québec : Gaëtan Morin, 1994, pp.331-332]

<sup>440</sup> CHANNOUF Ahmed, PY Jacques et SOMAT Alain, « Prédire des comportements à partir des attitudes : nouvelles perspectives », In Jean-CLAUDE DESCHAMPS et Jean-Léon BEAUVOIS, *La psychologie sociale Tome II. Des attitudes aux attributions. Sur la construction sociale de la réalité*. Grenoble : Presses Universitaires de Grenoble, 1996, p.56

d'action éveillées par l'objet, le souvenir des comportements passés et l'espoir de réalisation des comportements futurs ».

- La composante cognitive (dénotation) regroupe « l'ensemble des informations sur l'objet d'attitude en même temps que les croyances en rapport avec cet objet et la crédibilité allouée à ces croyances et informations »<sup>441</sup>.

Jean-Noël Kapferer cite Donald Campbell pour justifier l'utilisation du vocable « attitude » comme variable interne qui prépare l'action :

Dans un article fondamental, D.T. Campbell<sup>442</sup> [...] a en fait répertorié une centaine de concepts à qui était attribué le statut de « prédisposition réactionnelle acquise ». On y trouve par exemple les concepts de valence, tournure, habitude, tendance, motivation, attitude, etc. Or cette prolifération ne doit pas faire illusion : ce n'est pas parce que leurs définitions diffèrent que ces concepts font effectivement référence à des phénomènes différents. [...] Pour Campbell, la prolifération des concepts en psychologie est plus fonction de la prolifération des psychologues que de la prolifération des phénomènes à expliquer. Essayant d'aller au-delà du brouillard créé par cette prolifération, plutôt que de chercher à insister sur les différences entre chaque conception, l'auteur conclut au contraire que ces conceptions sont *fonctionnellement équivalentes*. [...] Il s'agit derrière la fumée des vocables différents d'une même « prédisposition à agir ».<sup>443</sup>

## 1.2- Représentation sociale

Une représentation sociale est une « forme de connaissance courante » caractérisée par les propriétés suivantes : « 1. elle est socialement élaborée et partagée ; 2. elle a une visée pratique d'organisation, de maîtrise de l'environnement (matériel, social, idéal) et d'orientation des conduites et communications ; 3. elle concourt à l'établissement d'une vision de la réalité commune à un ensemble social (groupe, classe, etc.) ou culturel donné »<sup>444</sup>.

---

<sup>441</sup> ALEXANDRE Victor, « Les attitudes : définitions et domaines », In Jean-CLAUDE DESCHAMPS et Jean-Léon BEAUVOIS, *La psychologie sociale Tome II. Des attitudes aux attributions. Sur la construction sociale de la réalité*. Grenoble : Presses Universitaires de Grenoble, 1996, p.28-29

<sup>442</sup> CAMPBELL Donald T. « Social Attitudes and Other Acquired Behavioral Dispositions » In Sigmund KOCH (Éd.), *Psychology : a Study of a Science*, New-York : McGraw-Hill, 1963, p.94-172

<sup>443</sup> KAPFERER Jean-Noël, *Les chemins de la persuasion. Le mode d'influence des media et de la publicité sur les comportements*, Paris : Bordas, Gauthier-Villars, 1978, p.85-86

<sup>444</sup> JODELET Denise, « Représentation sociale », *Grand dictionnaire de la psychologie*, Paris, Larousse, 1991, p.668.

C'est au début des années 1960 que Serge Moscovici définit la notion de représentation sociale et ouvre par la même occasion tout un nouveau champ d'étude en psychologie sociale. Les représentations sociales sont des guides pour l'action :

Une représentation parle autant qu'elle montre, communique autant qu'elle exprime. Au bout du compte, elle produit et détermine des comportements, puisqu'elle définit à la fois la nature des stimuli qui nous entourent et nous provoquent, et la signification des réponses à leur donner. En un mot comme en mille, la représentation sociale est *une modalité de connaissance particulière ayant pour fonction l'élaboration des comportements et la communication entre individus*.<sup>445</sup>

Ainsi, les comportements de sujets ou des groupes ne sont pas déterminés par les caractéristiques objectives de la situation mais par la représentation de cette situation. Les représentations interviennent comme une « grille de lecture et de décodage de la réalité »<sup>446</sup> :

Si une représentation est une « préparation à l'action », elle ne l'est pas seulement dans la mesure où elle guide le comportement, mais surtout dans la mesure où elle remodèle et reconstitue les éléments de l'environnement où le comportement doit avoir lieu. Elle parvient à donner un sens au comportement, à l'intégrer dans un réseau de relations où il est lié à son objet. Fournissant du même coup les notions, les théories et le fonds d'observations qui rendent ces relations stables et efficaces.<sup>447</sup>

Finalement, le concept de représentation sociale présente deux facettes :

On the one hand, social representation is conceived as a social process of communication and discourse, in the course of which meanings and social objects are generated and elaborated. On the other hand, primarily in empirical content oriented research, social representations are seen as individual attributes, as individual structures of knowledge, symbols, and affect, which are shared with other people in a group or society.<sup>448</sup>

---

<sup>445</sup> MOSCOVICI Serge, *La psychanalyse, son image et son public*, Paris : PUF, 1976 (1<sup>e</sup> édition 1961), p.26

<sup>446</sup> JODELET Denise, *Folies et représentations sociales*, Paris : PUF, 1989, p.189 [citée par Pierre MANNONI, *Les représentations sociales*, Paris : PUF, 2001, p.53]

<sup>447</sup> MOSCOVICI Serge, *op. cit.*, p.47

<sup>448</sup> WAGNER Wolfgang, « Description, explanation and method in social representation research », *Papers on Social Representations*, vol.4, 1995, p.156

## 1.3- Disposition

Les **dispositions** sont supposées être « au principe » des pratiques observées : attribuer à un acteur une disposition c'est parier « sur la *propension* ou la *tendance* [...] de l'acteur à agir ou réagir d'une certaine manière *dans des circonstances déterminées* »<sup>449</sup> :

Dispositions are posited as explanations of past events and grounds for the predication of future events<sup>450</sup>.

Les dispositions « ne se révèlent et ne s'accomplissent que dans des circonstances appropriées et dans la relation avec une situation ». Il peut donc arriver qu'elles restent toujours à l'**état de « virtualité »**, comme « le courage guerrier en l'absence de guerre »<sup>451</sup> ou, pour le problème qui nous intéresse, comme la disposition à laisser la voiture au garage en cas de pic dans une région où les alertes à la pollution sont rares... Stephen Mumford situe ainsi les dispositions « entre potentialité et actualisation » :

Dispositions are considered ethereal : properties that somehow are not always manifest but which seem to lurk in a mysterious realm intermediate between potentiality and actuality.<sup>452</sup>

Catherine T par exemple n'a jamais été confrontée à un pic de pollution mais elle explique : « *Si on vous demandait de réduire la vitesse ?* oh ben oui, déjà se serait pour mon bien être personnel, après pour les autres, mais c'est vrai, je le ferai » « c'est clair que si on demande de réduire la vitesse et on sait que c'est pour la santé de tout le monde et il y en a qui respectent pas [...] c'est pas bien » (E22). Catherine sera donc classée avec les automobilistes qui sont disposés à ralentir.

Les attributions de dispositions sont des lois qui ont l'étrange propriété de **tolérer les contre-exemples** :

---

<sup>449</sup> LAHIRE Bernard, *L'homme pluriel. Les ressorts de l'action*. Paris : Éditions Nathan, 1998, p.65. Les dispositions peuvent être « physiques (fragilité, inflammabilité, élasticité, solubilité...) ou sociales (dispositions à agir, sentir, évaluer, penser, apprécier de telle ou telle manière) » (p.63). Nous nous intéressons tout particulièrement aux dispositions à agir.

<sup>450</sup> MUMFORD Stephen, *Dispositions*, New York : Oxford University Press, 1998, p.11

<sup>451</sup> BOURDIEU Pierre, *Méditations pascaliennes*, Paris : Éditions du Seuil, 1997, p.178

<sup>452</sup> MUMFORD Stephen, *op. cit.*, p.4

Attribuer une disposition à un individu n'exclut pas que, dans des circonstances pourtant appropriées, cet individu ne se comporte pas conformément à cette disposition, c'est-à-dire n'agisse pas selon le type d'action que la loi dispositionnelle prévoit. [...] Plus précisément, l'occasion d'actualiser la disposition et l'individu qui la possède doivent être, tous deux, normaux, pour qu'effectivement la disposition s'actualise.<sup>453</sup>

Ainsi, si l'individu qui possède la disposition se trouve confronté à des circonstances atypiques, alors « la loi dispositionnelle rencontre une exception ». Considérons par exemple le cas d'un homme qui possède la disposition de se rendre à son travail en bicyclette. Cette loi peut parfois rencontrer des exceptions (prendre la voiture pour aller travailler) : quand il pleut (anomalie de « l'occasion d'actualiser la disposition ») ou en cas de blessure au pied (anomalie propre à l'individu).

Ainsi, Victor R (E12) explique : « il y a des jours où je suis pressé et qu'effectivement s'il y a un pic de pollution avec marqué 60 ben je vais aller à 80, ça arrive, c'est... si disais que c'était pas vrai je serais menteur. Voilà, ça peut arriver... ». Nous verrons que cet automobiliste sera quand même classé parmi les personnes qui respectent en général la limitation.

De la même manière, Jacky M (E40) est chauffeur de poids-lourds et les contraintes de son travail l'empêchent parfois de respecter la limitation mais, il semble y être attentif : « *comment vous réagissez dans ces cas là c'est suivant le travail, c'est où je respecte ou alors si ça presse tant pis [...] mais bon, moi s'il me reste admettons, j'ai un trajet je dois le faire en 1 heure en roulant à telle vitesse et puis qu'on me demande de rouler à cette vitesse là, je vais pas passer une nuit devant un client qui va être fermé hein... passer 8, 10 heures devant une porte fermée pour livrer le lendemain et... moi en plus je fais de l'express, c'est un coup que ce soit pas payé ! alors si j'y vais gratuit ouais, c'est pas la peine* » (E40).

Les attitudes de Victor et Jacky sont différentes de celle de Fatima (E37) qui nous dit : « *est-ce que ça vous arrive de faire attention ou ouais, non j'ai pas le temps quoi, franchement j'ai pas le temps* ». Le temps dans ce cas sert plutôt de prétexte, d'excuse ce qui explique pourquoi Fatima est, elle, classée avec les personnes qui ne respectent pas la limitation.

---

<sup>453</sup> BOURDIEU Emmanuel, *Savoir faire. Contribution à une théorie dispositionnelle de l'action* Paris : Éditions du Seuil, 1998, p.60-61

Finalement, nous choisissons d'utiliser **la disposition comme variable interne**. Les propriétés de virtualité et d'exception dispositionnelles nous semblent très utiles dans notre volonté de comprendre et d'expliquer l'action au quotidien. En outre, nous avons été aidés dans notre choix par la phrase de conclusion de Donald Campbell<sup>454</sup> : « il s'agit derrière la fumée des vocables différents d'une même 'prédisposition à agir' ». Le mot « disposition » semble ainsi être, parmi tous les mots de la même famille, celui dont l'extension est la plus grande.

Par conséquent, les facteurs issus des analyses des perceptions et des regards sur l'action seront appelés **les facteurs dispositionnels de l'action**.

Cependant, si Emmanuel Bourdieu prétend que les dispositions sont « des principes généraux de comportement, déterminant mécaniquement les actions de celui qui les possède » et sont comparables « à des rails, imposant au comportement une direction parfaitement déterminée »<sup>455</sup>, nous considérerons que les **dispositions préparent l'action mais ne la déterminent pas**. En effet, notre volonté est d'articuler les éléments du déclenchement de l'action propres au psychisme individuel (motivation, affect...) et ceux propres à l'environnement (interaction avec le milieu, les autres personnes...) :

Dans l'ordre des conduites sociales, il serait en la matière bien trop naïf de jouer avec (ou sur) les mots en distinguant rhétoriquement ce qui ne serait *que* le « déclencheur » occasionnel de ces conduites (l'événement ou le contexte) de leur « véritable déterminant » (la disposition incorporée). En effet, ni l'événement « déclencheur » ni la disposition incorporée par les acteurs ne peuvent être désignés comme de véritables « déterminants » des pratiques (ce qui supposerait l'existence d'un model causal de l'action humaine assez improbable). En fait, la réalité est ici relationnelle (ou interdépendante) : le comportement ou l'action est le produit d'une rencontre dans laquelle chaque élément de la rencontre n'est ni plus ni moins « déterminant » que l'autre.<sup>456</sup>

## 2- GRILLE D'ANALYSE DISPOSITIONNELLE

Comme déjà dit, les paragraphes précédents (I et J) nous ont permis de faire émerger plusieurs facteurs qui traduisent **les différents freins ou moteurs** qui peuvent pousser les Franciliens à se mobiliser contre la pollution de l'air et à adopter tel ou tel comportement.

<sup>454</sup> Cité par Jean-Noël Kapferer à propos de l'attitude (voir citation complète au §1.1).

<sup>455</sup> BOURDIEU Emmanuel, *op. cit.*, p.122

<sup>456</sup> LAHIRE Bernard, *op. cit.*, p.65



Étant donné que nous ne sommes pas les premiers à tenter d'expliquer ou du moins de décrire les raisons de tel ou tel acte, nous avons confronté et enrichi notre grille avec plusieurs travaux de recherche dans des champs disciplinaires variés comme la gestion du risque, la sociologie, la psychologie, les sciences de l'information et de la communication, l'éducation à la santé et à l'environnement... Nous avons regroupé dans le tableau ci-après l'ensemble des textes qui nous ont justement permis de tester et d'améliorer notre grille, en indiquant à chaque fois les dimensions concernées.

Finalement, la grille d'analyse contient **douze facteurs dispositionnels** qui sont répartis en trois familles :

- les facteurs d'exposition : dimensions géographique, vulnérable, sanitaire et temporelle ;
- les facteurs de visibilité : dimensions sociale, sensorielle, affective et médiatique ;
- les facteurs d'engagement : dimensions réflexe, efficace, citoyenne et conceptuelle.

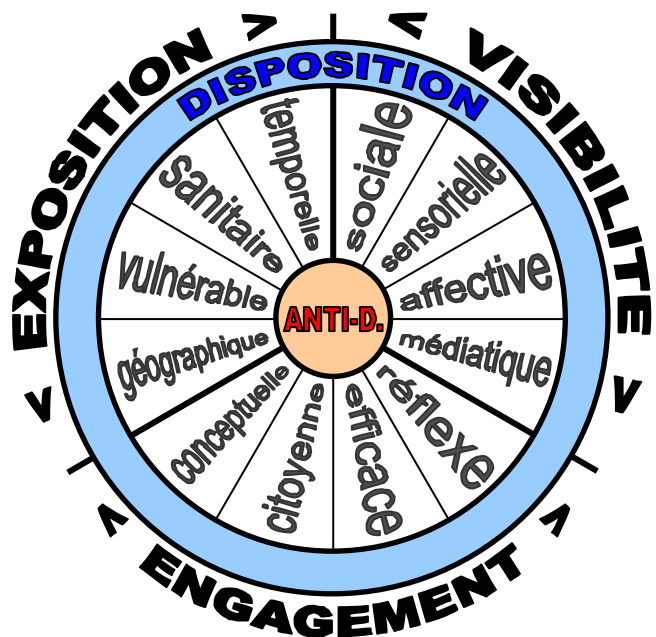


Figure 101 – Représentation graphique des facteurs de disposition pour l'action

RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES (classement alphabétique)	EXPOSITION				VISIBILITÉ				ENGAGEMENT			
	D. géographique	D. vulnérable	D. sanitaire	D. temporelle	D. sociale	D. sensorielle	D. affective	D. médiatique	D. réflexe	D. efficace	D. citoyenne	D. conceptuelle
<p><b>ASSAILLY Jean-Pascal</b>, « Modifier le comportement des jeunes usagers, est-ce possible ? », In <i>Actes du premier Colloque Européen de la Prévention des Risques, Niort – 16 au 22 octobre 1996</i>, pp.66-71</p> <p>Détaille l'analyse coût/bénéfice dans le cas du comportement des jeunes conducteurs.</p>									✓			
<p><b>BECK Ulrich</b>, <i>La société du risque. Sur la voie d'une autre modernité</i>, Paris : Éditions Aubier, 2001 (1<sup>e</sup> édition 1986), 522 p.</p> <p>Analyse de nombreuses facettes des relations risque - société.</p>				✓	✓							✓
<p><b>BOLTANSKI Luc</b>, <i>La souffrance à distance. Morale humanitaire, médias et politique</i>, Paris : Éditions Métailié, 1993, 288 p.</p> <p>Luc Boltanski s'interroge sur les liens entre la souffrance à la télévision et le déclenchement de l'action humanitaire.</p>						✓						
<p><b>COANUS Thierry, DUCHÊNE François et MARTINAIS Emmanuel</b>, « Les relations des gestionnaires du risque urbain avec les populations riveraines. Critique d'une certaine idée de la "communication" », <i>Annales des Mines, « Responsabilité et Environnement »</i>, n°13, janvier 1999, pp.5-17</p> <p>Les auteurs définissent les dimensions qui relient la perception du risque au vécu quotidien.</p>				✓	✓							
<p><b>CUSSAC Benoît</b>, <i>La pollution atmosphérique : des dimensions physiques aux dimensions psychologiques et sociales</i>, Mémoire de DEA, Université Paris X Nanterre, 1999, 77p.</p> <p>Compilation de résultats de recherches concernant la manière dont l'homme perçoit, évalue et se représente la pollution de l'air.</p>	✓	✓		✓	✓	✓		✓		✓		✓
<p><b>DAB William</b>, « Enjeux démocratique : Principe de précaution, risque acceptable et droit à l'information », In <i>Actes du colloque « Science et décision en santé environnementale »</i>, 9-11 décembre 1996, Metz. Éditeur : Société française de santé publique (Collection Santé et Société), n°6, novembre 1997, pp.64-76</p> <p>Insiste sur l'importance du débat public (et du droit à l'information) dans le domaine des risques.</p>								✓				
<p><b>FERRON Christine et ARÈNES Jacques</b>, « Faut-il faire peur aux jeunes ? », <i>La Santé de l'Homme</i>, n°352, mars-avril 2001, pp.28-30</p> <p>Questionnent l'usage de la peur dans les campagnes de prévention.</p>												✓

RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES (classement alphabétique)	EXPOSITION				VISIBILITÉ				ENGAGEMENT			
	D. géographique	D. vulnérable	D. sanitaire	D. temporelle	D. sociale	D. sensorielle	D. affective	D. médiatique	D. réflexe	D. efficace	D. citoyenne	D. conceptuelle
<p><b>FLORY Jean, BILLARD Annick, CAUZARD Jean-Pierre et GATARD Christian</b>, « Partager la route : peut-on modifier les comportements ? » In <i>Actes du colloque « La prévention des accidents de la route est-elle affaire de culture, de formation ou de dissuasion ? »</i>, Paris : 3 et 4 mai 1999, pp.175-198</p> <p>Jean FLORY soumet ses réflexions et dresse plusieurs pistes d'action pour la Prévention Routière.</p>		✓									✓	✓
<p><b>HERIARD DUBREUIL Gilles</b>, « L'acceptabilité du risque : entre choix individuel et construction sociale », <i>Annales des Mines, « Responsabilité &amp; Environnement »</i>, n°8, Octobre 1997, pp.67-75</p> <p>Éléments de la délibération qui conduisent au choix d'une option dans un contexte d'action donné.</p>		✓	✓	✓			✓		✓	✓		
<p><b>Institut Français de l'Environnement</b>, <i>La sensibilité écologique des Français à travers l'opinion publique</i>, Éditions Tec &amp; Doc, 2000, 188 p.</p> <p>Cet ouvrage présente un certain nombre de résultats d'enquêtes concernant les attitudes des français en matière d'environnement et de pollution de l'air en particulier.</p>	✓									✓	✓	
<p><b>Institut de Radioprotection et de Sûreté Nucléaire</b>, « <i>Risque réels / Risques perçus : Effet de la proximité géographique</i> » – Actes de la 21<sup>e</sup> réunion de l'Observatoire des opinions sur les risques et la sécurité, IRSN, 16 mai 2002, 60 p.</p> <p>Présentation de travaux consacrés à la question de la proximité à une installation industrielle.</p>	✓				✓							
<p><b>JUFFE Michel</b>, « Introduction des XXIIes J.I.E.S. – L'éducation aux risques : un point de vue philosophique » In A. GIORDAN, J.-L. MARTINAND et D.RAICHVARG (Éditeurs), <i>XXIIe J.I.C.E.C.S.I. "L'éducation aux risque – santé, sécurité, environnement"</i>, 2000, pp.35-42</p> <p>La question du savoir pour l'action est notamment posée...</p>												✓
<p><b>KAUFMANN Vincent, JEMELIN Christophe et GUIDEZ Jean-Marie</b>, <i>Automobiles et modes de vie urbains</i>, Paris : La Documentation française (collection « Transports, recherche, innovation »), 2001, 168 p.</p> <p>Les auteurs proposent une typologie des rationalités à l'usage des pratiques modales.</p>									✓		✓	

RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES (classement alphabétique)	EXPOSITION				VISIBILITÉ				ENGAGEMENT			
	D. géographique	D. vulnérable	D. sanitaire	D. temporelle	D. sociale	D. sensorielle	D. affective	D. médiatique	D. réflexe	D. efficace	D. citoyenne	D. conceptuelle
<p><b>KRAUS Nancy, MALMFORS Torbjörn and SLOVIC Paul</b>, « Intuitive Toxicology: Expert and Lay Judgments of Chemical risks », In P. SLOVIC <i>The Perception of risk</i>, London: Earthscan, 2000 (1<sup>st</sup> édition : 1992), pp.285-315</p> <p>Cette recherche examine et compare les perceptions du risque chimique des profanes et des scientifiques (toxicologistes).</p>						✓						
<p><b>MARQUEZ Jorge</b>, <i>La médiatisation imprimée des risques collectifs. Le cas du sida en Colombie</i>. Thèse de Doctorat de l'Université Paris XI – Orsay, 2002, 320 p.</p> <p>Entretiens avec des jeunes colombiens à propos, notamment, de leur première rencontre avec le sida.</p>						✓	✓					
<p><b>MATTHIES Ellen, KUHN Silke et KLÖKNER Christian A.</b>, « Travel mode choice of women. The result of limitation, ecological norm, or weak habit ? » In <i>Environment and Behavior</i>, Vol 34, N°2, March 2002, pp.163-177</p> <p>Critères expliquant pourquoi les femmes prennent plus les transports en commun que les hommes.</p>									✓		✓	
<p><b>ODDOUX Karina (coord.)</b>, <i>La communication sur la santé auprès des jeunes</i>, Éditions du CFES (Dossiers techniques), 2000, 76p.</p> <p>Apporte un éclairage sur la notion de risque chez les jeunes.</p>			✓	✓								✓
<p><b>PERETTI-WATEL Patrick</b>, <i>La société du risque</i>, Paris : Éditions La Découverte &amp; Syros (Collection « Repères »), 2001, 124 p.</p> <p>Explique notamment certaines réactions des jeunes face aux risques.</p>				✓				✓				
<p><b>PERETTI-WATEL Patrick</b>, <i>Sociologie du risque</i>, Paris : Armand Colin (Collection U, série « Sociologie »), 2000, 286 p</p> <p>Ouvrage généraliste sur le risque.</p>		✓	✓		✓							

RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES (classement alphabétique)	EXPOSITION				VISIBILITÉ				ENGAGEMENT			
	D. géographique	D. vulnérable	D. sanitaire	D. temporelle	D. sociale	D. sensorielle	D. affective	D. médiatique	D. réflexe	D. efficace	D. citoyenne	D. conceptuelle
<p><b>POUMADÈRE Marc</b>, « The credibility crisis ». In Boris SEGERSTAHL (éd.), <i>Chernobyl: a policy response study</i>, Berlin: Springer Verlag, 1991, pp.149-171</p> <p>Discute des distances qui se sont subitement effondrées avec l'accident de Tchernobyl.</p>	✓	✓			✓			✓			✓	
<p><b>SALAÛN Jean-Yves, CHARON Jean-Marie, GUICHENEY Geneviève, SAURET Véronique et ALLSWORTH Tony</b>, « Informer et communiquer : comment convaincre ? » In <i>Actes du colloque « La prévention des accidents de la route est-elle affaire de culture, de formation ou de dissuasion ? »</i>, Paris : 3 et 4 mai 1999, pp.119-143</p> <p>Tony ALLSWORTH explique les principes d'une campagne télé en Grande-Bretagne.</p> <p>Geneviève GUICHENEY s'interroge sur la communication des risques.</p>							✓	✓			✓	✓
<p><b>SLOVIC Paul</b>, « Introduction and overview », In P. SLOVIC, <i>The Perception of Risk</i>, London : Earthscan, 2000, pp.xxi-xxxvii</p> <p>Bilan de trente années de recherches sur la perception des risques.</p>							✓					
<p><b>SLOVIC Paul, FISCHHOFF Baruch et LICHTENSTEIN Sarah</b>, « Cognitive Processes and Societal Risk Taking », In P. SLOVIC, <i>The perception of risk</i>, London: Earthscan, 2000 (1<sup>e</sup> édition : 1976), pp.32-50</p> <p>Examine plusieurs modèles cognitifs de type « coûts-bénéfices ».</p>							✓		✓			
<p><b>WITTE Kim &amp; ALLEN Mike</b>, « A Meta-analysis of fear appeals : implication for effective public health campaigns », In <i>Health, Education and Behavior</i>, vol.27 (5), october 2000, pp.591-615</p> <p>Revue de questions sur le thème de l'usage de la peur en prévention.</p>		✓	✓							✓		✓
<p><b>YAMAGUCHI Kazuo</b>, « Subjective rationality of initiators and of threshold-theoretical behavior of followers in collective action », In <i>Rationality and Society</i>, Vol 12, n°2, may 2000, pp.185-226</p> <p>S'intéresse aux comportements individuels (initiateur ou suiveur) par rapport à l'action collective.</p>									✓			
<p><b>ZONABEND Françoise</b>, <i>La presque île au nucléaire</i>, Paris : Éditions Odile Jacob, 1989, 188 p.</p> <p>Enquête sur les implications sociales et psychologiques de l'installation des sites nucléaires.</p>												✓

Tableau 23 – Liste des références bibliographiques ayant aidé à la construction de la grille d'analyse dispositionnelle

## 2.1- Facteurs d'exposition

Les facteurs d'exposition sont les dimensions géographique, vulnérable, sanitaire et temporelle de la disposition pour l'action.

### 2.1.1- Dimension géographique

Ce facteur permet de tenir compte de l'éloignement géographique d'une personne à la **zone polluée**. Les personnes vivant à proximité d'une centrale nucléaire ne perçoivent pas le risque de la même manière que ceux qui en sont plus éloignés ; qu'en est-il des Franciliens à propos de la pollution de l'air ?

Une nuance doit cependant être relevée : la distance entre un habitant et une usine chimique est factuelle, il est possible de mesurer la distance entre le mur de la maison et celui de l'usine<sup>457</sup>. Pour le problème de la pollution de l'air, la zone polluée n'est pas matérialisée, elle est construite par chaque Francilien. Pour certains cela peut-être un nuage qui se déplace, pour d'autres une chape qui recouvre Paris intra-muros...

Chaque personne peut avoir la certitude de respirer tout le temps un air pollué ou, au contraire, peut mettre la pollution à distance. Les attitudes peuvent ainsi être liées à la perception de la zone géographique polluée.

Un autre effet de la dimension géographique est le différentiel de perception de qualité de l'environnement entre zones proches et lointaines :

L'état de l'environnement [...] est jugé d'autant plus mauvais qu'il est évalué pour un territoire vaste et lointain. De la même manière, les plaintes à l'égard de l'environnement immédiat sont sensiblement moins nombreuses que les inquiétudes vis-à-vis de l'environnement national ou mondial.<sup>458</sup>

Enfin, Marc Poumadère parle de la chute des « distances géographiques et nationales »<sup>459</sup> lorsque le nuage radioactif issu de Tchernobyl s'est déplacé, ignorant bien évidemment les

---

<sup>457</sup> C'est d'ailleurs sur ce principe que sont définies les zones rouges « mortelles » (soit-disant inconstructibles) en cas d'accident à l'usine...

<sup>458</sup> Institut Français de l'Environnement, *La sensibilité écologique des Français à travers l'opinion publique*, Éditions Tec & Doc, 2000, p.31

<sup>459</sup> POUHADÈRE Marc, « The credibility crisis ». In Boris SEGERSTAHL (éd.), *Chernobyl: a policy response study*, Berlin: Springer Verlag, 1991, p.161

frontières administratives...

Un parallèle pourrait être fait avec la pollution de l'air : imaginons une personne vivant en banlieue et percevant la pollution comme limitée au-dessus de Paris ; le périphérique incarne en quelque sorte la frontière entre Paris et banlieue. Cette personne ne se sent pas concernée par le problème de la pollution (et donc des réductions de vitesse par exemple), jusqu'au jour où elle apprend qu'un nuage de pollution traverse la frontière pour aller polluer la banlieue, parfois à des taux plus inquiétants qu'à Paris. La distance qui la séparait de la pollution s'est effondrée. Cette personne va-t-elle changer ses habitudes de déplacement ?

## 2.1.2- Dimension vulnérable

La dimension vulnérable de la disposition caractérise la façon dont les Franciliens perçoivent le risque, s'ils se sentent personnellement **en danger** par rapport à la pollution. C'est ce que d'autres chercheurs appellent « distance personnelle »<sup>460</sup> ou « susceptibilité perçue vis-à-vis de la menace »<sup>461</sup>.

Est-ce que la pollution de l'air touche uniquement les personnes sensibles ? Dans ce cas, la personne peut se sentir vulnérable, justement parce qu'elle est asthmatique, ou âgée (et agir en conséquence), contrairement à un jeune homme en pleine possession de ses forces (qui ne prête pas attention aux alertes). Mais les effets de la pollution de l'air sur la santé se font peut-être sentir sur toute la population, dans ce cas tout le monde est concerné ou devrait l'être : il est impossible d'arrêter de respirer, il faut donc agir pour réduire les sources ! On rejoint ici la question du **risque choisi ou imposé** :

Le caractère individuel ou collectif d'un risque dépend aussi de la façon dont nous pensons pouvoir y faire face. S'agit-il d'une menace auquel l'individu choisit de s'exposer, qu'il estime pouvoir maîtriser seul, ou au contraire qu'il subit sans être capable de s'en prémunir par lui-même ? [...] La distinction entre risques diffus et risques choisis, entre périls et risques, n'est pas donnée mais construite. Celui qui pense que le virus du sida peut se transmettre par simple contact direct ou indirect avec un séropositif percevra le sida comme un péril, car il ne peut se soustraire à tout contact social sans s'exclure de la société.<sup>462</sup>

<sup>460</sup> POUMADÈRE Marc, *op. cit.*, p.162

<sup>461</sup> WITTE Kim & ALLEN Mike, « A Meta-analysis of fear appeals : implication for effective public health campaigns », In *Health, Education and Behavior*, vol.27 (5), octobre 2000, p.592

<sup>462</sup> PERETTI-WATEL Patrick, *Sociologie du risque*, Paris : Armand Colin, 2000, p.55-56

À propos de la prévention routière, Jean Flory souligne que « les voitures donnent une impression d'invulnérabilité »<sup>463</sup>, qu'elles protègent en cas d'accident... Le parallèle avec la pollution peut être fait : les voitures récentes proposent l'air conditionné, la filtration de l'air dans l'habitacle... comment ne pas se sentir invulnérable ! Comment ne pas plaindre les piétons et les vélos.

Enfin, Benoît Cussac souligne que « des phénomènes d'habitude à la pollution de l'air peuvent apparaître, minimisant ainsi la gêne ressentie »<sup>464</sup>. Cette habitude est-elle un frein à l'action quotidienne, pour accompagner ses enfants à l'école ou aller chercher sa baguette à pied ?

### 2.1.3- Dimension sanitaire

La dimension sanitaire caractérise la « sévérité perçue du risque »<sup>465</sup>.

Malgré les controverses méthodologiques suscitées par la plupart des travaux publiés, [...] malgré les discordances entre les résultats observés dans les différentes villes et l'absence d'une démonstration non équivoque d'un lien de causalité, *l'existence d'un effet de la pollution atmosphérique sur la santé paraît plausible même pour des concentrations relativement faibles*. Son importance quantitative reste, cependant, impossible à estimer avec fiabilité mais elle paraît limitée et semble concerner plutôt certains groupes déjà fragilisés. Cependant, deux pièges doivent être évités : croire que le risque est négligeable parce que peu élevé ; inversement provoquer ou accroître une angoisse des populations qui n'est pas justifiée.<sup>466</sup>

L'incertitude scientifique qui entoure l'évaluation des effets sanitaires de la pollution atmosphérique laisse le champ libre à toute interprétation personnelle : alors que plus personne ne peut affirmer que le tabac n'a aucun d'effet sur la santé, c'est encore possible avec la pollution. Sans aller aussi loin, et sans nier les effets de la pollution sur la santé, il est tout à fait possible de les relativiser en les comparant avec les ravages du tabac, de l'alcool, voire des décès par piqûres de guêpe<sup>467</sup> !

<sup>463</sup> FLORY Jean, BILLARD Annick, CAUZARD Jean-Pierre et GATARD Christian, « Partager la route : peut-on modifier les comportements ? » *In Actes du colloque « La prévention des accidents de la route est-elle affaire de culture, de formation ou de dissuasion ? »*, Paris : 3 et 4 mai 1999, p.196

<sup>464</sup> CUSSAC Benoît, *La pollution atmosphérique : des dimensions physiques aux dimensions psychologiques et sociales*, Mémoire de DEA, Université Paris X Nanterre, 1999, p.47

<sup>465</sup> WITTE Kim & ALLEN Mike, *op. cit.*, p.592

<sup>466</sup> Académie des Sciences – Conseil pour les Applications de l'Académie des Sciences, *Pollution atmosphérique due aux transports et santé publique*, Paris : Éditions Tec & Doc, 1999, p.61

<sup>467</sup> Cette comparaison est effectuée dans une brochure éditée par le Comité Français des Constructeurs d'Automobiles intitulée « Automobile et qualité de l'air - l'automobile citoyenne » (ID6-27)



Par ailleurs, l'incertitude quant-à l'évaluation des caractéristiques d'un risque (nombre de personnes concernées, effets sur la santé, temps de latence...) peut amplifier la crainte vis-à-vis du risque lui-même :

Dans le langage des économistes, les individus sont plus averses à l'incertitude qu'au risque dans la mesure où l'incertitude est un risque non mesurable et donc non maîtrisable. Ces situations dans lesquelles les individus ont le sentiment de subir un risque, d'y être exposé sans que les conséquences, potentiellement désastreuses, ni les probabilités d'occurrence, même très faibles, ne soient connues avec précision, correspondent tout à fait aux risques écologiques majeurs de l'ère contemporaine. Cette aversion pour l'incertitude fonde justement le principe de précaution, qui consiste, sans doute, à envisager le pire.<sup>468</sup>

La perception de la gravité du risque sanitaire pourrait donc être un frein ou un moteur à l'action selon que le risque est relativisé ou amplifié. On pourrait aussi imaginer une personne paralysée par une perception du risque surévaluée sur lequel aucune action n'aurait d'effet : « on va tous mourir étouffés ! »...

## 2.1.4- Dimension temporelle

La dimension temporelle de la disposition caractérise la faculté de la personne à se projeter dans le futur, soit pour imaginer les effets de la pollution à long terme, soit pour penser aux générations futures. Karina Oddoux souligne la difficulté de « représenter le futur du risque »<sup>469</sup> : comment représenter les conséquences futures d'une action prise aujourd'hui, comme arrêter de fumer par exemple, d'autant plus que le plaisir lié à la cigarette est instantané, il n'est pas différé dans le temps.

La conscience que l'on a du risque ne se situe pas dans le présent, mais essentiellement *dans l'avenir*. Dans la société du risque, le passé perd sa fonction déterminante pour le présent. C'est l'avenir qui vient s'y substituer, et c'est alors quelque chose d'inexistant, de construit, de fictif, qui devient la « cause » de l'expérience et de l'action présentes. Aujourd'hui, nous devenons actifs pour éviter, atténuer, prévenir les problèmes ou les crises de demain ou d'après-demain – ou justement pour ne rien faire de tout cela.<sup>470</sup>

<sup>468</sup> PERETTI-WATEL Patrick, *op. cit.*, p.73

<sup>469</sup> ODDOUX Karine (coord.), *La communication sur la santé auprès des jeunes*, Éditions du CFES (Dossiers techniques), 2000, p.45

<sup>470</sup> BECK Ulrich, *La société du risque. Sur la voie d'une autre modernité*, Paris : Éditions Aubier, 2001 (1e édition 1986), p.61

Quant à la réduction de l'espérance de vie, elle n'a de sens que pour des individus pouvant à 25 ans imaginer leur vie 40 ans plus tard.<sup>471</sup>

Ainsi, des personnes jeunes peuvent ne pas se sentir concernées par le problème de la pollution de l'air parce que les effets sont temporellement éloignés. Pourquoi ne pas imaginer des personnes prônant au contraire une « attitude de précaution »<sup>472</sup> : agissons dès maintenant, « je souffrirais peut-être un jour » ou « quel air allons-nous laisser à nos enfants ? ».

En vieillissant, les personnes âgées se rapprochent un peu plus de la sensibilité à la pollution, d'où une inquiétude peut-être plus grande :

*L'âge des personnes interrogées modifie les attitudes : les personnes âgées auraient davantage tendance à s'inquiéter, par exemple, des atteintes sur la santé [...] que les individus qui le sont moins.*<sup>473</sup>

Ajoutons pour terminer que la « profondeur temporelle » peut aussi être un frein ou un moteur de l'action :

[La trajectoire résidentielle] donne une profondeur temporelle à la question de la perception des dangers : ceux-ci, même mesurés à l'instant t, ne sont jamais totalement vécus à l'instant t. Au contraire, leur perception est fonction d'une histoire familiale, sociale, résidentielle, etc.<sup>474</sup>

Ainsi, une personne ayant habité 40 ans à Paris et une autre venant de Province n'ont sûrement pas la même réaction à la pollution... On retrouve en quelques sortes la notion d'habitude signalée à propos de la disposition vulnérable.

## 2.2- Facteurs de visibilité

Les facteurs de visibilité sont les dimensions sociale, sensorielle, affective et médiatique de la disposition pour l'action.

---

<sup>471</sup> PERETTI-WATEL Patrick, *La société du risque*, Paris : Éditions La Découverte & Syros, 2001, p.3-4

<sup>472</sup> HERIARD DUBREUIL Gilles, « L'acceptabilité du risque : entre choix individuel et construction sociale », *Annales des Mines, « Responsabilité & Environnement »*, n°8, Octobre 1997, p.69

<sup>473</sup> CUSSAC Benoît, *op. cit.*, p.46

<sup>474</sup> COANUS Thierry, DUCHÊNE François et MARTINAIS Emmanuel, « Les relations des gestionnaires du risque urbain avec les populations riveraines. Critique d'une certaine idée de la "communication" », *Annales des Mines, « Responsabilité & Environnement »*, n°13, janvier 1999, p.11-12

## 2.2.1- Dimension sociale

La dimension sociale permet de faire intervenir les freins ou les moteurs liés au travail de la personne, voire à la situation précaire dans laquelle se trouve la personne. En effet, la disposition pour l'action peut d'abord être freinée par une certaine précarité :

La perception du « temps futur », socialement différenciée, influence les perceptions du risque. Ainsi, la précarité dispenserait de toute inquiétude relative à l'avenir, et à l'inverse on se préoccuperait davantage des risques à venir dès lors qu'une certaine sécurité matérielle dans le présent nous assurerait de notre présence dans le futur.<sup>475</sup>

Pour caricaturer, on peut dire que la pollution est un problème de personnes plutôt aisées, ce qui se comprend puisque pour s'inquiéter de l'air que l'on respire, il faut déjà avoir à manger tous les jours...<sup>476</sup>

Une autre acception de « dimension sociale » est donnée par Thierry Coanus (*et al.*), plus particulièrement à propos du risque technologique : travailler dans une usine chimique ou une centrale nucléaire...

Le salarié d'une grande entreprise chimique aura nécessairement un rapport particulier au danger. La connaissance de ce qui se fait dans l'usine est meilleure et tend à dédramatiser les éventualités d'incident. [...] L'apparition d'une maladie dont la causalité reste floue, par exemple, peut faire resurgir des craintes jusque là refoulées. Inversement, un enseignant, récemment nommé dans la commune, pourra entretenir un rapport très différent à la source de danger. Ce que nous pourrions appeler la distance sociale de la source de danger est susceptible d'influer au moins autant que la seule distance euclidienne, prise en compte par la cartographie des risques.<sup>477</sup>

La dimension sociale intervient vraisemblablement dans la perception du problème de la pollution de l'air. Les connaissances et dispositions sont sûrement différentes pour une personne exposée toute la journée de par son activité professionnelle (bouquiniste, agent de la

---

<sup>475</sup> PERETTI-WATEL Patrick, *Sociologie du risque*, Paris : Armand Colin (Collection U, série « Sociologie »), 2000, p.17

<sup>476</sup> Cette anti-disposition sociale a eu des répercussions pratiques sur les entretiens : certaines personnes en situation précaire n'ont pas accepté que je les questionne : une dame avec son enfant en bas âge dans le parc Raspail de Cachan qui avait clairement d'autres soucis que la pollution (état de pauvreté visible...); un chauffeur qui nettoyait l'intérieur de son car près de la gare de Denfert-Rochereau, il n'avait « rien à penser de tout ça » et n'a pas voulu répondre à mon entretien. Cependant, toutes les personnes refusant de me répondre ne sont pas forcément insensibles au problème : certaines sont pressées (de bonne ou de mauvaise foi) ou n'ont tout simplement pas envie...

<sup>477</sup> COANUS Thierry *et al.*, *op.cit.* , p.10-11

circulation), une personne au contact des malades (infirmier, pédiatre) ou un spécialiste de l'automobile (garagiste, chauffeur de taxi)...

## 2.2.2- Dimension sensorielle

La pollution et ses effets sont-ils palpables ? Un piéton renversé sur la route : l'insécurité routière est là, matérialisée par un corps étendu sur la chaussée. Qu'en est-il de la pollution de l'air ? Voir, sentir ou palper les manifestations, les stigmates de la pollution peut-il pousser à l'action ?

Human have always been intuitive toxicologists, relying on their senses of sight, taste and smell to detect unsafe food, water and air. The science of toxicology has been developed to supplement and, in many cases, replace our sensory systems.<sup>478</sup>

L'opacité de l'air, voire sa couleur [...] peuvent être des critères sur lesquels se fait l'évaluation, ainsi que la quantité de particules en suspension, la visibilité, l'ensoleillement, les conditions météorologiques<sup>479</sup>

La vision des stigmates de la pollution, *à la télévision*, peut-elle pousser à l'action ? Certainement. Pourquoi d'ailleurs offrir à des personnes non concernées le spectacle d'êtres humains souffrant si ce n'est, en attirant leur attention, les orienter vers l'action ?

Soit d'une part un malheureux qui souffre et, d'autre part, un spectateur qui, sans subir le même sort et sans être directement exposé au même malheur, contemple ces souffrances. Pour adopter une attitude acceptable, le spectateur ne peut ni rester indifférent, ni tirer de ce spectacle une jouissance solitaire. [...] Même contraint à l'inaction [à cause de la distance qui les sépare], le spectateur est pourtant incité, pour rester dans un cadre moral acceptable, à manifester un intérêt qui tienne compte de la misère de celui qu'il observe et, sinon à intervenir directement dans sa vie, du moins à se placer à son égard dans la disposition active de quelqu'un qui serait concerné.<sup>480</sup>

Un autre aspect de la dimension sensorielle est la rencontre physique avec une personne malade. L'exemple suivant traite de la rencontre entre un jeune colombien et un mendiant atteint du sida :

---

<sup>478</sup> KRAUS Nancy, MALMFORS Torbjörn and SLOVIC Paul, « Intuitive Toxicology: Expert and Lay Judgments of Chemical Risks » In P. SLOVIC *The Perception of risk*, London: Earthscan, 2000, p.285

<sup>479</sup> CUSSAC Benoît, *op. cit.*, p.45

<sup>480</sup> BOLTANSKI Luc, *La souffrance à distance. Morale humanitaire, médias et politique*, Paris : Éditions Métailié, 1993, p.167

Les mendiants dans la rue et dans les transports publics ont constitué pour certains des jeunes [rencontrés] une situation de médiatisation du sida, non en tant qu'occasion de se rendre compte de l'existence de la maladie mais comme une forme de confirmer et d'être témoins de son existence réelle. Il s'agit d'une confrontation accompagnée parfois d'étonnement face à la propre réaction qui était demeurée inconnue jusqu'au jour où l'on rencontre quelqu'un qui dit avoir le sida.<sup>481</sup>

Les Franciliens ont-ils déjà été témoins de « l'existence réelle » de la pollution atmosphérique ? De quelle manière ? par une fumée s'échappant d'un pot d'échappement, par la toux d'un enfant, par un taux de dioxyde d'azote mesuré par le camion de mesure d'Airparif installé dans leur quartier ou par la vue du camion lui-même<sup>482</sup> ?

Est-ce que de telles rencontres ont une influence sur les comportements ? « j'ai une voiture neuve, regardez, elle ne fume pas : pas besoin de ralentir, il ferait mieux de s'occuper des bus » ou encore « je me souviendrai toujours de cet enfant qui avait du mal à respirer »...

### 2.2.3- Dimension affective

La dimension affective de la disposition permet de rendre compte de la motivation provoquée par la fragilité d'un proche : un enfant, une personne âgée ou une personne asthmatique. Paul Slovic cite le lauréat du prix Nobel Albert Szent-Gyorgi :

I am deeply moved if I see one man suffering and would risk my life for him. Then I talk impersonally about the possible pulverization of our big cities, with a hundred million dead. I am unable to multiply one man's suffering by a hundred million<sup>483</sup>

En effet, comment comparer la maladie qui touche effectivement une personne proche et le risque qui pèse sur chaque personne, souvent en termes probabilistes (1 personne sur x sera atteinte d'un cancer...) :

One [risk phenomena meriting serious pssychological study] is society's apparent willingness to spend more to save a known life in danger than to save a statistical life.<sup>484</sup>

---

<sup>481</sup> MARQUEZ Jorge, *La médiatisation imprimée des risques collectifs. Le cas du sida en Colombie*. Thèse de Doctorat de l'Université Paris XI – Orsay, 2002, p.235

<sup>482</sup> À ce propos, les chercheurs de l'OPRESE indiquent que « le camion "Airparif" a pu rappler aux résidents d'un quartier l'existence du problème de la pollution sur la capitale » (OPRESE – IFEN, Perception de la qualité de l'air en Île-de-France. Document interne à la DRIRE IDF, décembre 1999, p.21)

<sup>483</sup> SLOVIC Paul, *op. cit.*, p.xxxiii

<sup>484</sup> Paul SLOVIC, Baruch FISCHHOFF & Sarah LICHTENSTEIN, « Cognitive Processes and Societal Risk Taking », In P. SLOVIC, *The perception of risk*, London: Earthscan, 2000 (1<sup>er</sup> édition : 1976), pp.46

Le fait que certaines catégories de personnes soient plus touchées que les autres peut être vécu comme inacceptable et, ainsi, pousser à l'action :

*Comparabilité des risques individuels.* L'exposition à un risque dans une population est rarement uniforme. [...] L'existence de disparités très fortes dans l'exposition au risque d'une population peut revêtir un caractère d'inacceptabilité, ceci sous réserve que le contexte de prise de risque soit comparable pour les individus comparés.<sup>485</sup>

Ajoutons que les enfants et les personnes âgées peuvent facilement être comparés à nos propres enfants ou grands-parents et ainsi accentuer la dimension affective.

Dans un registre différent, Jorge Marquez montre comment le mendiant, en se disant atteint du sida, va tenter de jouer sur la disposition affective des passants dans la rue pour les faire (ré)agir et lui donner quelques pièces :

Dans les récits de ces confrontations à la réalité, les jeunes parlent de l'utilisation par des mendiants du sida comme un moyen d'éveiller des sentiments de compassion chez les piétons et les passagers des transports publics et d'obtenir ainsi de l'argent.<sup>486</sup>

Enfin, les proches peuvent être utiles pour donner des conseils, pour influencer une personne :

Nous voulons également que le message soit vu par tous ceux qui peuvent influencer ceux qui boivent avant de conduire : institutions publiques, parents, amis, petites amies.<sup>487</sup>

## 2.2.4- Dimension (de rencontre) médiatique

La dimension de rencontre médiatique<sup>488</sup> permet de caractériser la visibilité des messages médiatiques, notamment ceux diffusés en cas d'alerte, mais aussi la (crise de) confiance que ressentent les Franciliens vis-à-vis de l'information médiatisée.

---

<sup>485</sup> HÉRIARD DUBREUIL Gilles, *op. cit.*, p.69

<sup>486</sup> MARQUEZ Jorge, *op.cit.*, p.235. Il s'agit du même cas de figure que précédemment mais pris sous un angle différent.

<sup>487</sup> SALAÛN Jean-Yves, CHARON Jean-Marie, GUICHENEY Geneviève, SAURET Véronique et ALLSWORTH Tony, « Informer et communiquer : comment convaincre ? » *In Actes du colloque « La prévention des accidents de la route est-elle affaire de culture, de formation ou de dissuasion ? », Paris : 3 et 4 mai 1999*, p.130

<sup>488</sup> Ce facteur sera souvent résumé par « dimension médiatique » pour des raisons pratiques (notamment le graphique) et aussi pour une question d'homogénéité des noms donnés aux facteurs. Pour autant, cette dimension caractérise bien le potentiel de *rencontre* médiatique : rencontre entre un individu et l'information sur le risque en question (notamment en cas d'alerte). On retrouve la notion de « rencontre » entre les individus et l'information sur la qualité de l'air définie au début de cette thèse (chapitre B).

Tout d'abord, la question de la visibilité de l'alerte ou du message doit être posée. Certaines campagnes contre l'insécurité routière sont conçues de telle manière que personne ne « puisse y échapper »<sup>489</sup>. Pour le problème de la pollution de l'air, est-ce que tous les automobilistes sont au courant, un jour de pic de pollution, qu'il faut réduire la vitesse ? Le message est diffusé dans les médias et sur les panneaux à message variable des autoroutes ; peut-on imaginer qu'une personne ne soit pas au courant<sup>490</sup> ?

Une autre difficulté est celle de la disposition par rapport au traitement médiatique lui-même : lassitude ou panique.

Les adolescents manifestent souvent une certaine lassitude à l'égard du matraquage médiatique des campagnes de prévention. Un élève de seconde déclare ainsi : "les gens ne sont pas bêtes. Ils sont au courant. Ils savent qu'il faut mettre un préservatif. Ils le font ou ne le font pas, c'est tout. On ne va pas faire passer quarante pubs par jour à la télévision pour faire comprendre aux gens qu'il faut mettre des préservatifs !" <sup>491</sup>

Dans un contexte de perte de confiance de l'opinion, la transparence de l'information, sans qu'elle ait été accompagnée de véritables mécanismes de médiations a exacerbé les tensions. C'est ainsi qu'on lit souvent dans la presse militante des raisonnements comme "imaginez comme la situation doit être grave. Même pour le sang contaminé, ils n'en ont pas parlé. Alors s'ils en parlent cette fois c'est qu'on est vraiment à la veille d'une énorme catastrophe." <sup>492</sup>

Quel est le traitement médiatique du problème de la pollution de l'air ? Les Franciliens sont-ils sensibles aux diverses médiatisations du problème : spot TV d'Airparif, panneaux lumineux en ville et le long des autoroutes... Au contraire, manifestent-ils une lassitude vis-à-vis des alertes par exemple ?

## 2.3- Facteurs d'engagement

Les facteurs d'engagement sont les dimensions réflexive, efficace, citoyenne et conceptuelle de la disposition pour l'action.

---

<sup>489</sup> SALAÛN Jean-Yves, *et al.*, *op. cit.*, pp.129

<sup>490</sup> La question de l'évitement des spots de prévention sera considérée dans le cadre de la distance conceptuelle.

<sup>491</sup> PERETTI-WATEL Patrick, *La société du risque*, Paris : Éditions La Découverte & Syros, 2001, p.87

<sup>492</sup> DAB William, « Enjeux démocratique : Principe de précaution, risque acceptable et droit à l'information », In *Actes du colloque « Science et décision en santé environnementale. Les enjeux de l'évaluation et de la gestion des risques »*, 9-11 décembre 1996, Metz. Éditeur : Société française de santé publique (Collection Santé et Société), n°6, novembre 1997, p.70

### 2.3.1- Dimension réflexe

La dimension réflexe permet de prendre en compte tous ces gestes que l'on fait par habitude<sup>493</sup>, « sans réfléchir » : mettre la ceinture de sécurité, fumer une cigarette après le café ou prendre la voiture pour n'importe quel trajet, accélérer au feu orange, se jeter sous une table en cas de tremblement de terre...

La question de l'habitude dans l'usage de l'automobile, de « l'ancrage des pratiques en habitudes » est souvent pointée du doigt :

Les personnes qui n'utilisent que l'automobile pour leur mobilité quotidienne et jamais les transports publics sont, dans une large mesure, insensibles à la qualité de l'offre de transport. Leur « choix » modal ne renvoie pas à une comparaison, l'usage de la voiture individuelle s'apparente *de facto* à une forme de réflexe et l'usage des autres moyens de transport sort du champ du possible.<sup>494</sup>

Derrière le réflexe se cache la réflexion. La question de l'analyse coût/bénéfice peut alors être abordée :

The technique called cost-benefits analysis, which attempts to quantify the expected gains and losses from some proposed action, usually in monetary terms. If the calculated gain from an act or project is positive, it is said that the benefits outweigh the costs and its acceptance is recommended, providing no other alternative afford a better cost-benefit ratio.<sup>495</sup>

En fait, un risque n'est acceptable qu'en vue d'un bien que nous cherchons à atteindre. On pourrait même dire qu'un risque est inacceptable en soi. Il ne devient acceptable que dans le contexte d'une action opérée en vue d'un bien. [...] L'acceptabilité du risque est donc indissociable du contexte d'action qui est à l'origine du risque ainsi que de l'objectif recherché à travers cette action.<sup>496</sup>

L'opération « En ville sans ma voiture ? » qui se déroule tous les ans mi-septembre propose justement aux citoyens de réfléchir sur leur utilisation de la voiture en ville. Ce jour là, le centre ville est interdit aux véhicules motorisés non « propres » et les offres de transport alternatif sont augmentées (fréquence des bus, nouvelles pistes cyclables, etc.). L'idée

<sup>493</sup> « L'habitude, comme schème d'action, est ce qui est au principe de toute action involontaire » (LAHIRE Bernard, *L'homme pluriel. Les ressorts de l'action*. Paris : Éditions Nathan (collection Essais et Recherches série « Sciences sociales »), 1998, p.89).

<sup>494</sup> KAUFMANN Vincent, JEMELIN Christophe et GUIDEZ Jean-Marie, *Automobiles et modes de vie urbains*, Paris : La Documentation Française, 2001, p.91

<sup>495</sup> Paul SLOVIC, Baruch FISCHHOFF & Sarah LICHTENSTEIN, « Cognitive Processes and Societal Risk Taking », In P.SLOVIC, *The perception of risk*, London: Earthscan, 2000 (1<sup>e</sup> édition : 1976), pp.40-41

<sup>496</sup> HERIARD DUBREUIL Gilles, *op. cit.*, p.67



directrice est de faire prendre conscience des inconvénients de l'utilisation de la voiture (en communiquant sur la pollution, le bruit, l'insécurité...) mais aussi des atouts des autres moyens de transport. Mais au jour le jour, est-ce que les Franciliens s'interrogent sur leur mode de transport ?

Jean-Pascal Assailly décrit quelques difficultés liées à cette analyse à propos de la sécurité routière :

Sur ces aspects du comportement, la prévention bute là sur un obstacle très difficile à franchir : en effet, ce sont les renforcements qui peuvent modifier le comportement : les renforcements positifs ou les bénéfiques tirés des comportements prudents (par exemple la reconnaissance de ses passagers si on les ramène sains et saufs) ; les renforcements négatifs ou les coûts de comportements dangereux (accident, l'amende, etc.) (allonger son temps de transport lorsque l'on réduit sa vitesse ; perdre un peu d'effet euphorisant lorsque l'on supprime un verre d'alcool, etc.) ; les renforcements positifs ou les bénéfiques tirés des comportements dangereux (impressionner la galerie en prenant des risques, ressentir les sensations de la vitesse par exemple). En fait, le risque et la prudence ont chacun leur logique : les motivations qui poussent à prendre des risques ne sont pas opposées, inversées ou symétriques par rapport aux motivations qui poussent à être prudent, elles sont plutôt différentes, d'un autre ordre.<sup>497</sup>

### 2.3.2- Dimension efficace

Ce facteur caractérise tout d'abord la perception par l'individu de l'efficacité d'une action en vue de réduire tel ou tel risque, ce que Kim Witte et Mike Allen appellent « perceived response efficacy »<sup>498</sup>. Est-ce que l'action demandée (par exemple réduire la vitesse de 220 km/h en cas de pic) est efficace pour diminuer la pollution ? Les spécialistes de l'IFEN parlent d'« un pouvoir d'action sur l'environnement perçu comme faible à l'échelle individuelle »<sup>499</sup>.

Derrière cette notion d'efficacité se cache aussi l'attribution de responsabilités pour la pollution (« cela ne sert à rien que je ralentisse puisque je ne pollue pas ! ») :

Un premier point de repère pour comprendre les différents types d'action environnementale est la désignation des responsabilités pour la dégradation de l'environnement.<sup>500</sup>

---

<sup>497</sup> ASSAILLY Jean-Pascal, « Modifier le comportement des jeunes usagers, est-ce possible ? », In *Actes du premier Colloque Européen de la Prévention des Risques – Thème : comportement humain et prévention des risques*, Niort – 16 au 22 octobre 1996, p69-70

<sup>498</sup> WITTE Kim & ALLEN Mike, *op. cit.*, p.592

<sup>499</sup> IFEN, *op. cit.*, p.45

<sup>500</sup> IFEN, *op.cit.*, p.40

Ensuite, la question de la perception de l'efficacité personnelle (« perceived self efficacy »<sup>501</sup>) doit être posée. Ce problème est important lorsqu'il s'agit d'arrêter de fumer par exemple. Dans notre cas, est-ce que la personne se sent capable d'abandonner son véhicule pour lutter, au jour le jour, contre la pollution ?

Un troisième aspect de la dimension efficace doit être pris en compte dans le cas où l'action préconisée est placée en relation, en concurrence avec le comportement d'autrui. Il s'agit du problème de l'action individuelle dans un contexte d'action collective : si peu de gens agissent dans le sens d'une meilleure qualité de l'air (ce qui semble être le cas à l'heure actuelle), est-ce un frein ou un moteur pour mon engagement personnel ?

In Granovetter's theory, it is assumed that people participated in collective action depending on the proportion of persons in the population already participating, and this threshold value is different for different people. This is a theory about the action of followers rather than of initiators.<sup>502</sup>

En cas d'alerte à la pollution, certains automobilistes se disent sûrement : « à quoi bon ralentir puisque personne ne le fait ! c'est dangereux en plus... ». Au contraire, certains ralentissent peut-être parce qu'« il faut que quelqu'un montre l'exemple ».

### 2.3.3- Dimension citoyenne

La dimension citoyenne de la disposition permet de faire intervenir la notion de citoyenneté dans l'action. Geneviève Guicheney souhaite une responsabilisation des automobilistes à propos de l'insécurité routière (on peut imaginer la même chose pour la pollution) :

Je ne suis pas de nature répressive mais il me semble que lorsqu'on dit « Faites attention », on fait la morale aux gens. On est dans la morale jusqu'au cou, dans tous les domaines. À un moment, je crois qu'il faut permettre aux citoyens de ce pays de faire des choix et qu'ils sachent qu'il y a un certain nombre de dysfonctionnements que l'on ne peut pas supporter. Mais en les associant, en leur demandant leur accord.<sup>503</sup>

Ainsi, il faut qu'une action en faveur de l'environnement ou de la sécurité routière (pour poursuivre l'exemple précédent) soit socialement valorisée :

---

<sup>501</sup> WITTE Kim & ALLEN Mike, *op. cit.*, p.592

<sup>502</sup> YAMAGUCHI Kazuo, "Subjective rationality of initiators and of threshold-theoretical behavior of followers in collective action", In *Rationality and Society*, vol 12, n°2, May 2000, p.186

<sup>503</sup> SALAÛN Jean-Yves *et. al.*, *op. cit.*, p.139

Nous voulons que le message soit appuyé par les gens qui soutiennent nos campagnes c'est-à-dire la police, les officiers de sécurité routière et les autorités locales. Et finalement, nous voulons que le public dise « Oui, nous n'aimons pas les gens qui boivent et qui conduisent. Oui, vous faites ce qui est juste. Vous placez le conducteur face aux conséquences de ses actes.<sup>504</sup>

La notion « d'action militante »<sup>505</sup> est l'une des composantes de la dimension citoyenne. Dans leur « typologie sur la base des pratiques et des attitudes » ; Vincent Kaufmann et ses collègues qualifient certaines personnes d'« écologistes civiques » :

Le type que nous avons appelé "écologistes civiques" se compose de personnes ayant un système de valeurs axé autour du respect de l'environnement. Ces individus se distancient donc fortement des représentations sociales dominantes de l'automobile et des transports publics, en y opposant des représentations mettant en exergue les inconvénients de l'automobile et les avantages des transports collectifs en termes environnementaux. Ils sont de grands utilisateurs des centres-villes et privilégient l'utilisation des transports publics par rapport à celle des automobiles, chaque fois que cela s'avère possible sans désagréments excessifs. Chez ces personnes, l'utilisation des transports publics résulte prioritairement d'un système de valeurs avec lequel elles veulent être cohérentes.<sup>506</sup>

Si certaines personnes agissent en accord avec leurs convictions plutôt pro-environnementales, il est concevable que d'autres fassent l'inverse : « la pollution c'est un problème inventé par les Verts ! ».

Si l'appel à l'esprit civique ne suffit pas, la répression intervient. Cela fait aussi partie de la disposition citoyenne : « moi je ralentis parce que c'est amendable ! ». La présence des forces de police et de gendarmerie sur les routes est peut-être importante pour la sécurité routière mais aussi pour faire respecter les limitations de vitesse.

Pour moi, d'ailleurs, répression n'est pas le mot juste, ce serait plutôt présence et accompagnement, la répression n'étant que le pis-aller en cas de transgression grave et caractérisée. L'objectif après tout n'est pas de multiplier les amendes mais de faire changer les comportements sur les routes. Et sans doute sous-estimons-nous [...] la valeur, l'importance de la simple présence des forces de l'ordre sur la route, dans le flux, accompagnant l'ensemble des usages.<sup>507</sup>

---

<sup>504</sup> SALAÜN Jean-Yves *et al.*, *op. cit.*, p.130

<sup>505</sup> IFEN, *op.cit.*, p.48

<sup>506</sup> KAUFMANN Vincent, JEMELIN Christophe et GUIDEZ Jean-Marie, *op. cit.*, p.93-94

<sup>507</sup> FLORY Jean, *et al.*, *op. cit.*, p.196

### 2.3.4- Dimension conceptuelle

La question du savoir pour l'action est très souvent posée : faut-il savoir pour agir ? peut-on agir sans savoir ?

Je pense que cette enquête nous montre très clairement que nous avons deux problèmes dans la compréhension du risque routier. Le premier tient à la connaissance des faits, pas seulement statistiques mais les faits crûment dépeints dans toute leur dimension tragique, tels que par exemple les conséquences physiologiques d'un choc à 60 km/h. [...] Tout cela ne se sait pas ou mal. Il faut le dire et il faut peut-être le montrer.<sup>508</sup>

[...] étant entendu que savoir et pouvoir ne sont pas forcément liés, contrairement au slogan qui prétend que "savoir c'est pouvoir".<sup>509</sup>

Il ne suffit pas de savoir pour agir, certes, mais est-ce que savoir peut aider à l'action ? Oui, peut-être en ce qui concerne les différents moyens de lutte : une personne qui souhaite abandonner son véhicule mais qui ne sait pas que la nouvelle ligne de bus dessert justement son lieu de travail.

Notons que l'on peut retrouver cette notion de dimension conceptuelle dans d'autres facteurs. Par exemple, pour la dimension géographique, une personne habitant en forêt de Rambouillet peut néanmoins se sentir concernée par le problème de la pollution atmosphérique parce qu'elle *sait* que la pollution se déplace et qu'elle peut être exposée en cas de vent défavorable.

Un autre aspect de la dimension conceptuelle, souvent occulté, concerne le désir de connaître des individus ; on suppose souvent que les profanes sont avides de savoir. Ainsi, l'objectif des campagnes est d'être vu par le maximum de personnes, il faut que personne ne « puisse y échapper »<sup>510</sup>. Que fait-on cependant des personnes qui ne veulent pas entendre<sup>511</sup> ce qui est

---

<sup>508</sup> FLORY Jean, *et al.*, *op. cit.*, p.197

<sup>509</sup> JUFFE Michel, « Introduction des XXIIes J.I.E.S. – L'éducation aux risques : un point de vue philosophique » In A. GIORDAN, J.-L. MARTINAND et D.RAICHVARG (Éditeurs), *XXIIIe Journées Internationales sur la Communication, l'Éducation et la Culture Scientifiques et Industrielles "L'éducation aux risques – santé, sécurité, environnement"*, 2000, p.38

<sup>510</sup> SALAÛN Jean-Yves *et al.*, *op. cit.*, pp.129

<sup>511</sup> À propos du nucléaire, Françoise Zonabend a montré comment certains riverains refusaient de *voir* l'usine de La Hague : « Une des façons de se défendre contre l'envahissement de cette usine aux constructions de plus en plus nombreuses, et sans doute contre la crainte qu'elles suscitent, consiste donc à décider de ne pas les voir. En certains lieux, c'est chose aisée ; ailleurs, il faut recomposer le paysage, mais le mécanisme reste le même : nier l'existence du danger dont on refuse de voir l'incarnation architecturale » (ZONABEND Françoise, *La presque île au nucléaire*, Paris : Éditions Odile Jacob, 1989, p.51).

dit dans le spot ! Christine Ferron et Jacques Arènes soulignent cela à propos de l'usage de la peur dans les campagnes :

Des communications avec une « teneur » élevée d'appel à la peur génèrent parfois des effets paradoxaux : dans le cas du tabagisme par exemple, les fumeurs exposés à ce type de communication ont tendance à répondre par le déni, l'évitement et l'oubli d'une partie du message<sup>512</sup>.

Comme le dit Ulrich Beck : « l'exposition au risque *peut impliquer* l'absence de prise de conscience : plus le danger est grand, plus il est vraisemblable qu'on le nie, qu'on le banalise »<sup>513</sup>. Peut-être existe-t-il des Franciliens qui ne veulent pas entendre parler de pollution de l'air, qui refusent de reconnaître ses effets sur la santé, ou bien qui évitent les panneaux lumineux indiquant l'alerte à la pollution et la réduction de vitesse !

## 2.4- Conclusion : freins et moteurs dispositionnels

Finalement, ces douze facteurs de disposition pour l'action traduisent les différents freins ou moteurs qui peuvent pousser les Franciliens à se mobiliser pour ou contre la pollution et à adopter tel ou tel comportement.

Les *facteurs d'exposition* nous éclairent sur les perceptions de la zone polluée (dimension géographique), des personnes à risque (dimension vulnérable), de la gravité du risque par rapport à d'autres problèmes de santé publique (dimension sanitaire) et de la temporalité des effets (dimension temporelle).

Quant-aux *facteurs de visibilité*, ils permettent de caractériser la modulation due à la situation professionnelle (dimension sociale), l'expérience sensible de la pollution (dimension sensorielle), la motivation provoquée par la souffrance d'un proche (dimension affective) et les rencontres entre les messages et l'individu (dimension médiatique).

Enfin, les *facteurs d'engagement* font émerger la place de l'habitude et du choix dans les modalités de déplacements (dimension réflexe), la perception de l'(in)efficacité des actions (dimension efficace), la notion de comportement citoyen (dimension citoyenne) et les liens entre savoir et agir (dimension conceptuelle).

---

<sup>512</sup> FERRON Christine et ARÈNES Jacques, *op. cit.*, p.29. Déni, évitement, oubli d'une partie du message mais aussi parfois détournement. C'est par exemple le cas de la mention « Nuit gravement à la santé » apposée sur les paquets de cigarettes qui est détournée par certains jeunes : une cigarette devient ainsi une « nuit grave » !

<sup>513</sup> BECK Ulrich, *La société du risque. Sur la voie d'une autre modernité*. Paris : Éditions Aubier (collection « Alto »), 2001 (édition originale 1986), p.136

En appliquant conjuguant ces facteurs entre eux, nous allons construire différents **profils d'action** dans les cas de la réduction de la vitesse et de la protection sanitaire en cas de pic de pollution et nous allons montrer qu'ils n'ont pas le même poids selon les personnes.

Nous montrerons également dans le chapitre suivant (L-INTERACTIONS) que la grille ainsi constituée est également un outil de structuration des perceptions et des médias, permettant de **mettre en évidence certains liens entre l'information et les dispositions**.

### **3- PROFILS D'(IN)ACTION**

Nous allons maintenant montrer comment ces douze facteurs s'associent pour former des **profils d'(in)action**, sur l'exemple de la réduction de la vitesse et de la mise en œuvre des conseils sanitaires en cas de pic de pollution.

La construction de ces profils se base exclusivement sur les déclarations des franciliens rencontrés. Nous n'avons aucune indication autre que le discours pour évaluer l'action de chaque personne en cas d'alerte. La relation de confiance qui s'instaure entre l'enquêteur et l'enquêté prend alors tout son sens.

En outre, nous avons parfois ressenti des difficultés pour classer les personnes interrogées selon tel ou tel profil : d'une manière générale, les profils définis ci-après grossissent les traits comportementaux de plusieurs franciliens.

#### **3.1- La réduction de la vitesse**

Sur les 50 personnes interrogées, 28 prennent leur voiture pour aller travailler, pour travailler, ou pour se déplacer le week-end. Sur ces 28 personnes :

- 12 avouent, plus ou moins directement, ne pas y prêter attention,
- 13 disent respecter les limitations de vitesse en cas d'alerte à la pollution,
- pour les 3 dernières, nous n'avons pas recueilli assez d'informations pour trancher<sup>514</sup>.

---

<sup>514</sup> À deux reprises (E21 et E29), la personne indique ne jamais avoir été confrontée à une limitation de vitesse en cas de pollution, dans le troisième cas (E34), nous avons tout simplement oublié d'aborder la question (la personne était excessivement pressée et utilisait fréquemment les transports en commun pour aller travailler).

Pour chaque groupe nous avons identifié plusieurs **profils types d'automobilistes** en fonction des facteurs qui caractérisent leur (in)action : deux profils (A et B) pour les automobilistes récalcitrants et trois (C, D et E) pour ceux qui respectent les limitations :

- l'automobiliste qui ne veut pas ou ne peut pas ralentir (profil A),
- celui qui ne se sent pas concerné par la réduction (profil B),
- celui qui ralentit pour sa santé ou celle des autres (profil C),
- celui qui ralentit d'abord parce que c'est efficace (profil D),
- enfin, celui qui ralentit surtout parce que c'est amendable (profil E).

Soulignons que ces profils ont été construits sur la base de déclarations. Nous avons questionné les franciliens sur leur pratique, nous n'avons pas observé leur comportement effectif. Certaines personnes ont indiqué qu'elles ne respectaient généralement pas les limitations de vitesse et se justifiaient. Pourquoi mentiraient-elles ? Le doute est plus grand pour les personnes qui disent respecter les restrictions. Comment faire ? Ne pas prendre leur réponses en compte ? Ne s'intéresser qu'aux personnes du premier groupe ? Non, nous faisons le choix de prendre en compte toutes les déclarations pour notre analyse, en rappelant que tout entretien est basé sur un rapport de confiance entre l'enquêteur et l'informateur.

Nous allons maintenant détailler chacun de ces profils d'(in)action, en mettant en évidence les facteurs dispositionnels prépondérants.

### 3.1.1- Automobiliste qui ne veut pas ralentir (profil A)

Les six personnes qui correspondent à ce profil – Dominique C (E14), Mohamad L (E28), Chaïb A (E31), Fatima J (E37), Jérémy G (E44) et Laurence V (E46) – avouent qu'elles aiment la vitesse ou prétextent qu'il est dangereux de ralentir. De plus, elles jugent la mesure peu efficace pour lutter contre la pollution et estiment que les effets sanitaires sont assez faibles. Ce sont donc les dimensions citoyenne, efficace et sanitaire qui interviennent.

#### 3.1.1.1- Aime la vitesse et personne ne ralentit

La personne admet qu'elle aime la vitesse ou bien accuse les autres automobilistes, qui ne ralentissent pas, de l'empêcher de ralentir :

- « Et me faire ralentir on aura un petit peu de mal... *qu'est-ce que vous pensez des gens qui ralentissent ?* c'est leur problème [elle rit] c'est leur problème » (E14) ;

- « Les gens roulent plus, ils respectent pas la vitesse [...] j'ai essayé mais vous pouvez avoir un accident » (E28) ;
- « Ah oui ! il faut rouler un peu plus vite ! euh, moins vite... [il rigole] » « personne ne respecte. Vous vous respectez il y l'autre qui vous klaxonne derrière "eh dis-donc connard !" » (E31) ;
- « Il faut rouler moins vite et tout ça. Bon personne le fait quoi ! ben moi non plus, je suis bien obligée de suivre le rythme hein ! quand vous êtes sur le périph à 20, vous vous faites klaxonner hein, c'est sûr et certain » (E37) ;
- « Moi, je vais vous dire franchement, quand c'est le soir, non je ne ralentis pas *vous êtes pressés de rentrer* ah ouais, moi je suis pressé de rentrer, pour la poser la bagnole pour le week-end et pas la reprendre » (E44) ;
- « Non, pas spécialement, je reconnais que non parce que bon, c'est vrai que ça circulait bien et que ça m'a pas incité à réduire ma vitesse *ouais*, et que je suis un peu récalcitrante de ce côté là donc euh je reconnais » « je suis pas très respectueuse de ça, non » (E46).

### 3.1.1.2- Juge la réduction de vitesse inutile

La limitation de vitesse est jugée inutile ou insuffisante par 5 des 6 personnes concernées :

- « J'estime que j'ai une voiture qui est moins polluante que les autres alors je ne vois pas pourquoi... écoutez, c'est pas la peine de changer sa voiture [si] c'est pour devoir ralentir après » (E14) ;
- « *Vous pensez que ça a un effet positif le fait de ralentir ? [...]* certainement [...] on rejette moins » mais « il faut voir les usines, les grandes usines qui rejettent de... plein de choses hein » « dans 10 ans les voitures seront toutes équipées en pots catalytiques » (E31)
- « *Vous pensez que c'est utile déjà de ralentir ?* non, non pas forcément, si c'est pour ralentir et re-accélérer, non » (E37) ;
- « Je sais pas si ça change grand chose parce que les gens ils stagnent, ils vont moins vite alors... » « j'y pense pas, enfin moi je pense pas que de réduire la vitesse comme ça se soit euh... *ouais* enfin, moi je pense qu'il faut faire en sorte, il faut faciliter les transports en commun, c'est clair » [c'est plus efficace] (E44) ;
- « Quand on nous demande de réduire la vitesse en voiture [...] mais je pense pas que ça apporte » (E46).

### 3.1.1.3- Estime que les effets sanitaires sont faibles

Les estimations des conséquences sanitaires sont généralement dans le bas de la fourchette proposée.



- « Moi j'ai aucun problème. Il y a plein de gens qui ont des problèmes alors j'en sais rien » nombre de décès annuels : entre 0 et 200 [la majorité ayant coché entre 200 et 8.000] (E14) ;
- « Les malades c'est possible... faut compter sur 50.000 ou plus [...] là les malades je parle, les morts je sais pas » [coche 200 – 8.000] (E28) ;
- « Moins grave que le tabac et l'alcool et tout ça » [coche 0 – 200] (E31) ;
- « C'est moins grave que la drogue et tout le reste hein » [0-200] (E37) ;
- « [Il coche 0-200] moi je pense qu'à un moment ou à un autre on va tous en souffrir » [mais pour l'instant ce n'est pas trop grave] (E44) ;
- « Je mettrai entre là [entre 200 et 8000] mais je dirais plus par ici [200] que par là [8000] » (E46).

En résumé, les automobilistes de « profil A » **ne veulent pas ralentir**, ou prétextent qu'ils ne peuvent pas le faire (à cause du comportement des autres conducteurs). De plus, ils jugent la mesure inefficace et estiment que la pollution n'a que peu d'effets sur la santé ; ces deux derniers traits venant renforcer le premier. L'anti-disposition à l'action se fait selon trois dimensions : citoyenne, efficace et sanitaire.

### 3.1.2- Automobiliste qui ne se sent pas concerné par la restriction de vitesse (profil B)

Les six personnes qui correspondent à ce profil – Stéphanie G (E16), Nadège B (E18), Justine TH (E24), Aurore O (E27), Jean-Claude J (E43) et Helena S (E50) – ne se sentent pas concernées par l'alerte et la restriction de circulation : le trajet en voiture est situé, comme par hasard, dans une zone peu polluée. Ce sont les dimensions géographique, réflexe et citoyenne qui interviennent.

#### 3.1.2.1- Habite loin de la zone polluée

La zone polluée est généralement éloignée du lieu d'habitation :

- « En ville il s'aggrave [...] et à la campagne, moi j'habite à la campagne et euh... ça va » « quand je vais à Paris je me sens pas bien » (E16) ;
- « C'est surtout centré sur Paris » (E18) ;
- « Je crois que c'est partout hein, c'est pas seulement sur Paris » « mais c'est moins sur l'autoroute quand même je crois » (E24) ;

- « Paris intra-muros, la banlieue » « de toute façon le nuage il se balade un petit peu partout » (E27) ;
- « C'est surtout pour le périph, moi je crois que pour le périph ça sert à rien, en ville les gens ça sert à rien pourquoi ? parce que les gens ne vont pas ralentir ou parce que de toute façon comme c'est plus aéré voilà c'est ça » (E50).

### 3.1.2.2- Circule hors de la zone polluée

Le trajet domicile-travail est éloigné de la zone polluée ou plutôt la zone polluée est perçue (construite) de telle manière que le trajet pendulaire en soit exclu. Ainsi, la pollution limitée à Paris ne concerne pas les déplacements limités à la banlieue :

- Trajet Rambouillet - Versailles « malheureusement en voiture » (E16) ;
- Trajet L'Hay-les-Roses - Sceaux « ben déjà je vais pas sur Paris donc le fait est que c'est surtout centré sur Paris » (E18) ;
- Trajet Trié-la-Ville (Oise) – Paris 14 « quand je prends la voiture c'est pour faire moins de transports, je ne la prends pas jusqu'à Paris » [elle va jusqu'à un parking relais] (E27).

Parfois, c'est plus compliqué, de la zone polluée sont exclus les autoroutes, le périphérique ou encore les petites routes, justement les chemins empruntés :

- Mère au foyer, déplacements en voiture « moi je fais beaucoup de route Paris Bruxelles, Bruxelles Paris » [son mari est administrateur européen] (E24) ;
- « *Et vous avez pas vu sur la route qu'il fallait ralentir et tout ça ?* non, parce que je ne prends ni les autoroutes ni le périphérique je viens par des, je viens par la banlieue plutôt par *des petites artères* petites rues ou avenues c'est... c'est marqué qu'aux entrées d'autoroutes et sur périphérique » (E43) ;
- « Si c'est en ville hum... on ressent moins parce qu'il y a les feux rouges, donc c'est sur qu'on va pas accélérer comme des malades mais sur le périph c'est vrai que... » « moi je crois que pour le périph ça sert à rien » (E50).

### 3.1.2.3- Culpabilise légèrement

Contrairement au profil A, le non-respect de la restriction de vitesse est teinté d'une pointe de culpabilité et plusieurs personnes se cherchent des excuses :

- « Si je vais à Paris c'est que j'ai vraiment besoin d'y aller quoi » « si je suis pressée ben je vais pas faire attention quoi, je vais y aller et puis je me dis "tant pis, il y en a d'autres qui le feront à ma place quoi !" » (E16) ;

- « Ben en fait je les ai pris [les transports en commun] pendant un petit moment quand même » « moi à Paris j’y vais en transports » (E18) ;
- « Non mais sur l’autoroute, vous pouvez pas ralentir hein [...] déjà vous roulez à 110, les gendarmes ils vous klaxonnent » « avec les deux petites filles c’est impossible [les transports en commun] » (E24) ;
- « Personnellement je n’utilise pas ma voiture sur Paris donc moi je... non, moi j’y fais pas attention » « je crois que j’ai du le voir une fois *ouais et alors ?* j’admets que j’étais peut-être pas dans la limite [elle rit] mais c’est rare que je vois ce genre de choses [...] ouais ça me fait culpabiliser ce genre de choses-là, je me rappelle plus si j’ai ralenti ou pas [...] je pense que ça a été oublié et puis voilà » (E27) ;
- « Je me suis calmé... je roule encore vite des fois, parce que ça a été un peu mon métier, mais... non, je suis raisonnable. À mon âge [70 ans], je vais vous dire je fais du... des petits parcours » (E43) ;
- « *Vous avez jamais conduit... si... mais je suis pas sûre... et vous avez ralenti ?* non parce que la voie est libre donc on y va *ouais* je pense pas que ça pousse les gens à ralentir *et ça vous avait fait culpabiliser de pas ralentir ou bon ben il faut y aller quoi, on est stressé, on est pressé...* [elle rit] est-ce que j’ai culpabilisé ? ça remonte à pas tellement loin... pas trop non, j’ai pas trop culpabilisé malheureusement, j’aurai peut-être dû... Je sais plus j’ai peut-être du ralentir, je sais plus. En dessous de 20 km heure, étant donné qu’il y a personne sur la route *ouais* c’est vrai qu’on a pas l’intention, sur le périph en tout cas, on a pas... *on a tendance à y aller quoi* ah ouais, ouais *pour une fois que ça roule* voilà, exactement c’est surtout ça » (E50).

### 3.1.2.4- Considère que les autres polluent davantage

Enfin, pour deux personnes, il n’est pas utile de ralentir tant que l’on a pas supprimé d’autres sources de pollution, bien plus importantes :

- « Quand vous voyez les voitures là, regardez vieille BMW pourrie comme tout [...] on ne peut pas rouler avec une voiture comme ça et polluer les autres c’est encore pire » (E24) ;
- Jean-Claude J critique la « fumée noire des taxis Mercedes, presque dernier modèle », « les moteurs fatigués » ou encore « le problème des autocars » (E43).

Finalement, les automobilistes de « profil B » justifient leur non respect des restrictions de vitesse par une **mise à distance de la pollution** : la zone polluée est construite et repoussée

hors de la zone parcourue en voiture. Les dimensions réflexe et géographique de la disposition sont liées. La pointe de culpabilité traduit peut-être une certaine fragilité de la construction : un comportement citoyen pourrait peut-être être adopté.

### **3.1.3- Automobiliste qui ralentit pour sa santé ou celle des autres (profil C)**

Les cinq personnes qui correspondent à ce profil – Sébastien CH (E19), Catherine T (E22), Olivier C (E33), Miguel P (E35) et Dominique M (E49) – ralentissent en pensant aux personnes qui souffrent (ou qui souffriront) et aussi pour respecter la loi. Ce sont les dimensions affective (ou temporelle), sanitaire, vulnérable et citoyenne qui motivent l'action.

#### **3.1.3.1- Pense à sa santé ou à celle des autres**

La personne pense à son état de santé ou à ceux des autres :

- « Moi je considère que moi, je pars du principe que moi ça me concerne [il est asthmatique] : donc je le fais et les autres pourraient faire pareil » (E19) ;
- « *Si on vous demandait de réduire la vitesse ?* oh ben oui, déjà se serait pour mon bien être personnel, après pour les autres, mais c'est vrai, je le ferai » « c'est clair que si on demande de réduire la vitesse et on sait que c'est pour la santé de tout le monde et il y en a qui respectent pas [...] c'est pas bien » (E22) ;
- « Non, on pense à soi-même, heureusement quand même[...] et puis moi j'ai deux enfants » (E33) ;
- « Ben c'est justement ça qui me gêne parce que justement je fais beaucoup de sport dans Paris le midi [...] j'évite » (E49).

#### **3.1.3.2- Pense aux générations futures**

Si ces quatre personnes pensent à la santé actuelle, une personne pense plutôt aux générations futures : « je pense aux enfants [...] aux enfants, à ce qu'on va leur laisser, la future génération » (E35).

#### **3.1.3.3- Estime que les effets sanitaires sont indéniables**

Puisqu'elles agissent pour diminuer le risque sanitaire, c'est que le risque est présent :

- « Je pense que tout le monde est un peu gêné » (E22) ;
- « *Vous pensez que ça a des effets sur la santé de la population ?* certainement oui, on nous le dit pas mais certainement » (E33).

De plus, les estimations des conséquences sanitaires sont fréquemment dans le haut de la fourchette proposée : entre 8.000 et 60.000 voire 60.000.

### 3.1.3.4- Est sensible aux polluants

Deux personnes sur les cinq sont sensibles à la pollution :

- « Ouais, ben comme moi j'ai des problèmes de respiration, avec l'asthme tout ça, je le ressens » (E19) ;
- « Je suis un coureur régulier des Tuileries et des quais de Seine hein et aujourd'hui j'ai dit non » « c'est ce qui me gêne » (E49).

### 3.1.3.5- Se dit plutôt respectueux des lois

La personne semble aussi respectueuse des lois :

- « De toute façon je fais attention » (E19) ;
- « En règle générale on est tout le temps doublé de toute façon » « c'est vrai je le ferai » (E22) ;
- « Je ralentis moi, je suis pas un fou de la route donc ça va » (E33) ;
- « *Vous avez déjà ralenti à cause de la pollution ?* ouais, ouais » (E35) ;
- « Ah oui, oui, moi je ralentis » « si tout le monde ralentissait, il n'y aurait plus de problème de sécurité ouais [il rigole] c'est un argument qu'on peut comprendre mais qui n'est pas forcément recevable quoi » (E49).

Finalement, la personne type de profil C réduit sa vitesse avant tout pour **réduire le risque sanitaire**, pour elle même ou les autres. Ce risque sanitaire n'est jamais négligé ni relativisé et il est parfois ressenti personnellement. Les dimensions affective (ou temporelle), sanitaire et vulnérable sont donc caractéristiques de ce profil. Ajoutons que la personne est plutôt respectueuse des lois (dimensions citoyenne).

### 3.1.4- Automobiliste qui ralentit d'abord parce que c'est efficace (profil D)

Les cinq personnes qui correspondent à ce profil – Jean-Michel B (E11), Armelle B (E20), Brigitte B (E26), Jam C (E39) et Jacky M (E40) – déclarent ralentir avant tout parce qu'ils sont persuadés que la mesure est efficace pour réduire la pollution. La réduction de vitesse est d'abord justifiée par l'utilité de la mesure.

### 3.1.4.1- Juge la mesure bénéfique pour la qualité de l'air

La personne sait ou pense que la mesure est bénéfique pour la qualité de l'air :

- « Réduire la vitesse déjà on travaille sur la pollution hein ! » (E11) ;
- « *Et quand vous ralentissez, vous pensez, vous trouvez que vous faites un geste pour l'environnement ?* ah oui, j'ai l'impression [...] j'ai pas vraiment l'efficacité, le pourcentage mais oui je pense » (E20) ;
- « Si, je pense que ça doit quand même faire un effet, bien que ce ne soit pas suffisant je pense » (E26) ;
- « *Et vous trouvez ça important de ralentir ?* bien sûr, parce que les, les... quand tu roules trop vite les sorties de gaz c'est... plus fort, c'est beaucoup » (E39) ;
- « C'est pour avoir moins beaucoup moins d'émissions de gaz d'échappement » (E40).

### 3.1.4.2- Respecte les lois

La réduction de vitesse est aussi réalisée parce qu'elle est demandée : la personne est plutôt respectueuse des lois :

- « *Ça vous arrive de ralentir ?* ah ben moi systématiquement. Oui mais moi je suis un cas » « de toute façon, moi, on me double toute la journée » « on se dit oh ben on joue le jeu, on fait un effort et ben finalement on s'aperçoit que... » (E11) ;
- « Ah oui, moi j'essaye de faire attention, de... parce que moi j'utilise beaucoup ma voiture dans mon travail donc euh... » (E20) ;
- « Je prends rarement ma voiture mais si, si je prends ma voiture un jour où il faut pas rouler trop vite... si si, je respecte » (E26) ;
- « Pfff ! ben, je vois même sur le périph la vitesse limitée, ça, ça *ouais* moi je respecte toujours » (E39).

Pour Jacky M (E40) qui est chauffeur de poids-lourds, les contraintes de son travail l'empêchent parfois de respecter la limitation mais, il semble y être attentif : « *comment vous réagissez dans ces cas là* c'est suivant le travail, c'est où je respecte ou alors si ça presse tant pis [...] mais bon, moi s'il me reste admettons, j'ai un trajet je dois le faire en 1 heure en roulant à telle vitesse et puis qu'on me demande de rouler à cette vitesse là, je vais pas passer une nuit devant un client qui va être fermé hein... passer 8, 10 heures devant une porte fermée pour livrer le lendemain et... moi en plus je fais de l'express, c'est un coup que ce soit pas payé ! alors si j'y vais gratuit *ouais*, c'est pas la peine » (E40).

### 3.1.4.3- Se préoccupe des effets sanitaires

Le problème de la pollution est parfois jugé préoccupant, mais cet aspect ne semble pas être caractéristique :

- « Si si, ça a énormément d'effets sur la santé mais bon... on nous le dit pas » « bon les personnes âgées et les enfants, ça c'est indiscutable... tous les gens qui ont des problèmes respiratoires comme les asthmatiques, et puis les autres certainement indirectement, au même titre que le tabac » (E11) ;
- « Mais c'est vrai qu'il y a beaucoup de personnes qui disent qu'ils ont des gênes respiratoires, ouais, ça c'est vrai » (E26).

Finalement, les automobilistes de profil D ralentissent avant tout parce qu'ils jugent que la **mesure est efficace pour lutter** contre le pic de pollution. Leur comportement citoyen et la prise en compte des effets sanitaires de la pollution interviennent mais à un second plan.

### 3.1.5- Automobiliste qui ralentit surtout parce que c'est amendable (profil E)

Les trois personnes qui correspondent à ce profil – Victor R (E12), Marie-Claude M (E17) et Jurgen Z (E41) – ralentissent avant tout par respect des lois et par peur du gendarme, la mesure de réduction de vitesse étant jugée inefficace par ailleurs.

Deux facteurs interviennent : les dimensions citoyenne et efficace.

#### 3.1.5.1- Respecte les lois à la lettre

La personne est avant tout respectueuse des lois :

- « Il y a des lois, il faut les respecter » « tout ambulancier que je suis, quand il y a un pic de pollution et ben je fais comme tout le monde, je ralenti » « moi je suis bête et discipliné » (E12) ;
- « Oui, je respecte mais parce que je suis respectueuse des réglementations » (E17) ;
- « Ben je roule moins vite, pour pas prendre de PV *ouais, c'est surtout pour ça, vous avez le sentiment d'agir ou...* non, non, non, c'est aussi, non, c'est aussi un sens civique que j'ai à ce moment là *hmmm parce qu'il y en a qui en plus c'est une voiture à grande pollution, une Diesel, vieille, Volvo euh...* » (E41).

### 3.1.5.2- Juge la réduction de vitesse peu efficace

C'est uniquement la peur du gendarme qui régit le comportement de ces automobilistes puisque la mesure est jugée inutile :

- « J'ai même pas effectivement le sentiment d'agir. Je ne crois pas que ça fasse beaucoup de... » (E12) ;
- « Je ne sais pas si c'est très efficace ça ! » « je ne suis pas sûre, pas convaincue que ça soit efficace » (E17) ;
- « En plus c'est une voiture à grande pollution, une Diesel, vieille, Volvo euh... » (E41).

En conclusion, l'automobiliste de profil E réduit la vitesse de son véhicule de **peur d'être sanctionné** par les forces de l'ordre (Disposition citoyenne) et heureusement que cette peur existe parce que la mesure est jugée inefficace.

### 3.1.6- Représentation graphique

Sur les pages suivantes, nous avons regroupé les caractéristiques de chaque profil dans un tableau et représenté graphiquement, en mettant en évidence les facteurs qui composent chacun des profils.

La couleur bleue signifie une disposition à la réduction de la vitesse. Inversement, la couleur rouge indique une anti-disposition à l'action, une résistance au comportement attendu. La teinte plus ou moins foncée rend compte du poids de chaque facteur dans la définition du profil : plus la couleur est foncée, plus le facteur est prépondérant.

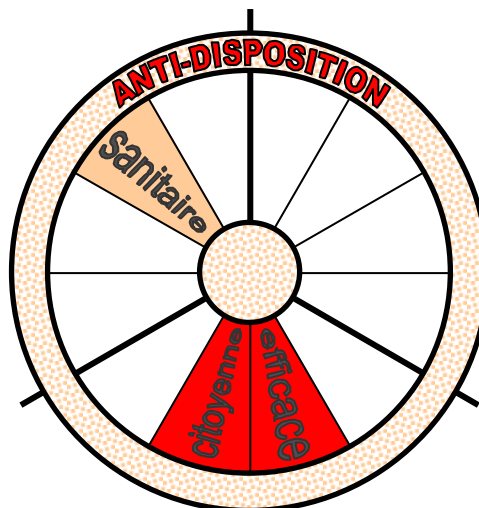
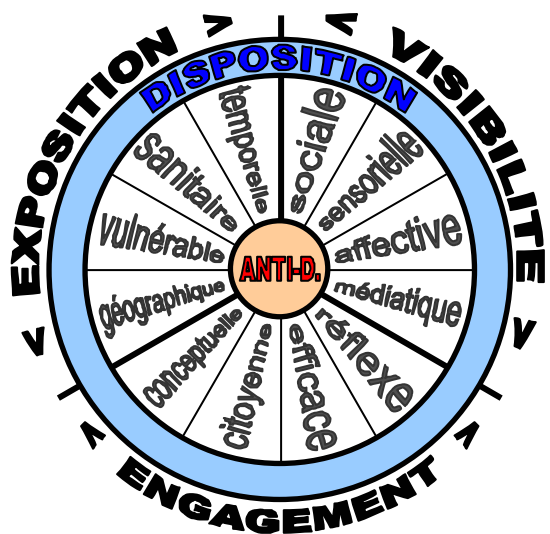


## Réduction de la vitesse en cas de pic de pollution

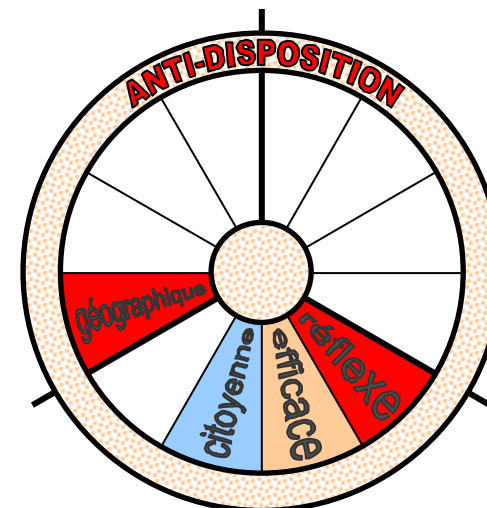
(25 personnes concernées en tout)

		<b>Profil A</b> 6 personnes NE VEUT PAS RALENTIR	<b>Profil B</b> 6 personnes PAS CONCERNEE	<b>Profil C</b> 5 personnes POUR LA SANTE	<b>Profil D</b> 5 personnes C'EST EFFICACE	<b>Profil E</b> 3 personnes C'EST AMENDABLE
Dispositions						
Exposition	géographique		zone polluée loin du lieu d'habitation			
	vulnérable			personne sensible		
	sanitaire	effets sanitaires faibles		effets sanitaires indéniables	effets sanitaires préoccupants	
	temporelle					
Visibilité	sociale					
	sensorielle					
	affective			pense à sa santé ou à celle des autres		
	médiatique					
Engagement	réflexe		trajets hors de la zone polluée			
	efficace	limitation vitesse inutile	d'autres polluent plus		mesure bénéfique pour la qualité de l'air	limitation vitesse pas très efficace
	citoyenne	aime la vitesse personne ne ralentit	légère culpabilité	plutôt respectueuse des lois	plutôt respectueuse des lois	respecte les lois
	conceptuelle					
		<b>INACTION</b>	<b>INACTION</b>	<b>ACTION</b>	<b>ACTION</b>	<b>ACTION</b>

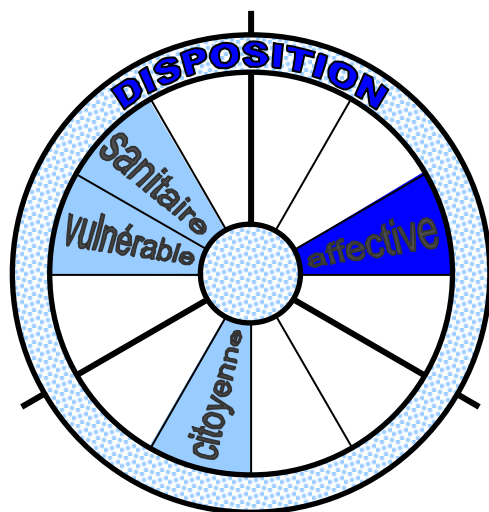
Figure 102 – Représentation synthétique des profils d'(in)action concernant la réduction de vitesse en cas d'alerte



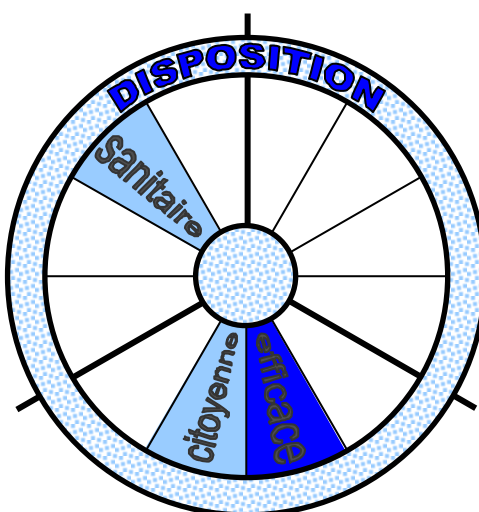
A - ne veut pas ralentir



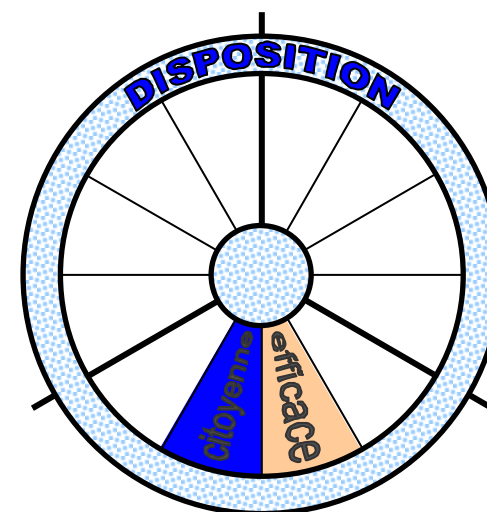
B - pas concerné



C - pour la santé



D - c'est efficace



E - c'est amendable

Figure 103 – Représentation graphique des profils d'(in)action concernant la réduction de vitesse en cas d'alerte

### 3.1.7- Interprétations

À partir de 25 témoignages d'automobilistes nous avons pu construire 5 profils différents de personnes qui ralentissent ou non. **Cela confirme que les gens qui agissent ou non** (en ce qui concerne la réduction de vitesse) **ne le font pas pour les mêmes raisons...** La définition des 12 distances est donc légitimée *a posteriori*.

Les facteurs (principaux) qui interviennent sont les suivants : dimensions géographique, sanitaire, affective, réflexe, efficace et citoyenne. Bien sûr tous ces facteurs ne jouent pas le même rôle pour les 25 personnes qui prennent leur voiture comme nous l'avons montré précédemment.

Dans les 5 profils définis, la **dimensions citoyenne** tient une place non négligeable, elle est parfois le **moteur principal de l'action**. Ce constat est à rapprocher de ce que nous avons montré dans le chapitre H-POLLUTION ET MÉDIATISATION : les messages d'alerte médiatiques insistent essentiellement sur les conséquences pour les automobilistes avec notamment la réduction de vitesse et les contrôles accrus par « les forces de police et de gendarmerie » (P7-81).

Ces contrôles de vitesse annoncés sont-ils effectués en pratique ? Combien de personnes sont contrôlées quand il y a un pic de pollution ? il serait intéressant d'avoir des éléments concrets de ce type pour conforter les personnes qui ralentissent dans leur comportement (profils C, D et E) mais aussi, pourquoi pas pour convaincre les franciliens de profil B d'en faire de même puisqu'ils se sentent légèrement coupables.

Remarquons que 4 personnes sur 5 du profil D (« c'est efficace ») utilisent leur véhicule comme instrument de travail : Jean-Michel B (E11) est moniteur d'auto-école, Armelle B (E20) est sage-femme à domicile, Jam C (E39) est technicien frigo et Jacky M (E40) est chauffeur de poids-lourds.

Leur pratique quotidienne de la route explique peut-être leur connaissance et leur confiance dans la mesure de réduction de vitesse. Peut-être aussi qu'ils ralentissent parce qu'ils se sentent coupables de conduire en temps normal : ralentir quand c'est demandé leur permettant en quelques sortes de se racheter... « ah oui, moi j'essaye de faire attention, de... parce que moi j'utilise beaucoup ma voiture dans mon travail donc euh... » (E20)

À propos des automobilistes de « profil B », qui justifient leur non respect des restrictions de vitesse par une **mise à distance de la pollution**, nous avons souligné la confusion qu'il existait entre les zones concernées par la pollution (Paris, Île-de-France...) dans les messages d'alerte (chapitre H). Plus de précisions à ce sujet seraient sûrement utiles.

Pour les automobilistes qui ne veulent pas ralentir (profil A), difficile de trouver une faille dans leur comportement. Une solution serait peut-être de les marginaliser si, en cas de pic, tout le monde (sauf eux) respectaient la limitation de vitesse : les arguments « personne ne ralentit » ou « c'est dangereux de ralentir » ne seraient plus valables.

Cependant, on touche là à des questions souvent débattues à propos de la sécurité routière et des grands chauffards, questions qui dépassent largement le cadre de cette recherche.

**Comment valoriser les pratiques citoyennes ?** Cette question n'est pas réservée aux automobilistes qui réduisent leur vitesse en cas de pic mais aussi aux personnes qui laissent leur voiture au garage ce jour là ou qui, tous les jours, vont à pied au travail ou empruntent les transports en commun. Comment conforter ces pratiques et les rendre encore plus solides ? La question reste posée...

La **question de l'efficacité de la réduction de la vitesse** est posée dans 3 profils (A, D et E). Si le déclenchement automatique de cette mesure en cas de pic de pollution suppose son efficacité, quelques interrogations demeurent<sup>515</sup>.

D'une manière générale, réduire la vitesse permet de diminuer la consommation et l'émission de polluants. Cependant, si on réduit la vitesse, on met plus de temps pour faire le trajet habituel, donc on pollue moins mais plus longtemps<sup>516</sup>. En outre, tous les polluants ne suivent pas la même courbe d'émission en fonction du type de véhicule et de la vitesse... Le régime moteur joue également un rôle. Sans parler de la complexité de la formation de l'ozone, pour lesquels les Nox, émis par les véhicules, jouent le rôle de précurseurs.

---

<sup>515</sup> Il serait utile de discuter de ces interrogations avec des spécialistes. Des éléments de réponses pourraient être utilisés dans le cadre de la communication d'alerte.

<sup>516</sup> Nous n'avons trouvé aucune référence à cet aspect ni dans les médias ni dans les brochures. Pourquoi ?

La réduction de vitesse doit-elle être considérée simplement comme une mesure permettant de sensibiliser les automobilistes au problème de la pollution de l'air ?<sup>517</sup>

En conclusion, signalons qu'il est important de s'intéresser à cette mesure de réduction de vitesse : quand il y a pic de pollution on demande aux franciliens de laisser leur voiture au garage (de prendre les transports en commun, le vélo, de pratiquer le covoiturage) ou, dans le cas contraire, de réduire sa vitesse. Laisser la voiture au garage demande une forte motivation et des alternatives raisonnables (que le trajet ne prenne pas trois fois plus de temps en transports qu'en voiture par exemple). En revanche, réduire la vitesse ce n'est pas très dur (et en plus ça serait profitable pour la sécurité routière), ça ne demande pas un effort important...

Demander la réduction de vitesse (dans un premier temps) permet de poser la problématique de la voiture en ville, de ne pas stigmatiser les automobiliste et de rendre le débat possible.<sup>518</sup>

## 3.2- Protection en cas de pic de pollution

C'est avec 23 personnes sur les 50 interrogées que nous avons abordé la question des conseils sanitaires en cas de pic de pollution. Sur ces 23 personnes :

- 12 nous expliquent qu'elles ne tiennent pas compte de ces consignes,
- 3 seulement disent se protéger,
- pour les 8 dernières, nous n'avons pas recueilli assez d'informations.

Pour chaque groupe nous avons identifié plusieurs **profils types** en fonction des facteurs qui caractérisent leur (in)action. Rappelons une nouvelle fois que ces profils ont été construits sur la base de déclarations :

- la personne qui se protège pour sa santé (profil A),
- celle qui fait avec la pollution (profil B),
- celle qui n'a pas le temps de se protéger (profil C),

---

<sup>517</sup> Cette question de la sensibilisation, avant l'efficacité, nous a été suggérée par Gérard Thibaut. Elle se place au même plan que la construction des voies de bus dans Paris depuis 2001 : la question n'est pas savoir si cela engendre plus ou moins de pollution mais avant tout d'améliorer la qualité du service pour les utilisateurs des bus parisiens.

<sup>518</sup> Voir le paragraphe 3.1.2-L'impossible débat dans le chapitre G-RÔLE DES ACTEURS.

- enfin, celle qui ne se sent pas concernée par les consignes (profil D),

Nous allons maintenant détailler chacun de ces profils d’(in)action, en mettant en évidence les facteurs dispositionnels prépondérants.

### 3.2.1- Personne qui se protège pour sa santé (profil A)

Les trois personnes qui correspondent à ce profil – Catherine T (E22), Cyril B (E23) et Dominique M (E49) – connaissent les consignes sanitaires et les mettent en pratique autant que faire se peut : rester chez soi, fermer les fenêtres ou ne pas faire de sport. Elles sont vulnérables à la pollution de part leur sensibilité (personne à risque) ou du fait de leur activité sportive régulière qui les expose.

Les dimensions vulnérable et sanitaire sont les deux facteurs qui interviennent :

- « Ben moi c’est ça qui me gêne parce que justement je fais beaucoup de sport dans Paris le midi, je... en général je cours aux Tuileries et puis aujourd’hui ben *vous l’avez pas fait, volontairement, parce que...* volontairement oui et sinon ça vous est déjà arrivé de courir alors qu’il y avait un pic de pollution, vous l’avez ressenti ou... euh, j’évite, justement j’évite [...] je suis un coureur régulier des Tuileries et des quais de Seine hein et aujourd’hui j’ai dis non » (E49).
- « *Vous avez déjà entendu les conseils qu’on donne quand il y a des pics ? non quand on vous demande de pas faire de sport, de rester à la maison, pour les personnes qui sont sensibles...* ah oui, oui *et donc ça vous si, quand c’est vraiment trop important, je reste chez moi parce que j’ai pas vraiment envie de trop en souffrir, mais sinon, ouais, ben je fais avec hein...* » (E22).
- « *Quand on leur demande de rester chez eux par exemple, aux enfants et aux personnes âgées on leur demande de rester à la maison [...]* ah oui, oui, oui. C’est assez souvent qu’on dit ça. La dernière fois encore, les gens âgés, comme si ils respiraient la bouche ouverte [il rit] je rigole parce que moi je suis âgé aussi mais... j’ai bien portant. [...] *mais vous, vous faites attention, vous changez votre comportement quand il y a un pic ? ou ça change rien du tout et vous continuez à ... rien du tout parce que je ne sors pas à ce moment là puisqu’on sent déjà. J’ouvre ma fenêtre et je sens déjà [...] que l’air est pas bon, ça sent mauvais. Je referme* » (E23).

### 3.2.2- Personne qui fait avec la pollution (profil B)

Les deux personnes qui correspondent à ce profil – Michèle H (E5) et Sébastien CH (E19) – connaissent les consignes sanitaires et sont sensibles à la pollution : Michèle est une personne « âgée » et Sébastien est asthmatique. Cependant, tous les deux poursuivent leurs activités habituelles (anti-disposition réflexe) ; Sébastien signale tout de même qu'il doit augmenter son traitement respiratoire après le sport mais c'est plus une action curative que préventive.

Les dimensions conceptuelle, vulnérable et réflexe sont les trois facteurs qui interviennent :

- « Il y a des jours où c'est irrespirable, c'est sûr, ça sent une odeur spéciale, vous ouvrez votre fenêtre vous sentez une odeur, quand il fait très chaud, des fois... c'est l'horreur mais bon *vous changez quelque chose à votre comportement, vous restez plus à la maison, vous sortez plus tôt le matin...* oh non, moi je sors, j'ai mon chien [elle rigole] je sors mais ils disent aux personnes âgées par exemple de pas sortir, ils l'annoncent ça ! *ouais ouais* aux personnes âgées et puis aux enfants, de faire attention aux enfants » (E5) [Michèle H a plus de 60 ans].
- « Je vous avoue que je suis un grand sportif *et ça vous gêne pas quand l'air est pollué ?* si, si, surtout ben là où je m'entraîne, c'est proche d'une zone industrielle *ouais, donc en fait quand il y a les pics vous ne changez pas votre comportement ?* si, si, j'ai plus de mal à respirer déjà, ben si, je le ressens vachement *et comment ça se passe alors ? vous restez plus chez vous, vous faites comment ?* ben non, je fait toujours du sport mais je prends plus de médicaments que la normale » (E19).

### 3.2.3- Personne qui n'a pas le temps (profil C)

Les cinq personnes qui correspondent à ce profil – Jessica R (E8), Marie-Claude M (E17), Olivier C (E33), Fatima J (E37) et Jurgen Z (E41) – connaissent les consignes sanitaires (anti-disposition conceptuelle) mais expliquent que leurs activités professionnelles passent avant tout : impossible de rester à la maison ! (dimension réflexe prépondérante).

Voici quelques extraits :

- « *Et vous ça change votre comportement quand il y a des pics ?* non, parce que moi je suis obligée de... non, je suis obligée d'aller travailler, je suis obligée d'avoir une vie normale » (E17).

- « Non, ça modifie... ça modifie hélas pas mon comportement, si hormis je vous dis mon comportement routier euh... mais mon comportement dans la vie générale non, c'est pas pour ça que je vais rester chez moi, c'est pas pour ça que je vais... je vais pas changer ma vie » (E33).
- « Ben de toute façon on est obligé de sortir hein, donc quoi qu'il arrive, voilà quoi » « *et justement, il y a d'autres conseils qui sont donnés par exemple, éviter de sortir faire du sport, de rester à l'intérieur* ouais, ouais *est-ce que ça vous arrive de faire attention ou* ouais, non j'ai pas le temps quoi, franchement j'ai pas le temps » (E37).
- « L'indice... mais bon c'est un gadget parce que ça nous sert à quoi, je veux dire on fait quand même, on vit comme avant : on travaille, on va aller boire un coup en terrasse, c'est parce que c'est rouge qu'on va pas sortir prendre un café à la terrasse » (E41).

### 3.2.4- Personne qui ne se sent pas concernée (profil D)

Les cinq personnes qui correspondent à ce profil – Dominique C (E14), Émilie D (E15), Aurore O (E27), Hervé L (E36) et Grégory A (E47) – connaissent les consignes sanitaires (disposition conceptuelle) mais ne se sentent pas concernée par l'alerte surtout parce qu'elles ne sont pas vulnérables (anti-disposition vulnérable).

Voici quelques extraits :

- « Ouais, j'en ai déjà entendu parler *quand il y a des recommandations* oui, oui aux informations ouais *et alors ?* il y a qu'aux informations que *vous suivez quand on dit qu'il faut pas trop faire de sport, ce genre de choses* euh non, non, je ne suis pas ça... » (E36).
- « Écoutez moi en plus je fais du sport à outrance dans Paris *qu'est-ce que vous pensez quand on vous dit que il faut éviter de faire du sport quand il y a des pics de pollution* oh... ça me fait rire ! [...] moi je me rends pas compte parce que je ne suis pas touchée, euh... honnêtement je sais pas » (E14).
- « Ça, j'ai pas de gosse, ma grand-mère elle est un peu plus loin donc je m'en occupe pas mais euh... non, ben ça *vous, vous y attachez de l'importance ?* non, pas spécialement. Mais je vous dis, on est intégré dedans quoi, donc qu'on sorte ou qu'on sorte pas on sera déjà dedans quoi » (E15).
- « Pour ce qui est des activités sportives... j'ai pas plus modifié que ça » (E47).



### 3.2.5- Représentation graphique

Sur les pages suivantes, nous avons regroupé les caractéristiques de chaque profil dans un tableau et représenté graphiquement, en mettant en évidence les facteurs qui composent chacun des profils. Le code couleur a été conservé : la couleur rouge pour une résistance à l'action et la bleue pour une attitude favorable à l'action.

Protection sanitaire en cas de pic de pollution  
(15 personnes concernées en tout)

Dispositions		Profil A 3 personnes POUR SA SANTÉ	Profil B 2 personnes FAIT AVEC LA POLLUTION	Profil C 5 personnes N'A PAS LE TEMPS	Profil D 5 personnes NE SE SENT PAS CONCERNÉE
Exposition	géographique				
	vulnérable	personne sensible	personne sensible		personne non sensible
	sanitaire				
	temporelle				
Visibilité	sociale				
	sensorielle				
	affektive				
	médiatique				
Engagement	réflexe		activités à mener	activité professionnelle impérative	
	efficace				
	citoyenne				
	conceptuelle	connaît les consignes	connaît les consignes	connaît les consignes	connaît les consignes
		<b>ACTION</b>	<b>INACTION</b>	<b>INACTION</b>	<b>INACTION</b>

Figure 104 – Représentation synthétique des profils d'(in)action concernant la protection sanitaire en cas d'alerte

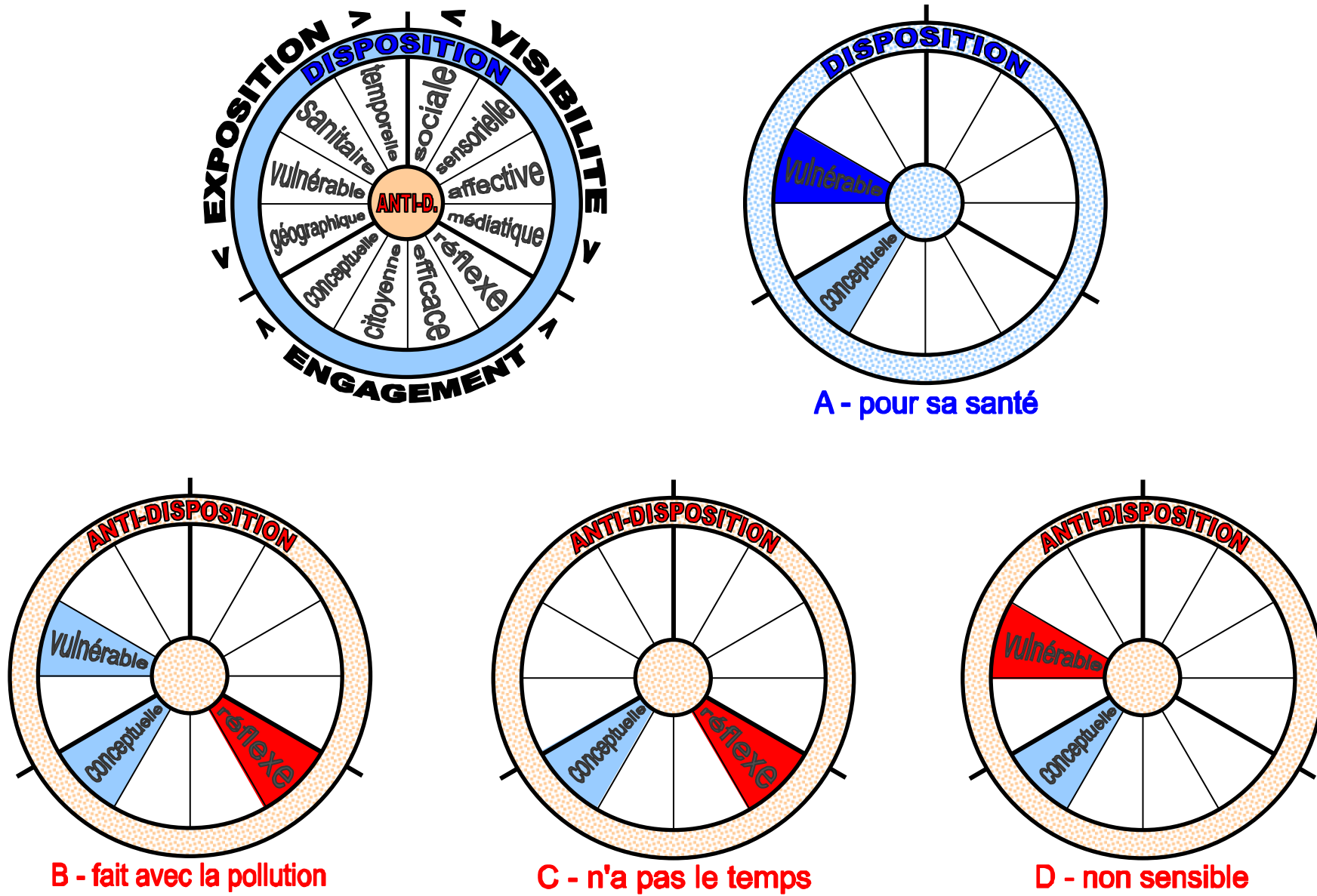


Figure 105 – Représentation graphique des profils d'(in)action concernant la protection sanitaire en cas d'alerte

### 3.2.6- Interprétations

Sur les 15 personnes avec qui nous avons discuté des conseils sanitaires, seulement 3 disent les appliquer régulièrement en cas de pic de pollution pour se protéger des effets néfastes de la pollution qu'elles ressentent personnellement (disposition vulnérable). Les autres personnes ne se donnent pas la peine de suivre ces conseils par manque de temps ou de sensibilité.

Les entretiens mettent en évidence l'opposition fréquente entre les conseils sanitaires et la vie professionnelle (ou scolaire pour les enfants). Est-il possible pour une personne vulnérable, une personne dite à risque, de devoir choisir entre sa santé et son emploi un jour de pic de pollution ? Comme le signale Marie-Claude M. : « ces messages d'alerte serviraient qu'aux personnes sensibles ou qui ont le choix **plus sensibles que d'autres disons... qui peuvent respecter effectivement, rester chez soi...** » (E17)

Nous avons montré dans le chapitre H-POLLUTION ET MÉDIATISATION (§3.2) que le groupe à risque était fréquemment précisés dans les alertes médiatiques mais que les conseils sanitaires étaient rares (contrairement aux conséquences pratiques pour les automobilistes). On conseille parfois aux personnes sensibles « de ne pas sortir » et « de ne pas faire trop d'efforts » (P1-352). Ces personnes à risques sont considérées comme inactives pouvant aisément rester à la maison toute la journée. Prenons l'exemple des personnes âgées, elles ont leurs habitudes quotidiennes : aller faire les courses, promener le chien, bavarder avec des amies dans le parc voisin... Comment demander à ces personnes de s'enfermer chez-elles avec, en outre, la question de la mauvaise qualité de l'air intérieur.

Ne faudrait-il pas être plus précis dans les conseils pour **tenir compte des réalités de la vie quotidienne** ? Indiquant par exemple quelles sont les heures de la journée les moins « dangereuses » ou les endroits à éviter absolument (grands boulevards...). Cette demande de conseils « plus simples et plus précis » était déjà exprimée par les Parisiens rencontrés dans le cadre du PRQA<sup>519</sup>. Il serait utile de mener une enquête plus approfondie, notamment auprès des personnes sensibles, pour évaluer la demande sociale en terme de protection contre les effets de la pollution sur la santé, en cas de pic mais aussi au jour le jour.

---

<sup>519</sup> LORNE CONSEIL – DRIRE IDF, *Plan Régional pour la Qualité de l'Air. Audit qualitatif avec 3 réunions de groupes*. Document interne à la DRIRE IDF, décembre 1999, p.26

## 4- CONCLUSIONS : UN OUTIL THÉORIQUE À APPROFONDIR

Les analyses des perceptions (chapitre I) et des regards portés sur l'engagement personnel (chapitre J) ont permis de faire émerger plusieurs facteurs propres à chaque individu qui pourraient jouer en (dé)faveur d'une éventuelle mobilisation personnelle. Grâce à l'apport théorique de nombreuses études et recherches, les contours de chacun des douze facteurs dispositionnels sont maintenant clairement définis (paragraphe 2) :

- Les quatre premiers facteurs caractérisent **le sentiment d'exposition aux polluants** à travers les dimensions géographique (construction de la zone polluée), vulnérable (perception des personnes à risque), sanitaire (jugement de la gravité sanitaire du problème) et temporelle (perception de la temporalité des effets) de la disposition.
- Le second groupe rend compte de **la visibilité du risque** selon quatre dimensions de la disposition : sociale (modulation due à la situation professionnelle), sensorielle (expérience sensible de la pollution), affective (motivation provoquée par la souffrance d'un proche) et rencontre médiatique (éventuelles rencontres entre les messages et l'individu).
- Enfin, les quatre derniers facteurs dispositionnels traduisent **la possibilité d'engagement** de la personne : dimensions réflexive (place de l'habitude et du choix dans les modes de déplacements), efficace (perception de l'efficacité des actions recommandées), citoyenne (notion de comportement citoyen, de peur du gendarme) et conceptuelle (liens entre savoir et agir, sources de savoir).

Les douze facteurs dispositionnels pour l'action, regroupés en trois groupes, fonctionnent comme un **outil théorique de structuration des perceptions** de la pollution atmosphérique.

Nous avons également montré dans ce chapitre que la grille d'analyse dispositionnelle permet, en conjuguant les douze facteurs entre eux, de **construire des profils d'action** ou d'inaction. En travaillant sur les données recueillies pendant les entretiens, nous avons construits plusieurs profils dans le cas de la réduction de la vitesse et de la mise en œuvre des conseils sanitaires en cas de pic de pollution.

À partir de 25 témoignages d'automobilistes nous avons pu construire 5 profils différents de personnes qui disent **ralentissent** ou non **en cas de pic**. Certaines personnes ne ralentissent pas parce qu'elles aiment la vitesse (et que c'est inutile, voire dangereux, de ralentir) ou parce qu'elles jugent que la limitation ne les concerne pas (mise à distance géographique de la pollution). Les automobilistes qui réduisent leur vitesse le font pour protéger la santé de ceux qui souffrent (dimension affective), parce que c'est efficace (dimension efficace) ou par peur du gendarme (dimension citoyenne).

Sur les 15 personnes avec qui nous avons discuté des **conseils sanitaires**, seulement 3 disent les appliquer régulièrement en cas de pic de pollution pour se protéger des effets néfastes de la pollution qu'elles ressentent personnellement (dimension vulnérable de la disposition). Les autres personnes ne se donnent pas la peine de suivre ces conseils par manque de temps ou de sensibilité

La construction des profils a permis de mettre en évidence les différentes raisons d'agir ou non contre la pollution en cas de pic, et de relever plusieurs aspects à améliorer dans la médiatisation de l'alerte :

- La confusion entre les zones concernées par la pollution (Paris, Île-de-France...) dans les messages d'alerte (chapitre H). Plus de précisions à ce sujet seraient sûrement utiles.
- La difficile valorisation des pratiques citoyennes : réduire sa vitesse, laisser la voiture au garage les jours de pic ou, tous les jours, aller à pied au travail, emprunter les transports en commun...
- La question de l'efficacité de la réduction de la vitesse : si la mesure est régulièrement mise en œuvre c'est qu'elle améliore la qualité de l'air, ce dont doutent certaines personnes.
- Le décalage fréquent, constaté par de nombreux Franciliens, entre les conseils sanitaires donnés aux personnes sensibles et les réalités de la vie quotidienne.

La grille d'analyse dispositionnelle est donc un outil opérationnel qui demande à **être testé et amélioré**<sup>520</sup>. Les profils d'(in)action en cas de pic de pollution ont été construits à partir de 15 ou 25 témoignages seulement : la protection sanitaire et la réduction de vitesse n'ont pas été abordés, avec suffisamment de profondeur, avec tous les franciliens rencontrés.

---

<sup>520</sup> Les perspectives de travail seront développées dans le dernier chapitre de la thèse (N-OUVERTURES ET PERSPECTIVES)

La première piste de recherche sera de mener une enquête plus approfondie auprès des automobilistes pour tester les profils de réduction de vitesse en cas de pic de pollution. Pourquoi, par exemple, ne pas suivre une patrouille antipollution un jour d'alerte et d'interroger les gens contrôlés, les gens en infraction... Au delà de la limitation de vitesse, il faudra chercher à interroger les automobilistes qui, en cas d'alerte à la pollution, laisse la voiture au garage et prennent les transports en commun, le vélo...

En ce qui concerne la mise en œuvre des conseils sanitaires, il serait utile d'aller interroger les personnes sensibles : enfants, asthmatiques, personnes âgées... Quelles sont les mesures prises dans les écoles par exemple ? Comment fait-on pour concilier les consignes sanitaires et la vie quotidienne ?

En outre, les profils d'(in)action ont été obtenus à partir d'une analyse qualitative, sur un corpus qui présente certaines failles (voir chapitre E-Corpus d'entretiens). Certains éléments nous ont peut-être échappé et une enquête approfondie serait utile pour consolider les profils : questions plus précises, échantillon représentatif et plus important, analyse statistique... L'une des premières tâches serait d'ailleurs de construire un questionnaire, permettant de renseigner chacun des facteurs dispositionnels, d'une manière plus complète.

Comme dit précédemment, la grille dispositionnelle est un outil de structuration des perceptions et d'analyse de l'action. Cette grille permet également de structurer la communication et de mettre en évidence certains liens entre l'information et les dispositions comme nous allons le démontrer dans le chapitre L-INTERACTIONS.

# MOUVEMENTS



Il n'y a jamais de communication en soi, elle est toujours liée à un modèle culturel, c'est-à-dire à une représentation de l'autre, puisque communiquer consiste à diffuser, mais aussi à interagir avec un individu ou une collectivité.

Aujourd'hui, par communication, on entend au moins autant la communication directe entre deux ou plusieurs personnes que l'échange à distance médiatisée par des techniques (téléphone, télévision, radio, informatique, télématique...).

Dominique WOLTON  
*Penser la communication*, Flammarion, 1997, p.15

## L. INTERACTIONS

Rappelons l'objectif principal de notre thèse : établir dans quelle mesure **le traitement multimédiatique** de l'information relative au problème de la pollution atmosphérique **participe aux éventuelles modifications de perceptions et de comportements de la population.**

Après avoir concentré notre attention successivement sur les deux pôles de la communication (Figures de l'émission et de la réception), nous allons mettre en évidence leurs relations réciproques selon deux modalités : l'imprégnation médiatique et les liens entre les dispositions et la communication.

### 1- IMPRÉGNATION MÉDIATIQUE

Dans leur étude sur les perceptions de la qualité de l'air en Île-de-France<sup>521</sup>, les chercheurs de l'OPRESE mettent en évidence « l'imprégnation médiatique »<sup>522</sup> : tout au long des entretiens, les effets de la médiatisation sur la perception du problème transparaissent en termes de vocabulaire (pic de pollution...), de sujets abordés (couche d'ozone...) et d'impact (notoriété des "journées sans voiture"). En outre, les auteurs affirment que la médiatisation « agit comme un stimulus de la prise de conscience, fait écho au ressenti physique du problème ou suscite l'auto-observation des symptômes sur soi-même ou sur son entourage ».

Ce sont tous ces éléments qui nous ont permis d'analyser, avec notre corpus d'entretiens, la question de l'imprégnation médiatique et d'en approfondir plusieurs aspects :

- les regards sur la médiatisation (perception du traitement médiatique et parallèle entre résonance médiatique et gravité) ;
- la réaction symptomatique (la description répétée des différents effets des polluants sur la santé peut faire écho au ressenti physique des personnes sensibles ou provoquer une auto-observation des symptômes) ;
- le vocabulaire spécifique (pic de pollution, indice Atmo et personnes sensibles) ;
- et la notoriété publique (de la circulation alternée, des effets planétaires et des carburants alternatifs).

---

<sup>521</sup> OPRESE- IFEN, *Perception de la qualité de l'air en Île-de-France*. DRIRE IDF, décembre 1999, 52 p.

<sup>522</sup> OPRESE – IFEN, *op. cit.*, p. 21

## 1.1- Regards sur la médiatisation

Le premier signe de l'imprégnation médiatique est le discours lui-même : le fait que **chacun soit capable de parler du problème** de la pollution de l'air ! En outre, les Franciliens donnent fréquemment leur avis sur le traitement médiatique lui-même : quand parle-t-on de la pollution ? faudrait-il en parler davantage ? etc.

### 1.1.1- Perception du traitement médiatique

À part une personne qui parle de « silence total » (E38), tous les autres franciliens rencontrés disent avoir déjà entendu parler du problème dans les médias : « oh ben je lis les journaux, je lis *Le Parisien* tous les jours, il y a toujours des articles là-dessus » (E7) ; « Airparif [...] on les entend souvent à la radio, à la télé » (E50) ; « ils nous disent que ça pue, que c'est pollué et... d'éviter de prendre la voiture ou si on prend la voiture de se mettre à plusieurs dedans, régulièrement il y en a sur... il y a des spots sur France Info, France Inter tout ça ouais (E41)...

Certains franciliens se souviennent surtout de la médiatisation en cas d'alerte : « ah des alertes. Oui il y en a eu, bien sûr il y en a eu... il y en a eu des alertes, ils annoncent ça à la radio » (E5) ; « oui, ce matin à LCI » (E47) ; « attendez, ce matin encore, ils ont réduit la vitesse de 20 km dans toutes l'Île-de-France [...] bien sûr, bien sûr on en entend » (E48).

Plusieurs personnes profitent de nos questions pour restituer l'opinion qu'elles se font des médias, bien au-delà du problème de la pollution ; ainsi, Adrien A. dénonce « les clichés qu'on nous montre au 20 heures » (E3) et Yolaine R. « la pollution médiatique comme le Loft » (E10). Stéphanie G. estime que « les médias c'est que du mensonge. [...] ah mais ils exagèrent dans tous les domaines [...] ils nous font entendre ce qu'ils veulent entendre et ce qui marchera, ce qui fera acheter » (E16) et Dominique C explique : « je veux bien écouter ce qu'on dit mais on raconte tellement de conneries que vous savez euh... » (E14).

Enfin, Jean-Michel B avoue : « bon déjà, moi j'ai jamais fait confiance aux journalistes. Un journaliste c'est un rapporteur. Il rapporte ce qu'on lui a dit. Est-ce qu'il a les moyens de vérifier : j'en sais rien, j'en doute... [...] il y a beaucoup d'hypocrisie de la part des journalistes qui à mon avis ne font pas un travail de fond. Peut-être qui savent pas, peut-être qu'ils en ont pas les moyens, peut-être qu'on leur en donne pas l'autorisation, ça j'en sais rien. C'est pas mon problème » (E11).

### 1.1.2- Résonance médiatique et gravité

Certains Franciliens s'interrogent sur les liens entre résonance médiatique et gravité du problème : « je sais pas si ça s'aggrave mais on en parle plus [davantage]. Avant on en parlait pas ou très peu » (E49) ; « il y a des moments où eux ils font déjà peur, les journalistes, ils ont une raison, c'est d'alerter tout le monde, ça fait un effet de psychose un peu quoi, mais c'est évident que des fois, je serais pas contre que des fois, les journalistes poussent un peu l'affaire » (E7) ; « on les entend surtout quand ça va mal [...] pas quand ça va bien, pas quand le niveau est acceptable » (E50).

Au contraire, Victor R « par[t] du principe que « c'est pas parce que les médias n'en parlent pas que le problème n'existe pas quoi. C'est pas comme ça que ça marche quoi... » (E12).

Les interrogations portent également sur l'irrégularité de la médiatisation : « ben la presse, euh ben ils nous mettent le cri d'alarme, ben on l'a par la presse. À chaque fois qu'il y a une élection quoi. » (E33) ; « dès qu'il y a un problème, c'est vrai que les médias ils attaquent, ils attaquent. Le problème c'est qu'il ne faut pas en parler à outrance pour en donner. Il faut en parler régulièrement, voilà ! » (E12) ; « parce que bon, je pense que de temps en temps on a besoin, pour que ça rentre dans la tête des gens, faut faire un petit peu... moi j'appellerais ça matraquage mais euh c'est un peu la même démarche que quand on fait une campagne anti-tabac moi je trouve que c'est trop ponctuel, si on avait un spot qui diffusait ça tous les jours à *long terme* au moins à des heures de grande écoute, peut-être qu'à long terme il y aurait des gens qui... » (E46).

## 1.2- Réaction symptomatique

La médiatisation des symptômes qui accompagnent la pollution de l'air produit des effets différents selon que l'on est sensible ou pas aux polluants. Dans le premier cas (personnes âgées, asthmatiques...), la médiatisation entre en écho avec le ressenti physique. Dans le second cas, la personne cherche en elle-même les symptômes correspondant (étouffement...) ou y associe d'autres symptômes, étrangers à la pollution proprement dite (fatigue, stress...).

## 1.2.1- Écho au ressenti physique

La médiatisation des symptômes fait écho au ressenti physique des personnes sensibles aux polluants atmosphériques :

- « ouais, on le ressent *et justement vous le sentez ? vous le sentez comment ?* ouais ben moi comme j'ai des problèmes de respiration, avec l'asthme tout ça, je le ressens [...] si, si, j'ai plus de mal à respirer déjà, ben si, je le ressens vachement » (E19)
- « on voit la fumée et puis on le ressent, parce que moi je fais de l'allergie, donc euh *ouais* je ressens tout de suite tout ce qui me gêne au niveau de la respiration et je le ressens quoi » (E22)

Le cas de Claude L.M. est intéressant puisqu'il est asthmatique mais la pollution parisienne ne le gêne pas : « Moi je fait de l'asthme, la pollution ne me gêne pas, le temps au chaud ou qui fait très chaud ça me gêne pas, *ouais* mais par contre quand je vais en province c'est là que j'ai des problèmes *ah ? c'est vrai ?* ben oui parce que je me rends compte quand je vais là bas, chaque fois j'ai mes problèmes d'allergie qui reviennent et puis d'asthme » (E7).

Par conséquent, il se trouve dans « l'obligation » de se justifier en quelque sorte : on répète que les asthmatiques sont les premiers touchés et lui ne ressent rien à Paris ?! « ben oui oui, j'vous dis, ici je l'ai pas, et si je vais au grand air, parce qu'il y a peut-être plus d'humidité au bord de la mer et bien ça ça joue d'avantage sur moi » (E7).

Certaines personnes ne sont pas sensibles, ne cherchent pas à faire passer la fatigue ou le stress comme effets de la pollution et, en outre, ne nient pas pour autant le problème :

- « *Donc moi je m'intéresse à la pollution* oui, ah bon ! moi j'ai aucun problème. Il y a plein de gens qui ont des problèmes alors j'en sais rien... » « non mais attention, certaines personnes sont peut-être réellement atteintes par ce genre de choses, moi je me rends pas compte parce que je ne suis pas touchée, euh... honnêtement je sais pas » (E14)
- « ben j'ai pas de problèmes respiratoires donc je peux pas bien m'en rendre compte mais c'est vrai qu'apparemment ceux qui ont un petit peu d'asthme, qui sont beaucoup plus sensibles ont des petits problèmes beaucoup plus fréquemment » (E32)

## 1.2.2- Auto-observation

Selon les médias, la pollution a des effets sur la santé de toute la population, notamment en cas de pics de pollution durant lesquels il est recommandé de se protéger. Il est donc naturel de rechercher, ces jours-là, les symptômes de l'exposition aux polluants.

Ainsi, l'air est très souvent perçu comme irrespirable : « euh... ben l'air est... il y a des moments l'air est irrespirable quoi, quand on se promène dans Paris » (E2) ; « Paris c'est étouffant » (E6) ; « comment faites-vous pour sentir que ça s'aggrave ? [...]c'est les médias ou moi je sens bien que dans les poumons c'est plus ça quoi. » (E10) ; « j'ai du mal à respirer. Pourtant je fume, mais franchement je le sens, ouais » (E15) ; « ben je le sens à l'air [...] on a un air plus étouffé, plus étouffant » (E30) ; « ouais mais c'est sûr et certain quoi, prouvé ou pas de toute façon... et tout le monde devient asthmatique un peu » (E37)...

D'autres symptômes sont cités par les personnes interrogées, plus ou moins en relation avec la qualité de l'air : « voilà, on sent, là il y a quelque chose, ça prend la tête » (E6) ; « euh...je sais pas... La pollution ça fait pas du stress... » (E10) ; « peut-être sur la peau aussi [...] ouais, même quand je me mouche des fois, c'est... ça se voit... » (E9) ; « moi j'habite à la campagne et euh... ça va *vous habitez à la campagne ?* dans les Yvelines à côté de Rambouillet et quand je vais à Paris euh je me sens pas bien [...] *ça se manifeste comment ?* la fatigue [...] ben c'est un tout, c'est vrai que Paris c'est un peu extrême aussi mais euh... » (E16) ; « *que* parce qu'on est oppressé ici, par la chaleur, la moiteur, la poussière » (E49)...

On se rend compte dans ces cas-là de la pression sociale et médiatique : chaque individu se sent obligé de ressentir personnellement les effets de la pollution, pour adhérer à l'inquiétude générale. « Je le sens physiquement et euh, comment dirai-je, j'sais pas comment l'exprimer mais bon, [...] je sens que au niveau d'ici, à Paris, c'est pollué » (E4).

## 1.3- Vocabulaire spécifique

Les usages de termes spécifiques comme « pic de pollution » ou « indice de pollution » au cours des entretiens sont autant de signes de l'imprégnation médiatique. La (ré)citation des différentes catégories de personnes dites sensibles en est un autre.

### 1.3.1- Pic de pollution

Dans l'étude des caractéristiques des alertes médiatiques<sup>523</sup>, nous avons montré que les mots « pic » et « alerte » étaient régulièrement utilisés par les journalistes. Nous retrouvons fréquemment ces mêmes termes dans la bouche des franciliens rencontrés : « oui ben là, déjà les départs en vacances, il y a des voitures donc des pics de pollution » (E1) ; « ah des alertes. Oui il y en a eu, bien sûr il y en a eu... il y en a eu des alertes, ils annoncent ça à la radio » (E5) ; « ben quand il y a pas d'air [...] automatiquement, ça fait un pic de pollution » (E31) ; « ça s'arrange pas du tout, au contraire l'été ils ont des crises plus fortes » (E32) ; « ben on voit des pics de pollution plus importants pendant l'été par exemple » (E10)...

Certains portent même un regard critique sur ces alertes : « en fait, moi je trouve que les pouvoirs publics, dans Île-de-France en tout cas, s'inquiètent des pics quand ils sont là quoi. C'est tous les jours, c'est maintenant qu'on devrait avoir moins de circulation » (E12) ; « mais ce qui a c'est que des fois on indique "il y aura des pics de pollution" mais on explique pas les origines, les conséquences précisément quoi (E3).

Les personnes rencontrées sont aussi nombreuses à citer les conséquences pratiques pour les automobilistes : « c'est ce matin que j'ai entendu aux infos, dans toute l'Île-de-France [...] renforcer les forces de police, les contrôle anti-pollution des voitures là » (E48) ; « ah oui, tout à fait... à la télé, les mesures de limitation de vitesse, le stationnement gratuit » (E49). Nous reviendrons plus loin (et plus en détail) sur les conséquences de l'alerte.

La **chaleur** est souvent citée comme un paramètre déclencheur ou participant au déclenchement des pics de pollution : « laisser la voiture à la maison ce serait plutôt vers l'été tout ça où il y a les grosses chaleurs, parce que l'hiver encore ça va, mais l'été des fois quand il fait vraiment lourd, la pollution elle reste » (E19) ; « ben on voit des pics de pollution plus importants pendant l'été par exemple » (E10) ; « quand il fait chaud comme en ce moment et que la pollution reste en suspend » (E43)...

Les pics de pollution se produisent avec des conditions atmosphériques particulières : situation anticyclonique, absence de vent, ensoleillement. En été, les jours d'alerte à l'ozone correspondent aux journées caniculaires. Ainsi, dans les médias, les conseils sanitaires pour lutter contre la déshydratation s'ajoutent parfois à ceux pour se protéger des polluants atmosphériques ; cela se retrouve parfois dans les entretiens : « ben pour les enfants de moins

<sup>523</sup> Chapitre H-POLLUTION ET MÉDIATISATION, paragraphe 3.1.1-La « signature » des alertes médiatiques.

les sortir, euh, moins les sortir, de boire beaucoup d'eau, des trucs comme ça, essayer de faire attention quoi, c'est tout » (E7) ou « pas aller au niveau, au moment les plus chauds, déjà... et puis ne pas trop s'exposer non plus » (E32).

En revanche, en hiver, les pics de pollution peuvent se produire avec un temps ensoleillé mais sans la chaleur, sans la canicule : comment les personnes réagissent-elles aux pics hivernaux ? Les conditions atmosphériques propices au pic sont-elles identifiées ? Les symptômes sont-ils les mêmes qu'en plein été ? Il faudrait mener une enquête en hiver pour répondre à ces questions.

### 1.3.2- Indice de qualité

L'indice Atmo est généralement connu des Franciliens rencontrés, mais sous des termes divers : « l'indice de pollution » (E8) ; « la qualité, l'indice de l'air » (E35) ; « vous pouvez regarder ils vous donnent le problème là, Airparif, la pollution [...] ils vous donnent donc l'air de Paris » (E7) ; « la qualité de l'air Paris » (E29) ; « ben la pollution atmosphérique quand on parle des indices au niveau de la télé, la radio » (E30) ; « il y a justement un petit point, point atmosphérique sur Paris » (E41) ; etc.

De nombreux supports médiatiques sont cités : « les messages qui passent vous avez ça tous les soirs, je ne sais pas si vous regardez, moi c'est la 3 » (E7) ; « à chaque fois dans *Le Parisien* il y a quelque chose à la fin » (E2) ; « et puis même il y a les panneaux là la ville de Paris où ils mettent l'indice de pollution » (E8) ; « quand on parle des indices au niveau de la télé, la radio » (E30) ; « oui il y a le... je sais pas sur France 2, France 3 il y a... je sais pas si ça existe encore, je ne suis pas très télé, où il y a justement un petit point, point atmosphérique sur Paris » (E41) ; etc.

Le spot de la qualité de l'air est diffusé sur *France 3 Paris – Île-de-France – Centre* vers 19h23, juste avant les prévisions météorologiques et avec la même présentatrice. Comme nous l'avons montré<sup>524</sup>, plus d'un spot sur deux aborde la question du rôle des conditions météorologiques sur la qualité de l'air. En outre, le rapprochement entre l'indice Atmo et les prévisions météorologiques est quasi-systématique dans les journaux et les radios qui donnent cette information quotidiennement<sup>525</sup>.

<sup>524</sup> Chapitre H-POLLUTION ET MÉDIATISATION, paragraphe 2.2.2-Les thèmes abordés.

<sup>525</sup> Chapitre H-POLLUTION ET MÉDIATISATION, paragraphe 2.1-Quels bruits de fond ?



C'est donc sans surprise que l'on retrouve le rapprochement, voire la fusion, entre le spot Airparif et le spot météo dans le discours des Franciliens : « moi je trouve ça pas mal de le dire, après la météo » (E2) ; « si parce que en général à la météo ils le disent » (E3) ; « ben à la météo quand il fait chaud ils aiment bien mettre l'indice de pollution » (E8) ; « ou ne serait-ce que la météo, je regarde sur la 3 il y a la qualité, l'indice de l'air » (E35) ; « dans *Le Parisien* il y a quelque chose à la fin avec la météo mais je suis pas sûre... » (E2).

Certaines personnes sont plus précises concernant les différentes valeurs et significations de l'indice :

- « ben on donne un indice sur 5, ou sur je sais plus combien *sur 10* ouais sur 10, sur la qualité de l'air *mais c'est vrai qu'on est souvent assez bas* ouais et puis euh, il y a des couleurs, soit c'est rouge, soit... et puis voilà. Elle dit à cause de quoi c'est en règle générale, j'ai vu une femme présenter ça, et puis ben euh, si il y avait des mesures à la suite de ça : la circulation alternée des trucs comme ça... » (E2) ;
- « ouais, ça va de 0 à 10 je crois ou à 9 je sais pas et puis bien évidemment plus il est petit ben meilleur l'air est » (E12) ;
- « ils vous donnent donc l'air de Paris, alors ça va de 1 à 10 je crois, quelque chose comme ça *ouais* quand ça dépasse pas 5 bon, c'est bon. Et dès que ça monte au dessus de 5, l'air est pollué » (E7) ;
- « c'est surtout l'hiver que l'indice relativement bon hein ! mais dès qu'il commence à faire chaud, ça y est, on retombe dans les, dans **des notes** qui sont pas très très bonnes » (E32) ;
- « dans Paris on entend [inaudible] quand l'échelle de j'sais plus de zéro à cinq » (E25).

Personne ne mentionne la mascotte associée à l'indice de la qualité de l'air : la girafe Atmo et ses attitudes. Il faut dire qu'elle est plutôt utilisée dans les brochures du Ministère de l'Environnement ou des associations de surveillance de la qualité de l'air (comme Airparif). Seul Adrien A. mentionne une mascotte (qui nous est inconnue !) : « euh oui, avec le petit oiseau là qui est sur son truc et le bus électrique qui passe en dessous là... » (E3).

### 1.3.3- Personnes sensibles

Nous avons montré que le groupe à risque était cité dans la moitié des messages d'alerte, sur toute l'année 2000. Dans les entretiens, la liste des personnes sensibles est bien connue : « les plus jeunes et les plus vieux, ce qui sont plus sensibles déjà au niveau santé, et ceux qui ont

des problèmes, asthme... » (E1) ; « alors euh, ils en parlent beaucoup à la radio, en général quand il y a des pics de pollution, les personnes âgées, les enfants, de pas faire trop de... » (E8) ; « ben les enfants et les personnes âgées, ça c'est indiscutable... tous les gens qui ont des problèmes respiratoires comme les asthmatiques, et puis les autres certainement indirectement, au même titre que le tabac. Je suis fumeur, je sais » (E11) ; « ben sur les enfants, les personnes âgées qui sont fragilisées, qui sont asthmatiques, qui ont des problèmes respiratoires, et qui eux ont plus de problèmes... » (E32) ; « *et est-ce qu'il y a des gens qui en souffrent plus que d'autres ou est-ce* oui, bien sûr, les petits enfants et les personnes âgées, [le ton est celui de la récitation, puis il rigole] » (E41)...

La réaction des personnes sensibles aux annonces répétées est intéressante puisqu'elle illustre la distance prise par rapport aux conseils : « oh non, moi je sors, j'ai mon chien [elle rigole] je sors mais ils disent aux personnes âgées par exemple de pas sortir, ils l'annoncent ça ! *ouais ouais* aux personnes âgées et puis aux enfants, de faire attention aux enfants » (E5) et « *quand on leur demande de rester chez eux par exemple, aux enfants et aux personnes âgées on leur demande de rester à la maison quand il y a des pics de pollution, vous savez quand il y a de très fortes* ah oui, oui, oui. C'est assez souvent qu'on dit ça. La dernière fois encore, les gens âgés, comme si ils respiraient la bouche ouverte [il rit] je rigole parce que moi je suis âgé aussi mais... j'ai bien portant » (E23).

## 1.4- Notoriété publique

La circulation alternée, les effets planétaires et les carburants (polluants ou alternatifs) sont régulièrement abordés, ce qui témoigne de la notoriété de ces aspects du problème.

### 1.4.1- Circulation alternée

Même si le dernier (et seul) déclenchement de la circulation alternée en région parisienne date de 1997, la mesure est encore très présente dans la tête des franciliens<sup>526</sup> : « depuis 20 ans je me rappelle, ça avait été assez sérieux, il avait parlé de la circulation alternée, d'ailleurs il l'avait fait une fois » (E12) ; « il y a des interdictions de voiture, là, un jour sur deux... moi j'ai vécu ça il y a deux ans, c'est pas ça ? » (E14) ; « moi j'étais pour la, la conduite alternée là, ça ça a marché une année et puis on ne la plus revue » (E33) ; « ils ont essayé de faire un

---

<sup>526</sup> Ce thème a été abordé à plusieurs reprises dans les médias pendant l'année 2000, notamment en juin 2000 avec l'annonce par Dominique Voynet de l'abaissement des seuils d'alerte (*cf.* H-POLLUTION ET MÉDIATISATION).

tas de choses, les plaques paires et impaires, mais ça a duré quoi, une journée, enfin des trucs comme ça quoi » (E44).

Certains pensent que c'était une mesure qui devait être prise au quotidien et qui, finalement, n'a pas été instaurée : « ben ils voulaient penser... comme au Mexique ou un jour ce seraient les chiffres pair et... du numéro d'immatriculation qui circuleraient et pour les chiffres impairs mais... » (E10) ; « ben quand ils parlent c'est surtout sur Paris, mettre la circulation alternée, le machin de ce qu'ils parlaient » (E25)

Pour d'autres, le principe de déclenchement est bien compris et la discussion porte sur l'efficacité ou l'équité de la mesure :

- « on n'en a pas eu encore dans la région parisienne : la circulation alternée, on n'en a pas vu la couleur, en plus ça c'est encore une hypocrisie parce que en cas de circulation alternée, ça ne concerne que les voitures qui n'ont pas la pastille verte donc ça [...] donc ça représente combien de voitures qui n'auront pas le droit de circuler ? à mon avis c'est pas ça qui fera baisser le pic hein » (E11) ;
- « ben le problème c'est qu'encore une fois ben les mecs qui ont les moyens vont s'acheter deux voitures avec les plaques paires et impaires, voilà ! » (E12) ;
- « ouais, je suis pas sûr que ça fasse vraiment... garder la voiture au garage, même la solution de faire les plaques là, comme ils disaient, alternance et tout ça *la circulation alternée*... de toute façon ça ça va marcher comment ? ça va marcher que ceux qui auront les moyens d'avoir deux voitures ils pourront toujours rouler et ça va pénaliser vraiment le mec qui a vraiment besoin de sa voiture... » (E42).

## 1.4.2- Effets planétaires

Les effets planétaires de la pollution ne sont pas (encore) effectivement vécus au quotidien par les Français : les conséquences de l'effet de serre et du déficit d'ozone en haute altitude sont par conséquent uniquement perçus à travers les médias.

Si l'effet de serre a régulièrement fait la « une » des médias lors des conférences mondiales récurrentes (La Haye 2000, Marrakech 2001, Johannesburg 2002), moins d'une dizaine de personnes ont fait une allusion au réchauffement climatique, sans doute parce que nous n'avons pas posé de questions directes sur cet aspect du problème :

- « ben j'ai entendu une émission à la radio qui disait que l'effet de serre c'était presque un phénomène naturel et que finalement c'était peut-être pas si mauvais que ça » ; (E8)
- « la dernière fois que j'en ai entendu parler c'était sur euh... sur les États-Unis qui ne voulaient pas arrêter euh... je sais pas sur la France, c'était sur les États-Unis, j'avais lu ça dans un journal, *c'était à propos de quoi ?* je ne sais plus comment c'était le nom... une loi euh... *c'était sur l'effet de serre non ?* oui, c'était sur *le protocole de Kyoto peut-être* oui voilà, c'était ça, le protocole de Kyoto ouais » (E9)
- « a priori ça s'aggrave avec les saisons qui sont décalées, euh » (E10)
- « *Et est-ce que vous ressentez la pollution de l'air, vous, personnellement ?* ben non parce que je pense qu'on est baigné dedans mais euh... mais si on regarde vraiment avec des yeux larges ouais. Forcément, surtout au point de vue du climat. » (E27)
- « ouais mais enfin bon, ceci dit, le climat de la France à la base il prévoit pas d'avoir du soleil tous les jours donc... je pense que à la base on avait juste la dose qui fallait maintenant on l'a moins » (E27)

L'inquiétude autour de la couche d'ozone transparait à plusieurs reprises pendant les entretiens : « donc quand je vous parle de pollution de l'air, quand je vous dis ça, quels sont les mots qui vous viennent à l'esprit, les images ? ben euh la couche d'ozone » (E9) ; « qu'est-ce qu'il y a d'autre... la situation de l'air, la couche d'ozone, je sais pas » (E10) ; « déjà la couche d'ozone j'aimerais bien savoir où elle en est » (E32) ; « c'est la première chose qu'on nous a bassiné avec la pollution, c'est... ça crée un trou dans la couche d'ozone, maintenant je sais pas euh... je suis ni biologiste ni physicien ni euh... » (E33).

Le problème avec l'ozone c'est qu'il peut être cité par les journalistes à propos de la couche en haute altitude et à propos des pics estivaux, en basse altitude, d'où une confusion compréhensible : « et l'ozone parce qu'on arrête pas d'en entendre parler quand il fait chaud, quand il n'y a pas beaucoup d'air, la couche d'ozone est plus importante, c'est pas bon pour l'organisme (E20).

### 1.4.3- Carburants vedettes

Le Diesel est souvent cité comme l'un des carburants les plus polluants : « ils polluent plus que la normale quoi ; d'abord tous les Diesel quoi » (E49) ; « pour vous dire, je prends même un des carburants les plus polluants qu'est le Diesel » (E33) ; « quand on nous a fait la pub sur le Diesel en nous disant "c'est meilleur, c'est moins polluant c'est..." aujourd'hui on nous dit le contraire. Où est la vérité ? » (E17)...

À plusieurs reprises, l'utilisation du **Gaz de Pétrole Liquéfié** comme carburant alternatif a été évoquée : « ouais assez. Ben le GPL ça marche bien... ça marche très bien même je dirais par rapport aux véhicules électriques qu'ils font en ce moment, sinon le reste euh... » (E19) ; « non, c'est-à-dire on fait, vous savez il y a du gaz, des voitures au gaz » (E31) ; « ben ils font des, ils font des efforts sur la recherche euh... c'est pas encore ça quoi. Le jour où on roulera tous en GPL on en reparlera quoi » (E33).

Cependant, malgré l'obligation pour les constructeurs d'installer des soupapes de sécurité, le risque d'explosion reste bien ancré dans certaines mémoires<sup>527</sup> : « je sais pas il y avait une histoire de voiture qui rouler à un carburant *les carburant propre comme le gaz de pétrole* ouais et puis, ça avait explosé plusieurs fois et donc du coup on a vu ça comme un danger moi je vois plutôt ça comme *comme quelque chose de plus positif* ouais mais en même temps on n'a pas essayer de faire d'autres recherches pour voir si les moteurs... enfin si on pouvait ne pas faire exploser les moteurs, à mon avis c'est plutôt une action positive parce qu'ils ont tous peur qu'on [ne] vende plus de pétrole... mais euh.. je sais pas ce qu'il faudrait faire » (E8) ; enfin, je pense que les gens considèrent que c'est un peu dangereux peut-être le GPL *ouais à cause des explosions* des explosions (E49).

Si la pile à combustible fait régulièrement l'objet de reportages (notamment pendant l'année 2000 que nous avons étudiée), aucune des personnes rencontrées n'y fait directement allusion. Cette piste est peut-être perçue comme trop futuriste ou trop scientifique... Il est possible aussi que la pile soit considérée comme une évolution, une amélioration de la voiture électrique : « ils ont trouvé des nouveaux moyens avec l'électricité, euh... je pense que c'est en cours » (E27)...

## 1.5- Conclusion : des liens indéniables

Le fait que toutes les personnes rencontrées soient capables de tenir un discours sur le problème de la pollution de l'air est le premier signe de l'imprégnation médiatique. Les débats autour des effets de la pollution, des différentes causes et moyens de lutte sont entrés au cœur de la société.

---

<sup>527</sup> Rappelons que l'explosion d'un véhicule GPL à Vénissieux en janvier 1999, blessant grièvement 6 sapeurs pompiers, a été largement médiatisé.

Dans ce paragraphe, nous avons montré comment les réactions symptomatiques, le vocabulaire spécifique et la notoriété de certaines mesures font référence à un certain traitement par les médias du problème :

- La médiatisation des symptômes qui accompagnent la pollution de l'air produit des effets différents selon que l'on est sensible ou pas aux polluants. Dans le premier cas, la médiatisation entre en écho avec le ressenti physique. Dans le second cas, la personne cherche en elle-même les symptômes correspondant... ;
- Tout au long des entretiens, les usages de termes spécifiques comme « pic de pollution » ou « indice de pollution » sont autant de signes de l'imprégnation médiatique.
- La circulation alternée, les effets planétaires et les carburants (polluants ou alternatifs) sont régulièrement abordés, ce qui témoigne de la notoriété de ces aspects du problème.

Cependant, il ne faut pas oublier que les médias parlent de sujets qui intéressent le public :

Le reflet médiatique a peut-être contribué à populariser certains thèmes, telle la pollution de l'air ou de l'eau, plus que d'autres. Mais il ne faut pas oublier que, dans leur logique propre, les médias cherchent à se greffer sur des sujets qui intéressent les gens. Et l'environnement intéresse autant qu'il inquiète.<sup>528</sup>

Les journalistes sont à l'écoute de la demande sociale et cherchent à y répondre du mieux possible, simplement pour préserver la fidélité de leurs publics. Les informations concernant les limitations de vitesse et les contrôles anti-pollution en cas de pic, les effets des polluants sur la santé ou les conséquences de la journée sans voiture sont des exemples de ces nouvelles pratiques cherchant à répondre aux attentes précises de la population.

## **2- DISPOSITION ET COMMUNICATION**

La grille d'analyse construite sur le concept de disposition à l'action permet de construire des profils d'(in)action comme ceux que nous avons élaboré à propos de la réduction de la vitesse et de la mise en œuvre des conseils sanitaires dans le chapitre précédent.

En appliquant cette grille au corpus multimédiatique et au corpus d'entretien, il est possible de rapprocher certains aspects de l'information et de ceux de la (pré)disposition :

---

<sup>528</sup> IFEN, *La sensibilité écologique des Français à travers l'opinion publique*, Éditions Tec & Doc, 2000, p.9

- dimension vulnérable en ce qui concerne l'exposition dans une voiture,
- dimension sensorielle : les fumées comme preuve de la pollution,
- dimension sensorielle : mauvaise odeur et mauvaise qualité de l'air,
- dimension affective : les images des bébés dans les poussettes,
- dimension efficace : les voiture neuves et la déresponsabilisation.

## 2.1- Plus exposé dans le véhicule ?

Les avis des franciliens interrogés sont partagés en ce qui concerne l'exposition dans le véhicule<sup>529</sup>.

Certains (autant d'automobilistes que d'usagers des transports en commun) penchent pour une **exposition normale**, voire concentrée, dans l'habitacle de l'automobile : « il est évident que la pollution ça pénètre partout hein [...] même s'ils font de, comment, des voitures à air conditionné, ça change pas grand chose hein » (E7) ; « dans la voiture on respire l'air de dehors » (E11) ; « vous le sentez tout de suite, quand vous allumez l'air, ça sent tout de suite » (E24) ; « on empoisonne les autres et on s'empoisonne soi-même » (E33) ; « c'est traître la voiture parce que c'est euh... c'est souvent odorisé, une voiture a sa propre odeur et c'est pernicieux à la fois parce qu'on le sent moins » (E35).

Il y en a plusieurs cependant qui soulignent l'importance des systèmes de retraitement d'air, mais ne sont pas convaincus pour autant : « je crois que maintenant il y a des systèmes dans les voitures pour avoir... pour garder l'air à l'intérieur de la voiture mais bon, ils sont autant exposés quoi je veux dire euh., ça change rien du tout quoi, l'air il est partout... » (E10) ; « de toute façon, qu'on ouvre la clim, enfin, qu'on allume la clim ou n'importe quoi, qu'on ouvre la fenêtre, je veux dire, on a toujours la pollution en nous quoi. » (E15) ; « si vous avez les aérateurs d'air allumé, je suppose, je sais pas mais enfin, l'air rentre quoi » (E12)

Mais justement, d'autres personnes soulignent que ces appareils, les filtres, permettent d'épurer l'air à l'intérieur du véhicule et, ainsi, de **se protéger de la pollution** : « si, si on a une fonction, c'est pas dans toutes les voitures mais dans les récentes là, maintenant même

---

<sup>529</sup> La question de l'exposition en général a été abordée dans l'analyse thématique.

dans les bas de gamme, c'est comme la clim si on veut, ça recycle l'air, c'est un cycle euh... fermé [...] voilà, quand on est dans les souterrains, surtout dans les tunnels, tout ça [...] on peut le mettre et l'air est toujours propre » (E19), « c'est pas vrai ! parce que je mets l'air conditionné, intérieur [...] donc l'air qui vient de l'extérieur je le vois pas ! » (E31).

Comme par hasard, la majorité des personnes qui pensent être protégé dans le véhicule sont des... automobilistes !

Les constructeurs insistent dans leur brochures sur la **purification de l'habitacle** ; voici quelques extraits :

- Opel : « Filtrage de l'air. Le système de ventilation est équipé d'un microfiltre chargé électrostatiquement, qui retient les poussières, le pollen et les microparticules. Il possède également une position de recirculation d'air, qui permet d'isoler l'habitacle de l'extérieur pour éviter la pénétration des gaz polluants dans l'habitacle » (ID20-47) ;
- Peugeot « Filtre à poussières, à pollens, à odeurs. Pour une atmosphère parfaitement pure. Un filtre charbon actif filtre en permanence les pollens et poussières, prévenant ainsi certains risques d'allergie. Les billes de charbon actif présentant la particularité de retenir les molécules de gaz polluants à leur surface, le filtre est également efficace contre la plupart des mauvaises odeurs tout particulièrement celles provenant des hydrocarbures » (ID7-30) ;
- Purflux (fabricant de filtres) : « Le filtre d'habitacle est la solution d'avenir pour améliorer votre confort, et vous préserver des pollutions pénétrant et se concentrant à l'intérieur de votre véhicule » (ID21-48).

Victor R (E12) souligne l'inégalité qui se crée ainsi entre l'automobiliste et les autres : « supposons que vous êtes dans la voiture et qu'effectivement vous ne respirez pas l'air, non seulement vous faites de la pollution ; mais en plus le mec qui se balade, lui il va respirer votre air mais vous ne le respirez pas ».

Pourtant les études montrent que **l'automobiliste est souvent le premier exposé** dans son automobile : « Sommes-nous à l'abri dans la voiture ? La voiture ne nous protège pas de la pollution. L'automobiliste est soumis à des concentrations de polluants plus élevées que les piétons et les cyclistes » (A1-2) ; « les automobilistes, dans le flux de la circulation, constituent le groupe le plus exposé à la pollution [...] cette étude a montré que pour la



majorité des polluants : les teneurs dans l'habitacle des automobiles sont supérieures à celles concernant les autres modes de déplacement ; les expositions au cours des trajets à pied ou en métro sont les plus faibles ; les déplacements à bicyclette ou en bus conduisent à des expositions intermédiaires » (A1-4)

Mais l'énoncé de résultats scientifiques a du mal à ébranler une conviction intime<sup>530</sup>, par exemple celle de Catherine T : « *ouais, et à pied, à côté, est-ce que c'est mieux que dans les voitures ? [...] non, par exemple quand on est en voiture, on le ressent mais on le ressent bien moins que quand on est à pied c'est marrant parce qu'il y a des études scientifiques qui montrent l'inverse c'est bizarre et ben moi je leur dirai que non, parce que si tu marches à côté d'une voie où il y a plein de voitures qui passent ouais et ben tu le ressens plus que quand t'es dans ta voiture avec les vitres fermées, par exemple* » (E22)

## 2.2- Preuves de pollution : les fumées

Les fumées sont très souvent citées quand il s'agit d'évoquer les causes de la pollution :

- Fumées des **cheminées** industrielles : « il y a encore toutes les usines autour de Paris, vous les voyez des fois quand ça crache de la fumée » (E7), « ben il y a... ben les fumées de usines bien sûr, ça contient beaucoup de choses » (E25) ; « la pollution des cheminées, des usines [...] l'autre elle rejette je sais plus quoi, c'est un truc jaune » (E36).
- Fumées des **pots d'échappement** : « et quand on voit ce qui s'échappe des pots, c'est noir, c'est dégoûtant » (E2), « moi je vois des vieilles voitures dégoûtantes avec des... des espèces de fumées noires qui... c'est honteux ça ! » (E14), « puisqu'il fume noir ! un taxi bien réglé, il fume pas noir ! » (E43).

Et, forcément, il n'y a pas de fumée sans pollution : « ben c'est jaune alors [...] c'est pas très clair » (E36), « on voit aussi des voitures ou des camions, manifestement ils sont pas aux normes, ils sont mal réglés *ouais* il n'y a pas besoin d'avoir tous les détecteurs pour s'apercevoir [...] qu'ils polluent plus que la normale quoi » (E49).

Les **images** de la cheminée fumante ou du nuage noir s'échappant d'un pot d'automobile sont fréquemment utilisées dans les médias avec support (télé et presse) pour illustrer les reportages sur l'effet de serre et les alertes à la pollution notamment :

---

<sup>530</sup> Nous avons déjà abordé cette question dans le chapitre G-RÔLE DES ACTEURS, au paragraphe 3.2- Pollution et incertitudes.



Figure 106 – Imagettes extraites du « Six minutes » de M6 du 19 janvier 2000 (T6-24)



Figure 107 – Imagettes extraites des « Infos » de Canal + du 14 novembre 2000 (T4-157)



Figure 108 – Imagettes extraites du « 20 heures » de TF1 du 26 novembre 2000 (T1-175)

Ajoutons que pour la presse, 224 articles sont accompagnés d'illustrations sur les 708 qui composent le corpus. Sur les 224, une dizaine seulement montre, en gros plan, la fumée qui sort de pots d'échappement ou de cheminées d'usines. À la télévision, il est difficile de compter puisque les plans s'enchaînent au fil du reportage.

Lors d'un colloque sur les risques, une personne de la Mairie de Paris faisait le commentaire suivant : « Pour la pollution du panache d'un moteur Diesel, par exemple, **le problème n'est plus qu'il soit toxique mais qu'il se voit** »<sup>531</sup>. Les industriels ont bien compris ce problème et cherchent à combattre la mauvaise image que *véhicule* le nuage noir à la sortie du pot d'échappement, notamment des véhicules Diesel.

<sup>531</sup> TUBIANA Maurice, *et. al.* (dir.), 1999, *Risque et société – Actes du colloque « Risque et société », Cité des Sciences et de l'Industrie de Paris-La Villette, 18-19-20 novembre 1998*, Éditions Nucléon, p.402

C'est ici qu'intervient le **filtre à particule** inventé par Peugeot et largement mis en valeur dans les médias et brochures : « Le filtre à particules en première mondiale sur 607 », « un avantage écologique déterminant en permettant, pour la première fois, l'élimination des particules et des fumées » (ID7-27). Grâce à ce filtre, « le Diesel se met au vert » ; et Michel Chevalet de s'extasier : « Le Diesel sans fumées noires : un rêve écologique devenu enfin réalité » ; « En tout état de cause, on peut remercier Peugeot d'avoir sauvé le Diesel et effacé sa tare originelle : les fumées noires » (P7-114).

Une **publicité télévisée** (ID17-44) pour un produit sensé décroasser le moteur et réduire les émissions nocives (*Injexion 5*), diffusée le dimanche 10 septembre 2000 sur *TF1*, joue sur cette association fumée égale pollution. Le spot dure environ 11 secondes, il est découpé en trois temps :

- 1<sup>er</sup> temps (5 sec) : Homme dans un milieu très enfumé, on entend des klaxons, l'homme dit : « un moteur qui s'encrasse, mais c'est... c'est l'angoisse !!! »
- 2<sup>e</sup> temps (1 sec) : Arrivée du produit (bidon bleu foncé sur lequel on peut lire « Injexion 5 ») en diagonale du coin en haut à droite vers le coin opposé. L'objet est suivi d'une traînée bleu ciel étincelante. L'homme s'écrie : « Injexion 5 ! ».
- 3<sup>e</sup> temps (5 sec) : La couleur bleu ciel domine maintenant, le produit a pris sa place en bas à gauche de l'écran. L'homme poursuit « c'est bon pour ma voiture, Injexion 5, c'est bon pour l'environnement », on entend ensuite le gazouillis d'un oiseau. A l'écran, on peut lire « Injexion 5 – Nettoyant-traitant ».

Comme on peut le voir sur les imageries ci-après, le produit chasse la fumée, le bruit (les klaxons) et le stress. En échange, il apporte la lumière, la nature (les oiseaux) et le bonheur...



Figure 109 – Imagettes extraites du spot télévisé « Injexion 5 » diffusé sur TF1 le 10 septembre 2000 (ID17-44)

Pour être complet, précisons qu'une **méthode de mesure** des émissions d'un véhicule s'appelle l'indice de fumée noires : « les éléments opaques ou noirs dans les fumées sont des suies, des éléments imbrûlés, qui forment des poussières ou des particules, mesurées autrefois par un indice de "fumées noires" : on évaluait l'opacité d'un filtre traversé pendant toute une journée par 13 mètres cubes d'air environ. »<sup>532</sup>.

Le **test du chiffon blanc**, placé devant le pot d'échappement, est d'ailleurs une méthode classique pour « démontrer » la propreté de tel moteur ou l'efficacité de tel système de filtration : « au final, le résultat est étonnant nous avons réalisé le test imparable du chiffon blanc : même en accélérant fort, il reste propre. » (T6-37), « vous savez que maintenant il y a des filtres à particules, qui vont se généraliser, et on pourra mettre derrière la sortie du tuyau d'échappement un mouchoir blanc, faire tourner le moteur et le mouchoir restera blanc » (R2-35)...

Nous constatons qu'actuellement, les **contrôles anti-pollution** effectués sur les véhicules les jours de pics de pollution ne fonctionnent pas sur ce système : une sonde placée dans le pot d'échappement mesure le taux de CO<sub>2</sub> à la sortie du pot, ce qui, *a priori*, n'a rien avoir avec l'opacité des gaz... Nous pensons qu'il serait utile d'insister sur le fait qu'un

<sup>532</sup> DAB William et ROUSSEL Isabelle, *L'air et la ville. Les nouveaux visages de la pollution atmosphérique*. Paris : Hachette Littératures, 2001, p.55

véhicule qui ne fume pas n'est pas pour autant un véhicule qui ne pollue pas, tout dépend du polluant considéré. Le contrôle anti-pollution pourrait être un objet utilisé à cette fin.

## 2.3- Mauvaise odeur et mauvaise qualité de l'air

Après les fumées, ce sont les odeurs qui sont citées pour rendre compte de la mauvaise qualité de l'air : « Bien que n'ayant pas d'effet direct sur la santé, les odeurs sont reconnues comme une des premières sources de nuisance et de mauvaise qualité de l'air par le public »<sup>533</sup>.

En effet, la **mauvaise odeur** revient fréquemment dans la bouche des franciliens pour qualifier la pollution de l'air : « c'est que par le senti qu'on peut trouver quelque chose » (E7), « à chaque fois je sens l'odeur dans le métro, l'odeur dans l'air, c'est très désagréable quoi » (E10), « quand on reste là, à côté d'une route, moi je sens que... une odeur désagréable et qui gênera la respiration » (E17), « il y a des jours où c'est irrespirable, c'est sûr, ça sent une odeur spéciale, vous ouvrez votre fenêtre vous sentez une odeur, quand il fait très chaude, des fois... c'est l'horreur mais bon. » (E5), « ça sent le gaz, ça sent la fumée, ça sent l'essence » (E29)...

Et pourtant, il ne faut pas assimiler la gêne olfactive au risque sanitaire. On peut lire dans une brochure du ministère de l'Environnement : « les odeurs résultent de la présence dans l'atmosphère, souvent à faible concentration, de substances chimiques de composition très variable. [...] Les odeurs constituent une atteinte au bien être parfois importante, même si elles n'entraînent pas d'effets sur la santé » (IT2-18). Idem avec un journaliste, à propos des odeurs dans le métro : « mais si beaucoup de voyageurs se plaignent des odeurs, attention cela n'a pas forcément de rapport avec la pollution » - « il faut bien faire la différence entre les gênes, l'inconfort si vous voulez et puis ce qui peut porter atteinte à l'appareil respiratoire. Vous savez ce qui peut porter atteinte à l'appareil respiratoire ne se respire pas en terme de parfum, forcément. » (T2-144).

Au même titre que les fumées noires, si l'odeur constitue une gêne pour les personnes interrogées, cela gêne aussi les industriels. Ainsi, ils se démènent pour que cela sente « bon » dans l'habitable par exemple et l'odeur devient un argument commercial :

- Au niveau des **carburants** : « Diesel Evolution contient un parfum frais, léger et floral »

<sup>533</sup> MANEUX Éric, 2001, *Quelles sont les techniques pour surveiller la qualité de l'air ? – PRIMEQUAL-PREDIT 1995-2000*, Paris : La Documentation Française, p.51

(ID1-8) ; « le GPL présente de grandes qualités écologiques. Il ne contient pas de soufre, pas de plomb, n'émet pas de particules, ni d'odeurs à l'échappement. » (ID1-4), « Le GNV est la réponse naturelle aux préoccupations environnementales. Il ne dégage ni odeur, ni fumée, ni particules » (ID11-38)... ;

- Dans l'**habitable** : « Filtre à poussières, à pollens, à odeurs. Pour une atmosphère parfaitement pure. [...] le filtre est également efficace contre la plupart des mauvaises odeurs tout particulièrement celles provenant des hydrocarbures » (ID7-27) ; « le filtre d'habitable à charbon actif qui, en plus de retenir les particules et les gaz, arrête les odeurs » (ID21-48).

Mais certaines personnes ne sont pas dupes : « c'est traître la voiture parce que euh... c'est souvent odorisé, une voiture a sa propre odeur et c'est pernicieux à la fois parce qu'on le sent moins » (E35).

Dans une brochure, l'Ademe indique<sup>534</sup> pour un certain nombre de polluants s'il ont une couleur ou une odeur caractéristique : CO<sub>2</sub> « incolore, inodore » - CO « incolore, inodore » - NO<sub>x</sub> « incolores, indolores » - HC « odeur désagréable » - SO<sub>2</sub> « incolore, odeur désagréable » - PS « fumées noires » - Pb « incolore, inodore » - O<sub>3</sub> « odeur désagréable » (IT1-12).

Quasiment tous ces polluants sont incolores et la majorité inodores, dans ces conditions, impossible de savoir quand se protéger<sup>535</sup> sans l'aide des scientifiques et du réseau de surveillance et d'alerte de la qualité de l'air. La **question de l'alerte** est donc cruciale. Les franciliens ont une expérience sensible de la pollution qui leur est propre, nous venons d'en parler (odeur, fumée, chaleur...). Cette expérience sensible peut-elle se trouver en contradiction avec les données scientifiques ? Il serait intéressant d'arriver à cerner les points d'oppositions et ceux de concordances pour améliorer l'information en général et l'alerte en particulier.

Pour illustrer cette problématique, prenons le cas de Pierre V qui compare sa perception de la pollution actuelle avec celle d'il y a vingt ans : « J'ajouterais que la pollution de l'air maintenant, est beaucoup moins importante dans Paris qu'il y a une trentaine d'années. Moi je

<sup>534</sup> Le chapitre dans lequel se trouvent ces indications s'intitule d'ailleurs « polluant et perception ».

<sup>535</sup> Sans parler de l'autre question « comment se protéger » qui sera débattue plus loin (§2.2)

me souviens... le boulevard Magenta, on était complètement suffoqué par de l'air piquant etc. lié à la combustion des foyers des choses comme ceci [...] c'est beaucoup, la pollution de l'air s'est bien améliorée je trouve » (E31). Il peut ainsi conclure : « faut pas exagérer les choses. Après tout, nous vivons dans un monde dangereux, et... il est beaucoup plus risqué, on a beaucoup plus de chances de mourir d'accident automobile que de pollution. Voilà. ».

Pierre à raison, la qualité de l'air est bien meilleure aujourd'hui mais le problème n'est pas réglé pour autant.

Lorsque nous avons construit la grille d'analyse sur le concept de disposition (chapitre G), la question de la visibilité des effets de la pollution sur la santé, au delà de l'expérience sensible, a été soulevée en ces termes : un piéton renversé sur la route, l'insécurité routière est là, matérialisée par un corps étendu sur la chaussée. Qu'en est-il de la pollution de l'air ?

Cette question a été très peu abordée par les personnes interrogées. Citons Jean-Michel B (le moniteur d'auto-école) : « oui ça a des effets assez importants sur la santé. Mais cela dit, c'est invisible : c'est pas comme une grosse maladie avec des croûtes et tout... donc ça, c'est noyé dans la masse » (E11). Une autre personne a signalé les effets de la pollution sur le bâti : « ben j'sais pas déjà, il y a certaines traces qu'on peut voir, par exemple... euh.. j'sais pas sur les... comment dire... par exemple des petits murets, des trucs comme ça, ou des tâches quand même » « moi je sais que dans ma ville, il y a pas longtemps ils ont installé des plots, des plots jaunes, ben au bout d'un an ils sont tout gris quoi » (E13).

Pour continuer la comparaison avec la sécurité routière, les victimes d'accidents décèdent, restent paralysées, ont des fractures... Il est difficile de parler des effets de la pollution de l'air sur la santé, ainsi les franciliens semblent se raccrocher à ce que leurs sens leur permettent de capter : une fumée, une odeur, une sensation d'étouffement...

## **2.4- Enfants dans les poussettes**

Nous l'avons déjà signalé, au cours des entretiens, nous avons remarqué une inquiétude particulière pour les enfants dans les poussettes :

- « Les enfants aussi parce que les gens les promènent dans des poussettes » (E5) ;
- « Puis en plus les enfants ils sont petits, ils sont à la hauteur des pots d'échappement et tout, c'est pire pour eux quoi » (E7) ;

- « Les gaz d'échappement, c'est surtout ben à la hauteur des gamins, dans les poussettes... bon ils respirent pas mal de choses » (E21).

Il serait intéressant de tester cette image du bébé en poussette (cette icône ?) en terme de communication : quelles sont les personnes qui réagissent, jusqu'où peut aller la réaction ?

En attendant, nous avons remarqué que cette image est employée dans une publicité de GDF de notre corpus (ID3-17) : un bébé en poussette se retrouve à proximité d'un pot d'échappement de bus, ainsi que toute la famille. La fumée qui se dégage d'un bus est d'habitude particulièrement désagréable et David G, chauffeur de bus de son état peut en témoigner : « mettez-vous derrière un démarrage de bus, vous allez voir ce que vous allez prendre dans la tronche ! » (E42).

Et pourtant, dans ce cas, aucune fumée n'apparaît, les parents de l'enfant sont d'ailleurs souriants... Sur le côté du bus on peut lire « je roule au gaz naturel ». Surprenant ! l'air pur est « ici aussi », à l'arrière d'un bus ! **GDF joue sur la dimension affective** pour renforcer son image écologiquement correcte.<sup>536</sup> La publicité en question est reproduite ci-après.

---

<sup>536</sup> Cette démarche de GDF est caractéristique des stratégies développées par les industriels pour transformer leur image de pollueurs en industriels écologiquement respectables (*cf.* chapitre G-RÔLE DES ACTEURS, §2.2.2).



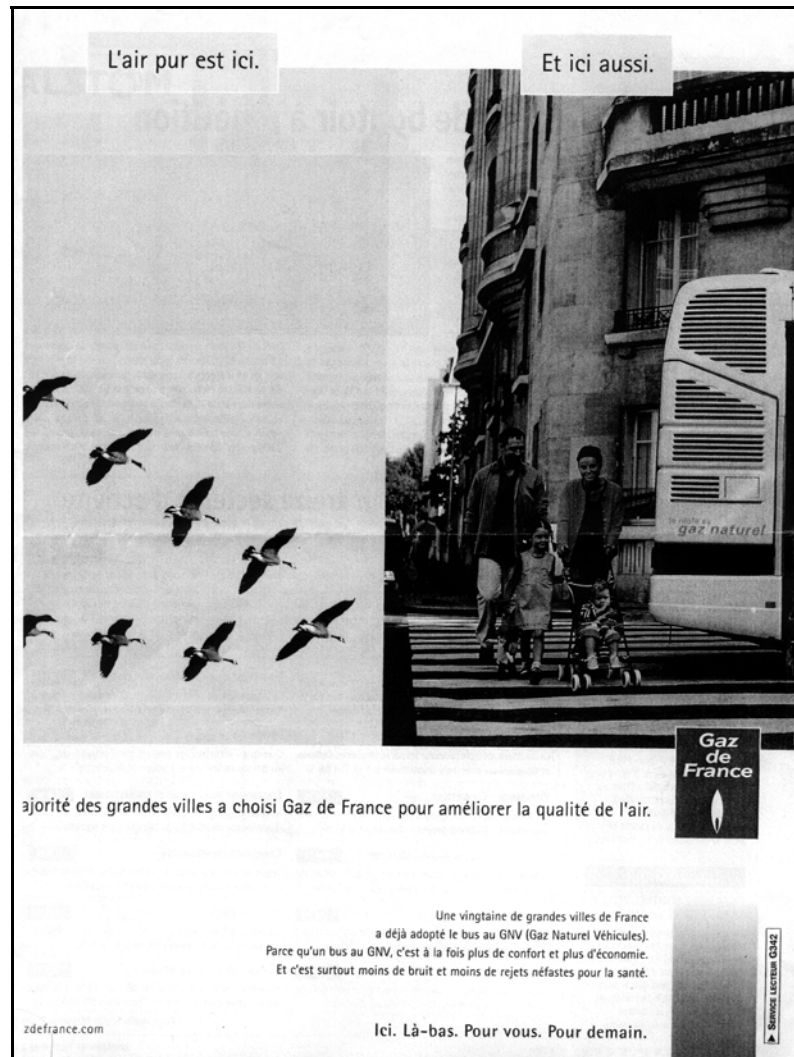


Figure 110 – Publicité de GDF utilisant la distance affective comme argument commercial (ID3-17)

Une autre utilisation de cette « icône » mérite d'être signalée, même si elle ne fait pas partie de notre corpus (elle est parue dans *Télérama* en 2001). C'est l'Ademe cette fois qui met en scène un bébé dans une poussette qui a l'air gêné par un nuage noir issu du pot d'échappement d'un véhicule (voir ci-après).

L'objectif est bien sûr différent de celui de GDF. Il s'agit ici d'utiliser la **distance affective pour faire réagir** le lecteur, pour le sensibiliser ou simplement attirer son regard sur la page et sur les informations scientifiques qui s'y trouvent.



Et pourtant, on peut faire régler son moteur, choisir un véhicule moins polluant ou prendre les transports en commun...

**Alors, pourquoi attendre ?**

**Pollution de l'air : qualité de vie dégradée et risque planétaire.**  
Les particules et certains gaz émis par les moteurs sont un danger direct pour notre santé. Le gaz carbonique (CO<sub>2</sub>) est le principal responsable des dérèglements climatiques dus à l'accroissement de l'effet de serre.

La pollution atmosphérique provoquée par la croissance du trafic s'aggrave, à l'instar de celle issue des industries et du chauffage.

Grâce aux progrès réalisés sur les véhicules et les carburants, mais aussi dans les transports collectifs (tramways, bus propres...), les industries et le chauffage, nous respirons moins de plomb et d'oxyde de soufre. Cependant, les émissions de particules fines et les pics d'ozone augmentent.

**Maintenant, c'est à chacun de nous d'agir.**  
Une meilleure organisation des déplacements en ville et des transports collectifs est indispensable pour réduire les dépenses, protéger notre santé et lutter contre l'effet de serre.

Chaque fois que c'est possible, utiliser les transports collectifs, pratiquer le covoiturage, se déplacer en vélo ou à pied. Choisir des voitures plus sobres et plus propres, faire régler son moteur, respecter les limitations et conduire en souplesse, couper le contact lors d'arrêts prolongés.

POUR EN SAVOIR PLUS :  
➤ N°Azur 0 810 060 050  
ou [www.ademe.fr](http://www.ademe.fr)

Etablissement public national, l'ADEME participe à la politique de protection de l'environnement et de maîtrise de l'énergie. Implantée dans chaque région, elle agit en partenariat avec les collectivités locales, les entreprises et informe le public.

AGENCE DE L'ENVIRONNEMENT ET DE LA MAÎTRISE DE L'ÉNERGIE

**Réconcilions progrès et environnement.**



Figure 111 – Publicité de l'Ademe utilisant la distance affective comme ressort de la mobilisation (Télérama 10-2001)

Pour terminer sur cet aspect de la dimension affective, le film télévisé « Toutes les femmes sont des déesses », diffusé sur *TF1* en janvier 2000, mérite un regard particulier. Voici le résumé du producteur : « Athènes souffre de sa pollution. Elle détient le triste record d'être la ville la plus polluée d'Europe et celui du taux effrayant des maladies respiratoires et des cancers qui touchent particulièrement les personnes âgées et les enfants ».

Lors de l'analyse de ce film<sup>537</sup>, nous avons relevé l'importance de la place du petit Théo. Au fil de l'histoire, l'enfant se rapproche de Mickaël, le pneumologue dans un hôpital d'Athènes joué par Francis Huster :

- Au début du film, Théo est « simplement » un enfant qui souffre de graves problèmes

<sup>537</sup> L'analyse détaillée de ce film en deux parties est présentée en ANNEXE X : le résumé du film, la segmentation du film en quatre actes et l'étude des séquences spécifiques à la pollution de l'air.

respiratoires à cause de la pollution et Mickaël le médecin chargé de le soigner.

- Mickaël apprend ensuite que cet enfant est celui d'Eleni, un amour de jeunesse ; les liens entre lui et l'enfant se resserrent.
- Finalement, Eleni apprend à Mickaël qu'il est le père de Théo ! Mickaël fait alors un don de moelle osseuse pour sauver son fils, alors atteint d'une leucémie.

Avec la découverte progressive des liens qui les unissent, la souffrance de Théo se rapproche petit à petit de Mikaël et, peut-être du téléspectateur... La **dimension affective augmente** tout au long de l'histoire, comme pour contredire l'expression « ça n'arrive qu'aux autres ». Ajoutons que la dimension affective est amplifiée par la perte de l'enfant que portait Valérie, la femme de Mickaël, suite à un accident au début du film,

Notons enfin l'apparition, vers la fin du film, d'un couple poussant un landau au milieu d'une route surchargée d'automobiles et enfumée... Le symbole de la poussette est encore présent !



Figure 112 – Imagettes extraites du film télévisé « Toutes les femmes sont des déesses » diffusé par *TF1* les 10 et 17 janvier 2000 (T1-5 et T1-12).

## 2.5- Voitures récentes et déresponsabilisation

Les voitures récentes polluent moins que les voitures plus anciennes : c'est indiscutable. Est-ce que cela permet à certaines personnes interrogées de se dédouaner de toute réflexion sur leur usage de l'automobile ? Posséder une voiture récente est-il un frein à l'action ?

Effectivement, certaines personnes ne comprennent pas qu'on leur demande un effort alors que leur véhicule est récent et que **des épaves**, bien plus polluantes, **circulent encore** : « j'estime que j'ai une voiture qui est moins polluante que les autres alors je vois pas pourquoi... écoutez, c'est pas la peine de changer sa voiture [si c'est pour devoir ralentir après] non ! là je suis pas d'accord ! qu'ils suppriment les gas-oil, qu'ils suppriment... [...] Là à ce moment là qu'ils suppriment ça [elle me montre la voiture, assez vieille d'à côté], à

d'accord. Mais c'est pas la peine de mettre des fortunes dans les voitures, zut ! » (E14) ; « Et faire entretenir leur voiture surtout, moi je comprends pas il y a des voitures qui sont... euh la police verbalise pour certains trucs et puis pour d'autres verbalise pas » (E20) ; « ça pollue aussi, surtout les voitures qui sont.. qui n'ont pas... hors norme quoi surtout, les voitures qui sont trop vieilles » « et quand vous voyez les voitures là, regardez, vieille BMW pourrie comme tout [...] on peut pas rouler avec une voiture comme ça et polluer les autres c'est encore pire. » (E24)...

Bien évidemment, les propos tenus par les industriels, dans leurs brochures ou dans les médias, tendent à accentuer cet aspect : « 20 % des véhicules en circulation, les plus anciens, sont responsables de 80 % de la pollution » (ID1-6), « les progrès accomplis sont tels qu'aujourd'hui un véhicule âgé de 15 ans pollue comme cent véhicules neufs ! On peut ainsi estimer que 20 % du parc émet 80 % de la pollution » « véhicules les plus polluants : véhicules anciens non équipés de système de dépollution, véhicules au kilométrage élevé et véhicules mal entretenus » (ID6-24)...

Nous avons déjà montré<sup>538</sup> comment les industriels tentaient d'apparaître comme **écologiquement respectables** et, par la même occasion, de **déresponsabiliser** les automobilistes : « L'industrie automobile s'attache depuis longtemps à rendre les véhicules plus respectueux de l'environnement. Avec un bilan largement positif et des perspectives prometteuses » (ID6-26). Leur devise commune pourrait être : « Plaisir de conduire, sobriété et respect de l'environnement » (ID9-35) comme l'indique Mercedes.

## 2.6- Conclusion : les facteurs dispositionnels comme outil de structuration de la communication

Grâce aux facteurs dispositionnels mis en place dans les chapitres I et J, et consolidés théoriquement dans le chapitre K, nous avons pu relier certaines dispositions avec plusieurs aspects du traitement multimédiatique. Cinq facteurs sont concernés :

- Dimension vulnérable : l'exposition dans une voiture. De nombreuses personnes se sentent protégées dans leur véhicule, grâce à la climatisation, à la fermeture des arrivées d'air... Tous ces arguments sont régulièrement cités dans les brochures des nouveaux

---

<sup>538</sup> Voir le chapitre G-RÔLE DES ACTEURS

modèles d'automobile.

- Dimension sensorielle : les fumées comme preuve de la pollution. La fumée des automobiles et des cheminées est omniprésente quand il s'agit d'illustrer un reportage sur le sujet.
- Dimension sensorielle : mauvaise odeur et mauvaise qualité de l'air. La mauvaise odeur revient régulièrement dans les propos des Franciliens, et les constructeurs et les pétroliers répondent à cette exigence en parfumant habitacles et carburants.
- Dimension affective : les images des bébés dans les poussettes. L'image des enfants en bas âge exposés aux fumées noires de pots d'échappement est une image qui revient très fréquemment dans la bouche de Franciliens et dans les médias.
- Dimension efficace : les voiture neuves sont bien moins polluantes que leurs aînées, les constructeurs ne cessent de le répéter et les personnes rencontrées le savent très bien. Au bout du compte, les possesseurs de tels véhicules tendent à renvoyer la responsabilité de la pollution sur les autres véhicules, plus anciens.

Finalement, la grille d'analyse dispositionnelle, construite au départ pour structurer les perceptions et analyser l'action individuelle (dispositions), permet également d'analyser les médias, de structurer la communication autour de chacun des facteurs et d'interroger les liens entre le traitement médiatique de la pollution et les perceptions et les dispositions à l'action.



L'histoire des sciences sociales a confirmé que ces dernières avaient pour objet privilégié la description et l'explication d'un comportement, d'une action ou d'une interaction qui se noue entre semblables. Un examen plus approfondi montre cependant qu'en dépit de cette unanimité apparente se manifestent de manière plus ou moins explicite des doutes quant à la possibilité d'élaborer une science qui aurait comme objet l'action humaine. Les auteurs qui déclarent que l'action constitue leur objet privilégié signalent en effet la difficulté, voire l'impossibilité, de transformer cette dernière en un objet de connaissance objective.

Janette FRIEDRICH

« Quelques réflexions sur le caractère énigmatique de l'action »

*In* Michel BAUDOUIN et Janette FRIEDRICH (Éds),

*Théories de l'action et éducation*, De Boeck Universités, 2001, p.93

## M. SYNTHÈSE ET DISCUSSION DES RÉSULTATS

Dans un contexte social marqué par l'inquiétude de la population en matière de santé publique et dans une agglomération parisienne où 10 millions de personnes sont potentiellement exposées aux polluants, nous avons choisi de nous pencher sur le traitement multimédiatique du problème de la pollution de l'air en milieu urbain.

Plus précisément, notre problématique était la suivante : dans quelle mesure le traitement multimédiatique de l'information relative au problème de la pollution atmosphérique participe-t-il aux éventuelles modifications de perceptions et de comportements de la population ?

Pour nous permettre de répondre à cette question, nous avons recueilli un corpus volumineux tant du côté de l'émission que de la réception.

Le **corpus multimédiatique** est constitué de nombreux documents diffusés rapidement et à grande échelle par la télévision, la radio et la presse (médias de masse). Il comprend aussi des brochures, des dépliants et des affiches édités par les associations, les institutions et les industriels distribués à des échelles et dans des lieux divers (voie publique, mairie, station essence, exposition...). La multiplicité des sources, des formes et des publics visés sont les caractéristiques principales de ce corpus, avec les difficultés méthodologiques que cela engendre mais aussi la multiplication des directions d'analyse.

Le **corpus d'entretiens** est constitué de 50 « discussions » avec des franciliens, à propos de leurs perceptions de la pollution de l'air, des actions entreprises (ou à entreprendre) et de leurs relations avec l'information sur le problème. Sans être représentatives de l'ensemble de la population Francilienne, le hasard des rencontres et la diversité des lieux d'enquêtes (centre commercial, quartier d'affaire, rue passante, jardin...) ont cependant permis de faire jouer de nombreuses variables : âge, sexe, profession et situation sociale, lieu d'habitation et de travail, moyen de transport utilisé, proximité des transports collectifs, etc. et, ainsi, de multiplier les perceptions du problème.

Une démarche en trois temps a été suivie : faire porter l'analyse successivement sur chacun de deux pôles de la communication (figures de l'émission et de la réception) pour ensuite mettre



en lumière leurs relations réciproques (interactions).

## 1- FIGURES DE L'ÉMISSION

Les figures de l'émission ont été examinées selon trois angles de vue :

- l'analyse de contenu thématique et des stratégies d'énonciation des médias (chapitre F) ;
- le décryptage le rôle des différents acteurs du problème de la pollution atmosphérique (chapitre G) ;
- et la prise en compte la temporalité du traitement médiatique (chapitre H).

Le découpage en « unités de sens » des documents diffusés par la télévision, la radio et la presse a permis de mettre à jour la **structure du débat public** sur le problème de la pollution atmosphérique. Nous avons ainsi montré que de nombreux aspects du problème sont traités par les médias en ce qui concerne les causes, les effets et les moyens de lutte contre la pollution, notamment certaines questions controversées (discussions sur les liens entre pollution et santé, responsabilité de nos comportements ...). Nous avons aussi montré que le traitement était inégalitaire dans l'espace : un tiers des documents en moyenne traitent la question des effets de la pollution sur l'homme et l'environnement alors qu'au moins les deux-tiers abordent les causes et les moyens de lutte contre la pollution !

Les nouvelles abordées dans les médias sont à peu de choses près les mêmes partout (télé, presse, radio) mais les publics ne sont pas également répartis : les « contrats de lectures » proposés aux publics diffèrent selon les médias. **Les stratégies d'énonciations** de chaque média sont adaptées pour répondre aux attentes de chaque public. En examinant comment une même nouvelle était traitée dans des médias différents, nous avons mis en évidence la multiplicité des stratégies d'énonciations.

Nous avons également identifié **les six acteurs du problème** de la pollution atmosphérique : institutions, industriels, scientifiques, associations, gens ordinaires et journalistes. Dans leurs interventions médiatiques, et éventuellement à travers les documents qu'ils éditent, ils se positionnent les uns par rapport aux autres à propos des causes de la pollution, des effets sur la santé et l'environnement et des moyens de lutte. Les visions du problème et les intérêts défendus sont différents.

Nous avons par exemple montré comment les industriels tentaient de gommer leur image de pollueur et essayaient de **déresponsabiliser les automobilistes** vis-à-vis de la pollution. Leur stratégie n'est évidemment pas de nier le problème, mais de souligner trois familles d'arguments : les aspects positifs de l'usage de l'automobile (mobilité, confort, plaisir...), les progrès spectaculaires de la technique confortés par les normes européennes (progrès actuels et futurs) et la relativisation du risque sanitaire (incertitude et gravité) et du rôle de l'automobile (parmi bien d'autres sources).

La présence des « gens ordinaires » dans les médias et les brochures a aussi été examinée et nous avons montré comment la **parole des profanes** est dévalorisée par rapport à la parole des experts, dans les propos des journalistes ou des rédacteurs mais aussi à travers les illustrations. Cependant, ce rapport s'inverse quand il s'agit d'apporter des preuves concernant les effets de la pollution sur la santé ou les effets concrets du réchauffement climatique : les scientifiques étant contraints de rendre compte de l'incertitude, les journalistes se tournent vers les gens ordinaires qui vivent les effets de la pollution ou des intempéries.

Enfin, nous avons montré que l'évolution temporelle de l'information médiatique (au cours de l'année 2000) est constituée d'une succession de pics d'information, plus ou moins aigus. Le reste du temps, c'est le **bruit de fond** médiatique, voire le **silence** médiatique. Les pics d'information sont qualifiés d'**alertes** médiatiques lorsqu'ils sont corrélés avec les pics de pollution et de **tapages** médiatiques dans le cas contraire.

Dans le **bruit de fond**, les causes de la pollution sont majoritaires dans le traitement et particulièrement la question de la météo : plus la moitié des spots (134 sur 249) abordent cette question. Nous avons aussi relevé la déculpabilisation des téléspectateurs-automobilistes : c'est d'abord la météo qui influe sur la qualité de l'air et puis, même s'il ne faut pas oublier la voiture, quelques gestes simples permettent d'arranger les choses, sans pour autant laisser la voiture au garage, même si c'est une pratique recommandée pour les plus courageux.

Concernant le **traitement médiatique d'alerte**, l'analyse qui a été menée a permis de mettre en évidence la régularité des thèmes abordés par les médias lors des pics de pollution : les conséquences pour les automobilistes et le rôle des conditions météorologiques notamment. Les crises sont espacées tout au long de l'année mais leur retentissement médiatique est souvent fort. Des messages quasiment similaires sont ainsi répétés à de nombreuses reprises, par des médias différents. Par conséquent, le traitement médiatique

d'alerte constitue en quelque sorte un second bruit de fond qui se superpose au premier. En outre, si l'alerte doit être génératrice de messages concrets, en ce qui concerne le pic de pollution, ces messages concrets existent mais nous avons montré qu'ils sont destinés aux automobilistes plutôt qu'aux personnes sensibles susceptibles d'être incommodées.

Enfin, l'année 2000 a été marquée de plusieurs **tapages médiatiques** qui ont propulsé la question de la voiture en ville sur le devant de la scène ; la journée sans voiture étant bien sûr le point d'orgue de cette réflexion. Les tapages relatifs à l'effet de serre sont importants puisque le débat sur le réchauffement de la planète est majoritairement traité dans les médias dans ces moments là ; quand un plan de lutte national est annoncé ou qu'une conférence internationale se déroule.

Finalement, les démarches mises en œuvre dans les trois chapitres précédents (analyses de contenu, du rôle des acteurs et de la mise sur agenda) conduisent à des résultats mais soulèvent de **nombreuses questions**. En voici quelques unes.

À propos de la présence des **scientifiques** dans les médias et de l'image des **profanes** véhiculée par la presse, les brochures, les dépliants... :

- Les scientifiques sont fréquemment appelés à intervenir dans les médias. Comment le public réagit-il à ces expertises médiatisées ? Est-ce que tous les experts sont mis sur le même rang ou bien certains scientifiques sont-ils plus crédibles que d'autres : parce qu'ils sont connus, passent souvent à la télé ou travaillent pour la NASA... ?
- Les documents véhiculent, sous forme de texte ou d'illustration, une certaine image du profane, avec ses idées reçues, ses peurs irrationnelles et ses comportements irréflectifs. Les lecteurs perçoivent-ils cette image ? est-ce que ça les éloigne ou les rapproche des conseils qui sont donnés et donc, de l'action ?

Plus particulièrement en ce qui concerne le **traitement de l'information** :

- Les jeux de mots et les dessins humoristiques qui sont habituellement employés dans les médias, apportent-ils quelque chose du point de vue de l'information ? L'usage de la dérision ou de l'ironie, quand il s'agit de problèmes aussi importants que l'avenir de la planète, peut-il provoquer ou faire réagir le lecteur, et dans quel sens ? Est-ce que les variations dans le ton de l'information (grave, sérieux, humoristique), au fil des journaux, sont perçues par le public ?

- Est-ce que le rappel quasi-quotidien de l'importance des conditions météorologiques dans le spot de la qualité de l'air (bruit de fond) n'installe pas une certaine distance vis-à-vis de l'action, un certain défaitisme ?

La dernière série de questions concerne les **militants** écologistes et les **partis politiques** au pouvoir :

- Les manifestations sur la voie publique, les déploiements de banderoles et l'empilement de sacs de sable intéressent parfois les médias mais, au-delà, ces opérations coup-de-poing sont-elles mobilisatrices pour les individus ? Les autocollants "Place aux vélos" font-ils réagir (colère ou compréhension) les automobilistes garés sur la piste cyclable en question ?
- La participation des Verts à la majorité plurielle a provoqué une adaptation des ambitions environnementales aux contraintes politiques et des tensions avec les autres membres du gouvernement... Ces contraintes influent-elles sur le regard porté par la population, et les militants, sur le parti écologiste ? Les mesures prises en faveur des routiers au dépend de la politique de lutte contre la pollution ne décrédibilisent-elles pas l'action des écologistes ?

## 2- FIGURES DE LA RÉCEPTION

Les figures de la réception ont aussi été examinées selon trois angles de vue :

- l'analyse des perceptions de la pollution (chapitre I) ;
- les différents regards portés sur l'action par les Franciliens (chapitre J) ;
- et la construction d'une grille d'analyse permettant de construire des profils d'action (chapitre K).

Chaque entretien débutait sur la question des risques pour la santé. La pollution est le risque le plus souvent cité par les franciliens interrogés, largement devant le tabac et l'alimentation. **La pollution est indéniablement en tête des préoccupations de santé publique actuels.** Les mots relatifs à l'automobile sont les premiers à être cités en association avec le risque « pollution de l'air ».

Nous avons ensuite examiné **le sentiment d'exposition** aux polluants atmosphériques à travers plusieurs indicateurs. La zone polluée est perçue comme limitée géographiquement

au dessus de Paris, avec le périphérique comme barrière, ou comme touchant l'ensemble de la région. La quasi-totalité des personnes estiment que la pollution a des effets néfastes sur la santé, avec l'asthme et les allergies comme principaux effets. Cependant, la gravité du phénomène est relativisé par rapport au tabac par exemple quand il s'agit de comparer le nombre de victimes annuelles. Les Franciliens se sentent exposés aux polluants près des axes de circulation. Les avis sont partagés quant-à l'exposition dans les transports en commun, en voiture ou sur le trottoir. En revanche, les personnes sensibles sont connues de tous. Et enfin, les Franciliens estiment que les effets de la pollution se font sentir plutôt à long terme.

Nous nous sommes également intéressés à **la visibilité du risque**. La pollution est perçue très concrètement : les fumées, la couleur du ciel, les odeurs, les yeux qui piquent ou encore la sensation d'étouffement permettent de rendre compte, au jour le jour, de la bonne ou mauvaise qualité de l'air. Au cours des entretiens, nous avons par ailleurs relevé que la fragilité d'un proche vis-à-vis de la pollution (personne âgée, enfant, asthmatique...) pouvait provoquer une prise de conscience. En outre, l'activité professionnelle de la personne peut jouer sur les perceptions du problème ; ainsi, un garagiste et une sage-femme ne partage vraisemblablement par le même point de vue sur les causes de la pollution et les moyens d'y faire face. Enfin, la visibilité des messages médiatiques, notamment ceux diffusés en cas d'alerte, a été discutée.

Les entretiens nous ont permis de comprendre quelles étaient les perceptions des Franciliens concernant les causes de la pollution et, par conséquent, **les moyens de lutte privilégiés**. Les moyens de lutte cités sont nombreux : réduire les émissions unitaires, freiner l'automobile en ville, développer les transports alternatifs, éduquer et sensibiliser la population et, enfin, ne rien faire du tout...

Nous avons aussi abordé la **question de l'engagement personnel** dans la lutte pour une meilleure qualité de l'air. Plusieurs facteurs concernant le passage à l'acte ont été relevés : l'habitude du recours à l'automobile qui court-circuite souvent la réflexion qui pourrait se faire concernant le choix d'un autre moyen de transport, la perception que se fait chaque individu de l'efficacité ou non de telle ou telle action, la dimension citoyenne et, pour certains, politique, de la lutte contre la pollution, et, enfin, la question de l'articulation entre les connaissances et l'action.

Enfin, nous avons construit une **grille d'analyse dispositionnelle**. Avoir une disposition, c'est être enclin à agir régulièrement de telle ou telle manière, dans telles ou telles circonstances. Les douze facteurs de disposition pour l'action traduisent les différents freins ou moteurs qui peuvent pousser les Franciliens à se mobiliser pour ou contre la pollution et à adopter tel ou tel comportement. Les facteurs sont regroupés en trois catégories : l'exposition, la visibilité et l'engagement.

- Les **facteurs d'exposition** nous éclairent sur les perceptions de la zone polluée (dimension géographique), des personnes à risque (dimension vulnérable), de la gravité du risque par rapport à d'autres problèmes de santé publique (dimension sanitaire) et de la temporalité des effets (dimension temporelle).
- Les **facteurs de visibilité** permettent de caractériser la modulation due à la situation professionnelle (dimension sociale), l'expérience sensible de la pollution (dimension sensorielle), la motivation provoquée par la souffrance d'un proche (dimension affective) et les rencontres entre les messages et l'individu (dimension médiatique).
- Les **facteurs d'engagement** font émerger la place de l'habitude et du choix dans les modalités de déplacements (dimension réflexe), la perception de l'(in)efficacité des actions (dimension efficace), la notion de comportement citoyen (dimension citoyenne) et les liens entre savoir et agir (dimension conceptuelle).

Nous avons montré que la grille d'analyse dispositionnelle permet, en associant les douze facteurs entre eux, de **construire des profils d'action** ou d'inaction. Les données recueillies pendant les entretiens nous ont permis de construire ces profils à propos de la réduction de la vitesse et de la mise en œuvre des conseils sanitaires en cas de pic de pollution.

À partir de 25 témoignages d'automobilistes nous avons construit 5 profils différents de personnes qui disent ralentissent ou non en cas de pic. Certaines personnes ne ralentissent pas parce qu'elles aiment la vitesse (et que c'est inutile, voire dangereux, de ralentir) ou parce qu'elles jugent que la limitation ne les concerne pas (mise à distance géographique de la pollution). Les automobilistes qui réduisent leur vitesse le font pour protéger la santé de ceux qui souffrent (dimension affective), parce que c'est efficace (dimension efficace) ou par peur du gendarme (dimension citoyenne). Deux aspects ont attiré notre attention : la question de l'efficacité de la mesure et la valorisation de l'action citoyenne.

Sur les 15 personnes avec qui nous avons discuté des conseils sanitaires, seulement

3 disent les appliquer régulièrement en cas de pic de pollution pour se protéger des effets néfastes de la pollution qu'elles ressentent personnellement (dimension vulnérable de la disposition). Les autres personnes ne se donnent pas la peine de suivre ces conseils par manque de temps ou de sensibilité. Cela pose notamment la question de l'adaptation des conseils sanitaires aux contraintes de la vie active.

### 3- INTERACTIONS

Nous avons mis en évidence l'imprégnation médiatique qui transparait tout au long des entretiens. Le premier signe de l'imprégnation médiatique est le discours lui-même : le fait que **chacun soit capable de parler du problème** de la pollution de l'air ! :

La médiatisation des symptômes qui accompagnent la pollution de l'air produit des effets différents selon que l'on est sensible ou pas aux polluants. Dans le premier cas (personnes âgées, asthmatiques...), la médiatisation entre en écho avec le ressenti physique. Dans le second cas, la personne cherche en elle-même les symptômes correspondant (étouffement...) ou y associe d'autres symptômes, étrangers à la pollution proprement dite (fatigue, stress...). Les usages de termes spécifiques comme « pic de pollution » ou « indice de pollution » au cours des entretiens sont autant de signes de l'imprégnation médiatique. La circulation alternée, les effets planétaires et les carburants (polluants ou alternatifs) sont régulièrement abordés, ce qui témoigne de la notoriété de ces aspects du problème. La circulation alternée, les effets planétaires et les carburants (polluants ou alternatifs) sont régulièrement abordés, ce qui témoigne de la notoriété de ces aspects du problème.

La grille d'analyse dispositionnelle est un **outil d'analyse des médias** qui nous a permis d'ébaucher certains liens entre l'information et la disposition à l'action :

- l'impact affectif de la vision d'enfants dans les poussettes exposés aux gaz d'échappement ;
- la confusion dans les médias et dans les têtes de nombreux franciliens à propos de la zone géographique polluée : Paris intra-muros, agglomération parisienne, région Île-de-France ou plus loin encore ? Chape de pollution fixe ou nuage en déplacement ?
- la question de la faible exposition aux polluants dans les véhicules suite à la présence de filtres et de la climatisation ;

- la déresponsabilisation de l'automobiliste, notamment avec l'idée qu'une voiture neuve est une voiture qui ne pollue pas ;
- l'association de la fumée à la pollution avec notamment l'utilisation répétée du test du chiffon blanc pour montrer que tel véhicule ne pollue pas.

Dans le chapitre F-THÈMES DU DÉBAT PUBLIC, nous avons mis en évidence différentes stratégies d'énonciation des médias qui rendent compte de l'« adéquation nécessaire entre le média et les attentes de son public »<sup>539</sup>. À chaque chaîne de télévision, station de radio ou quotidien de la presse écrite correspond un certain type de personnes qui se reconnaissent dans le traitement de l'information.

Nous avons cherché dans les entretiens des signes de ces contrats de lecture. La principale difficulté de la tâche reposait sur le faible nombre de questions relatives à la pratique médiatique quotidienne (comme on peut le voir dans la description du déroulement des entretiens au chapitre E).

Finalement, nous avons relevés quelques attitudes qui pourraient correspondre à la vision du monde proposée par *TF1* à ses téléspectateurs : la mise en cause des autorités comme un moyen de se décharger de toute responsabilité et, par conséquent, de toute réflexion sur son propre comportement :

- « c'est comme le le... pour Chernobyl, ça aurait contourner la capitale et puis ce serait passé à côté ? non, faut pas nous prendre pour des idiots quand même ! » (E6)
- « ben les politiques on sais ce que c'est hein... ils disent nanananana et puis une fois qu'ils sont élus on attends, toujours... » (E11)
- « oui, oui, c'est vrai mais bon j'ai un peu l'impression qu'on nous ment. Quand on nous a fait la pub sur le Diesel en nous disant "c'est meilleur, c'est moins polluant c'est..." aujourd'hui on nous dit le contraire. Où est la vérité [...] C'est le gouvernement qui un jour a dit "blanc" et puis maintenant il dit "noir". Hein, c'est pas très fiable tout ça... » (E17)
- « et puis, il y a aussi les vitesses des voitures, sur l'autoroute les machins comme ça. C'est la faute au gouvernement de dire que chaque [...] de chercher les gens qui polluent les voitures : si le type il a acheté une voiture dix millions et puis qu'il monte à 250, il va pas

---

<sup>539</sup> CHEVEIGNÉ Suzanne de, *L'environnement dans les journaux télévisés. Médiateurs et visions du monde*, Paris : CNRS Éditions (collection « CNRS Communication »), 2000, p.21



rouler tout le temps à 80 ! » (E23)

- « prendre les transports en commun faut *et de l'autre côté il n'y a pas d'alternative* et de l'autre côté on augmente tout et c'est n'importe quoi : je veux dire, on se fout de la gueule des gens » (E44)

Nous manquons d'éléments empiriques pour avancer davantage sur cette piste. Cela pose la question de la méthodologie employée lors du recueil de données (fallait-il insister davantage là-dessus ?) et de la durée de chaque entretien : le temps pris pour comprendre les perceptions de la personne est important, mais il ne reste que peu de temps ensuite pour aborder les questions comme les visions du monde. Comment peut-on garder les informateurs plus longtemps ?

Finally, les objectifs de cette recherche finalisée – définis dans l'Avant-propos – ont été atteints :

- **Fournir des éléments concrets permettant d'orienter la politique de communication** : valoriser l'action citoyenne, adapter les conseils sanitaires aux contraintes de la vie active et clarifier autant que possible l'efficacité de la réduction de la vitesse comme moyen de lutte contre un pic de pollution ;
- **Contribuer au domaine des sciences de l'information et de la communication** : avec la structuration des perceptions et la construction des profils d'action, nous avons montré que la grille d'analyse dispositionnelle est un outil qui fonctionne, qui permet de repérer certains liens entre information et disposition, et qui demande à être testé et confronté à d'autres champs. De nombreuses pistes de recherches sont ainsi ouvertes.



La lutte contre le changement climatique ne sera gagnée que si nous modifions en profondeur notre façon d’habiter, de nous déplacer, de travailler, de vivre en un mot. Un tel résultat ne sera pas obtenu simplement par des mesures de régulation internationale. À supposer que celles-ci soient effectivement mises en œuvre, le plus dur reste à faire : faire évoluer les mentalités ; donner à tous les moyens de changer leur mode de vie de façon pratique et quotidienne ; trouver des alternatives, pas seulement techniques, mais d’abord sociales et politiques à un mode de développement qui nous conduit à la catastrophe. La tâche est énorme : elle est passionnante. Après le temps de la négociation internationale vient celui de l’innovation, de la coopération, en commençant par le renforcement du travail avec les pays du sud, pas seulement pour leur transférer nos technologies, mais aussi pour apprendre d’eux ce que nous avons perdu.

Jean-François COLLIN  
« De Rio à Marrakech : la lutte contre l’effet de serre »  
*Cosmopolitiques*, n°1, juin 2002, p.141

## N. OUVERTURES ET PERSPECTIVES

La construction de la grille d'analyse dispositionnelle a permis de structurer les perceptions de franciliens rencontrés, de construire des profils d'action et de repérer quelques liens entre information et disposition. Ces premiers résultats ouvrent de nombreuses perspectives de travail : approfondir l'étude des dispositions relatives à la pollution atmosphérique, développer l'outil d'analyse lui-même et former les professionnels à son usage.

### 1- APPROFONDIR L'ÉTUDE DES DISPOSITIONS RELATIVES À LA POLLUTION ATMOSPHÉRIQUE

Cette recherche sur le traitement multimédiatique du problème de la pollution de l'air et les dispositions des Franciliens a donné de nombreux résultats, synthétisés dans le chapitre précédent, qui doivent être confirmés et approfondis. Plusieurs pistes sont envisagées :

- Mettre au point un questionnaire pour renseigner, à coup sûr, chacun des facteurs dispositionnels de l'action ;
- Faire une enquête à plus grande échelle, auprès d'un échantillon représentatif de la population francilienne, ou française, pour pouvoir construire statistiquement les profils d'action et valider les résultats ;
- Tester les liens mis en évidence comme par exemple la force affective de la photo d'un bébé dans une poussette, au ras des pots d'échappement. La méthode des *focus groups* pourrait être employée, pour confronter des personnes aux profils différents.
- Aller au plus près de l'action des automobilistes en cas de pic de pollution, par exemple en suivant une patrouille de police chargée de contrôler les vitesses ou de réaliser des contrôles de pollution.

D'autres pistes concernent plus spécifiquement la dimension de rencontre médiatique. En début de thèse, nous avons mis en évidence la multiplicité et la diversité des rencontres possibles entre le « grand public » et l'information sur la qualité de l'air et certains aspects mériteraient d'être développés :

- Comparer place de la pollution atmosphérique dans les médias par rapport aux autres problèmes environnementaux et, plus globalement, par rapport à l'ensemble des sujets

« d'actualité » ;

- Caractériser le « public » des brochures, dépliants et affiches disposées dans les stations services, les couloirs du métro, les pharmacies, etc. ;
- Identifier et caractériser les visiteurs des sites Internet, le visiteur était-il à la recherche d'une information précise ou bien est-il « tombé » sur le site par hasard, au fil des liens hypertextes ?
- Se pencher sur les inscriptions portées sur les étiquettes des produits de consommation courante : quelles sont les raisons qui poussent les marques à afficher de telles informations ? s'agit-il d'informations "gratuites" ou bien de résultats de recherches ? l'usage de signes extérieurs de scientificité augmente-il les ventes ?;
- À propos des services téléphoniques et télématiques, il serait intéressant de comparer les services proposés et les types de questions posées, de définir les profils des personnes qui font cette démarche, de savoir comment ils ont eu connaissance du numéro de téléphone ou du code, etc.

## 2- DÉVELOPPER LA GRILLE D'ANALYSE DISPOSITIONNELLE

Dans notre volonté de comprendre, de décrire et d'analyser comment se construit une action, en particulier sur le problème de la pollution de l'air en milieu urbain, nous avons construit une grille basée sur le concept de **disposition pour l'action**. Cette démarche s'est appuyée sur plusieurs travaux de recherche dans des champs disciplinaires variés comme la gestion du risque, la sociologie, la psychologie, les sciences de l'information et de la communication, l'éducation à la santé et à l'environnement...

Il serait utile de poursuivre la construction théorique de la grille en développant de manière plus complète chacune des dimensions des dispositions, de mentionner les résultats d'études et de recherches ayant porté sur tel ou tel facteur.

En outre, pendant la construction de cet outil nous étions focalisés vers notre objet d'étude : le problème de la pollution par les gaz d'échappement. La grille d'analyse est-elle indissociable de l'objet d'étude ? peut-on adapter l'outil à d'autres champs de recherche comme la sécurité routière, le tabagisme, les risques industriels, l'alerte météorologique, les risques d'avalanche... ?

Pour cela, il faut repenser chacun des facteurs en fonction du problème considéré et de l'action recherchée... Cette réflexion peut se faire sur le « papier » en examinant les résultats des études existantes sur la question, comme sur le « terrain » avec des entretiens.

### **3- FORMER LES PROFESSIONNELS**

La principale ouverture de cette thèse se situe avec les professionnels de la communication sur les risques :

- Montrer les intérêts qu'ils peuvent trouver à utiliser la grille d'analyse dispositionnelle : analyser les dispositions du public considéré et analyser la structure de leur communication ;
- Utiliser la grille pour réfléchir sur leurs productions et concevoir des documents structurés autour d'un ou plusieurs facteurs dispositionnels.

S'adresser aux commanditaires de grandes campagnes de prévention (sécurité routière, tabagisme, alcoolisme...) ou aux éditeurs de brochures sur l'éducation à la santé disponibles en pharmacie par exemple, serait un bon moyen de tester l'outil et de poursuivre nos recherches...

Air pollution, a boomerang made by human being, is killing 15,000 and making millions ill in Bangladesh annually.

A report of the World Bank [...] said as many as 15,000 deaths, a million cases of sickness requiring medical treatment and 8.5 million cases of minor illness can be avoided annually if pollution levels of air in four cities of Bangladesh are reduced to the standards in developed countries.

For example, the air over Dhaka [...] is one of the most polluted in the world. By mid-day, the sky over the city is virtually blanketed by a thick layer of black smoke directly affecting the health of its residents as well as its natural environment.

It has been assessed that vehicle exhausts are the major cause of air pollution in the city, and many vehicles operate upon partial burning of gasoline leading to emission of harmful gases like carbon oxides, sulfur oxides and other toxic components of which lead is the most dangerous.[...]

The increasing air pollution is impeding Bangladesh's development and it is indeed a matter that should be addressed seriously. It is not only the health cost that is going to be enormous and burdensome on the national exchequer, but the loss of potential working ability of the people due to poor health conditions, experts observed.

Chen JIAN,

Xinhua General News Service

*Air pollution: Mass Killer in Bangladesh*, 7 February 2001

<<http://www.who.int/peh/ceh/articles/airpollution.htm>>

[consulté le 30 avril 2003]

## BIBLIOGRAPHIE

**ABRAHAM Claude**, « Atelier d'accident et transport », In Maurice TUBIANA, Constantin VROUSOS, Catherine CARDE et Jean-Pierre PAGÈS (dir.), *Risque & société – Actes du colloque « Risque & Société » réalisé sous l'égide de l'Académie des Sciences dans le cadre du Centenaire de la Découverte de la Radioactivité, Cité des Sciences et de l'Industrie de Paris-La Villette, 18-19-20 novembre 1998*, Éditions Nucléon, juillet 1999, pp 403-419

**Académie des Sciences – Conseil pour les Applications de l'Académie des Sciences**, *Pollution atmosphérique due aux transports et santé publique*, Paris : Éditions Tec & Doc, 1999, 196 p.

**ADORNO Theodor et HORKHEIMER Max**, « La production industrielle des biens culturels », In Theodor ADORNO et Max HORKHEIMER, *La Dialectique de la raison : fragments philosophiques*, Paris : Gallimard (collection « Tel »), 1983 (édition originale en 1974), pp.129-176

**AGORAMÉTRIE**, *Les structures de l'opinion fin 1997. Analyse du champ des controverses médiatiques et de sa dynamique*, Octobre 1998, 332 p.

**AIR PARIF**, *Surveillance de la qualité de l'air en Île-de-France* [en ligne]. [Paris : France], 6 février 2001. Disponible sur le World Wide Web : <<http://www.airparif.asso.fr/>>.

**ALBERT Pierre**, *Histoire de la Presse*. Paris : Presses Universitaires de France, (Que sais-je n°368), 2000 (1<sup>e</sup> édition : 1970), 128 p.

**ALBERT Pierre**, *La presse française*. Paris : La Documentation Française, 1998, 192 p.

**ALEXANDRE Victor**, « Les attitudes : définitions et domaines », In Jean-CLAUDE DESCHAMPS et Jean-Léon BEAUVOIS, *La psychologie sociale, Tome II. Des attitudes aux attributions. Sur la construction sociale de la réalité*. Grenoble : Presses Universitaires de Grenoble, 1996, pp.23-40

**ALLPORT Gordon W.**, « Attitudes », In C. MURCHISON (éd.), *A Handbook of Social Psychology*, Worcester, Massachusetts : Clark University Press, 1935, pp.798-844

**ASSAILLY Jean-Pascal**, « Modifier le comportement des jeunes usagers, est-ce possible ? », In *Actes du premier Colloque Européen de la Prévention des Risques – Thème : comportement humain et prévention des risques, Niort – 16 au 22 octobre 1996*, pp.66-71

**Association des Maires d'Île-de-France**, *Île-de-France Objectif : pollution zéro – Actes des « 2<sup>èmes</sup> Assises de l'Amif, Parc Floral de Paris, 23, 24, 25 avril 1998.*», 1998, 128 p.

**BALLE Francis**, « Les formes de la communication par les médias », In Lucien SFEZ, *Dictionnaire critique de la communication, Tome 2*. Paris : Presses Universitaires de France, 1993, pp.927-934

**BARDIN Laurence**, *L'analyse de contenu*. Paris : Presse Universitaires de France (collection « Le psychologue »), 1998 (1<sup>e</sup> édition 1977), 292 p.

**BATESON Grégory**, *La Cérémonie du Naven*, Paris : Éditions de Minuit (collection « Le Sens commun »), 1971, 312 p.

**BECK Ulrich**, *La société du risque. Sur la voie d'une autre modernité*. Paris : Éditions Aubier (collection « Alto »), 2001 (édition originale 1986), 520 p.

**BÉLISLE Claire, BIANCHI Jean et JOURDAN Robert**, *Pratiques médiatiques. 50 mots clés*. Paris : CNRS Éditions (collection « CNRS Communication »), 1999, 428 p.

**BLANCHET Alain et GOTMAN Anne**, *L'enquête et ses méthodes : l'entretien*, Paris : Éditions Nathan Université (collection « Sociologie 128 »), 2001 (1<sup>e</sup> édition 1992), 128 p.



**BOLTANSKI Luc**, *La souffrance à distance. Morale humanitaire, médias et politique*. Paris : Éditions Métailié (collection « Leçons de Choses »), 1993, 288 p.

**BONNEFOUS S., EGOUY R et BRENOT J.**, *Les Français et la pollution de l'air : résultats du sondage de août 1997*, IRSN, Laboratoire de statistiques et d'études économiques et sociales, SEGR 97/79, Septembre 1997, 52 p.

**BOUGNOUX Daniel**, « Les territoires de la communication », *Sciences Humaines*, Hors série n°16, mars/avril 1997, pp.12-15

**BOURDIEU Emmanuel**, *Savoir faire. Contribution à une théorie dispositionnelle de l'action*. Paris : Éditions du Seuil, 1998, 282 p.

**BOURDIEU Pierre** (dir.), *La Misère du monde*, Paris : Éditions du Seuil (Collection « Libre Examen »), 1993, 948 p.

**BOURDIEU Pierre**, « Comprendre », In Pierre BOURDIEU (Dir.), *La Misère du monde*, Paris : Éditions du Seuil, 1993, pp.903-923

**BOURDIEU Pierre**, *Méditations pascaliennes*, Paris : Éditions du Seuil, 1997, 318 p.

**BOURDIEU Pierre**, *Sur la télévision*, Paris : Liber Raison d'Agir, 1996, 96 p.

**BOURDIEU Pierre, CHAMBOREDON Jean-Claude et PASSERON Jean-Claude**, *Le métier de sociologue. Préalables épistémologiques*. Paris : Mouton Éditeur – École des Hautes Études en Sciences Sociales, 1983 (1e édition 1968), 358 p.

**BOURG Dominique et SCHLEGEL Jean-Louis**, *Parer aux risques de demain – Le principe de précaution*, Paris : Éditions du Seuil, 2001, 188 p.

**BUTON François**, « Faire parler l'épidémiologie », *Vacarme*, avril 2002. [Consulté sur le World Wide Web le 12 juin 2003 à l'adresse : <<http://vacarme.eu.org/article273.html>>]

**CALABRESE Edward J., BALDWIN Linda L. and HOLLAND Charles D.**, « Hormesis: A Highly Generalizable and Reproducible Phenomenon With Important Implications Risk Assessment », *Risk Analysis*, vol.19, n°2, 1999, pp.261-281

**CALLON Michel, LASCOUMES Pierre et BARTHE Yannick**, *Agir dans un monde incertain. Essai sur la démocratie technique*, Paris : Éditions du Seuil (collection « La Couleur des Idées »), 2001, 358 p.

**CAMPBELL Donald T.**, « Social Attitudes and Other Acquired Behavioral Dispositions » In Sigmund KOCH (éd.), *Psychology : a Study of a Science*, New-York : McGraw-Hill, 1963, pp.94-172

**Centre Interprofessionnel Technique d'Études de la Pollution Atmosphérique (CITEPA)**, *Inventaire des émissions de polluants atmosphériques en France – Séries sectorielles et analyses étendues*, Paris, février 2002, 204 p.

**Centre Rhône-Alpes d'Épidémiologie et de Prévention Sanitaire – Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie**, *Pollution atmosphérique d'origine automobile : perception des risques pour la santé et attitudes et pratiques de la population en matière de déplacements*. Document Ademe, novembre 2000, 84 p.

**CHANNOUF Ahmed, PY Jacques et SOMAT Alain**, « Prédire des comportements à partir des attitudes : nouvelles perspectives », In Jean-CLAUDE DESCHAMPS et Jean-Léon BEAUVOIS, *La psychologie sociale, Tome II. Des attitudes aux attributions. Sur la construction sociale de la réalité*. Grenoble : Presses Universitaires de Grenoble, 1996, pp.55-65

**CHARRON Sylvie, MANSOUX H. et BRENOT J.**, *Perception des risques et de la sécurité : résultats du sondage d'octobre 2000*, IRSN, Laboratoire de statistiques et d'études économiques et sociales, SEGR 00/112, Décembre 2000, 114 p. [consulté sur le Web le 5 décembre 2001 : <[http://www.ipsn.fr/informations/page\\_baro.htm](http://www.ipsn.fr/informations/page_baro.htm)>]

**CHARRON Sylvie, MILOCHEVITCH A.**, *Perception des risques et de la sécurité: résultats du sondage de novembre 2002*. IRSN, Note SEGR 03/19, février 2003, 108 p.

**CHATEAURAYNAUD Francis et TORNY Didier**, *Les sombres précurseurs. Une sociologie pragmatique de l'alerte et du risque*. Paris : Éditions de l'École des Hautes Études en Sciences Sociales, 1999, 476 p.

**CHEVEIGNÉ Suzanne de**, « La science médiatisée : les contradictions des scientifiques », *Hermès*, n°21, 1997, pp.121-133

**CHEVEIGNÉ Suzanne de**, *L'environnement dans les journaux télévisés. Médiateurs et visions du monde*, Paris : CNRS Éditions (collection « CNRS Communication »), 2000, 164 p.

**CHOVIN Paul**, *La pollution atmosphérique*. Paris : Presse Universitaire de France (Que Sais Je n°1330), 1979 (1<sup>ère</sup> édition en 1968), 128 p.

**Club d'Ingénierie Prospective Énergie et Environnement**, « Facteurs de développement. Les facteurs de développement du parc et de l'usage de l'automobile », *Les cahiers du CLIP*, n°12 (« Parc automobile et effet de serre. Agir sur le parc automobile pour réduire l'effet de serre »), mars 2001, pp.13-20

**COANUS Thierry, DUCHÊNE François et MARTINAIS Emmanuel**, « Les relations des gestionnaires du risque urbain avec les populations riveraines. Critique d'une certaine idée de la "communication" », *Annales des Mines, « Responsabilité & Environnement »*, n°13, janvier 1999, pp.5-17

**COLLIN Jean-François**, « De Rio à Marrakech : la lutte contre l'effet de serre », *Cosmopolitiques*, n°1, juin 2002, pp.129-141

**Comité des Constructeurs Français d'Automobile**, *Faits et chiffres*, [en ligne]. [Paris : France], 10 avril 2003. Disponible sur le World Wide Web : <<http://www.cdfa.fr/>>.

**Commission européenne – Direction générale XI – environnement, sécurité nucléaire et protection civile**, *Législation communautaire en matière d'environnement. Volume 2 – Air*. Luxembourg : Office des publications officielles des Communautés Européennes, 1996, 348 p.

**Comité Interministériel pour les Véhicules Propres**, *Véhicules propres fonctionnant au GPL, GNV et à l'électricité. État des filières et propositions de politiques publiques d'accompagnement*, Avril 2000, 51 p.

**CUSSAC Benoît**, *La pollution atmosphérique : des dimensions physiques aux dimensions psychologiques et sociales*, Mémoire de DEA, Université Paris X Nanterre, 1999, 78 p.

**DAB William et ROUSSEL Isabelle**, *L'air et la ville. Les nouveaux visages de la pollution atmosphérique*, Paris : Hachette Littératures, 2001, 222 p.

**DAB William**, « Enjeux démocratique : Principe de précaution, risque acceptable et droit à l'information », *In Actes du colloque « Science et décision en santé environnementale. Les enjeux de l'évaluation et de la gestion des risques »*, 9-11 décembre 1996, Metz. Éditeur : Société française de santé publique (Collection Santé et Société), n°6, novembre 1997, pp.64-76

**Direction Régionale de l'Industrie, de la Recherche et de l'Environnement (DRIRE) Île-de-France**, *Qualité de l'air en Île-de-France : le plan régional*, 1999, 128 p.

**DRIRE Île-de-France – Inter-groupe « Communication et Information du public » du projet de Plan Régional pour la Qualité de l’Air**, *Compte-rendu de la réunion du 19 octobre 1998*, document interne à la DRIRE Île-de-France, 1998, 10 p.

**DUPUY Gabriel**, *La dépendance automobile – Symptômes, analyses, diagnostic, traitements*, Paris : Éditions Economica (collection « Villes »), 1999, 168 p.

**ESCOURROU Gisèle**, *Transports, contraintes climatiques et pollutions*, Paris : Éditions SEDES (collection « Mobilité Spatiale »), 1996, 174 p.

**European Monitoring for Drugs and Drug Addiction**, *Rapport annuel* [en ligne], consulté le 22 mars 2002, disponible sur le World Wide Web : <<http://annualreport.emcdda.org/fr>>

**EVARD Luc**, « Les émissions économiques à la télévision. – Le journaliste économique : défenseur du système ou éducateur ? » (débat : Patrick CHAMPAGNE, Julien DUVAL, Luc EVARD et Philippe RIUTORD), *MédiaMorphoses* (INA), n°2, juillet 2001, 120 p.

**EWALD François**, *L’état providence*, Paris : Grasset, 1986, 608 p.

**FARGETTE Bruno**, « Pollution atmosphérique en Île-de-France : un révélateur du fonctionnement des institutions ? », *Pollution Atmosphérique*, n°168, octobre-décembre 2000, pp.533-548

**FERRON Christine et ARÈNES Jacques**, « Faut-il faire peur aux jeunes ? », *La Santé de l’Homme*, n°352, mars-avril 2001, pp.28-30

**FLORY Jean, BILLARD Annick, CAUZARD Jean-Pierre et GATARD Christian**, « Partager la route : peut-on modifier les comportements ? » *In Actes du colloque « La prévention des accidents de la route est-elle affaire de culture, de formation ou de dissuasion ? »*, Paris : 3 et 4 mai 1999, pp.175-198

**FOUCAULT Michel**, « Qu’est-ce qu’un auteur ? », *Bulletin de la Société Française de Philosophie*, séance du 22 février 1969, pp.73-104.

**FRESNAULT-DERVELLE Pierre**, « La photo publicitaire ou la prégnance des images impersonnelles », *MédiaMorphoses*, n°5, juillet 2002, pp.47-52

**FREUD Sigmund**, *Le mot d’esprit et sa relation à l’inconscient*. Paris : Éditions Gallimard, 1988 (publication du texte original en 1905), 444 p.

**FRIEDRICH Janette**, « Quelques réflexions sur le caractère énigmatique de l’action » *In* Jean-Michel BAUDOIN et Janette FRIEDRICH (éd.), *Théories de l’action et éducation*. Bruxelles : Éditions De Boeck Universités (collection « Raisons éducatives »), 2001, pp.93-112

**GERVEREAU Laurent**, *Voir, comprendre, analyser les images*, Paris : Éditions La Découverte (collection « Guides repères »), 2000 (1<sup>e</sup> édition : 1996), 194 p.

**GHIGLIONE Rodolphe**, « La réception des messages. Approches psychosociologiques », *Hermès*, CNRS Éditions, n°11-12, 1992, pp.247-264

**GUERMOND Yves et DEMCZUK Aline**, « La pollution atmosphérique d’origine industrielle. Les incertitudes de la mesure et de la perception », *Les annales de la recherche urbaine*, n°73, décembre 1996, pp.84-89

**HALL Stuart**, « Encoding/Decoding the TV Message », *In* Stuart MILLS *et al.*, *Culture, Media, Language*. Londres : Hutchinson, 1981

**HALLORAN James**, *Demonstrations and Communications*, Londres : Harmondsworth-Penguin, 1970.

**HATCHUEL Georges**, « Dans l'opinion une préoccupation généralisée depuis 10 ans », In Michel BOYER, Guy HERZLICH, Bruno MARESCA (coord.), *L'Environnement, question sociale. Dix ans de recherches pour le ministère de l'Environnement*, Paris : Éditions Odile Jacob, 2000, pp.29-37

**HERCKBERG Serge et VAROQUAUX William**, « Le syndrome du petit chaperon rouge et l'environnement "global" », *Annales des Mines, « Responsabilité & Environnement »*, n°3, juillet 1996, pp.5-11

**HERIARD-DUBREUIL Gilles**, « L'acceptabilité du risque : entre choix individuel et construction sociale », *Annales des Mines, « Responsabilité & Environnement »*, n°8, octobre 1997, pp.67-75

**HERZLICH Claudine**, *Santé et maladie. Analyse d'une représentation sociale*, Paris : Éditions de l'École des Hautes Études en Sciences sociales, 1992 (1<sup>e</sup> édition 1969), 214 p.

**Institut de Radioprotection et de Sûreté Nucléaire**, *Risque réels / Risques perçus : Effet de la proximité géographique – Actes de la 21<sup>e</sup> réunion de l'Observatoire des opinions sur les risques et la sécurité*, IRSN, 16 mai 2002, 60 p.

**Institut de Veille Sanitaire**, *PSAS-9 – Programme de Surveillance Air et Santé* [en ligne]. [Paris : France], 29 juin 2002. Disponible sur le World Wide Web : <<http://www.invs.sante.fr/>>.

**Institut Français de l'Environnement**, *La sensibilité écologique des Français à travers l'opinion publique*, Éditions Tec & Doc, 2000, 188 p.

**Institut National de la Recherche Agronomique (Europe) – ECO**, *Les Européens et l'environnement en 1995, rapport pour la Commission des communautés européennes (direction générale « Environnement, Sécurité nucléaire et Protection civile », unité XI/A/3 « Information et communication »)*, Eurobaromètre 43.1 bis, 1995.

**Institut National de Prévention et d'Éducation à la Santé**, *Baromètre Santé 2000*, [en ligne]. [Paris : France], 12 janvier 2003. Disponible sur le World Wide Web : <<http://www.inpes.sante.fr/index.asp?page=Baromètres/Baro2000/Presentation/presentation.asp#>>.

**JACOBI Daniel**, « Figures et figurabilité de la science dans les revues de vulgarisation », *Langages*, n°74, septembre 1984, pp.23-42

**JACOBI Daniel**, *La communication scientifique. Discours, figures, modèles*. Grenoble : Presses Universitaires de Grenoble. 1999, 280 p.

**JACQUINOT-DELAUNAY Geneviève**, « La violence des images télévisuelles ? Non, manifestement, la cause n'est pas encore entendue ! », *MédiaMorphoses*, n°7, avril 2003, pp.1-2

**JAHNICH Mathieu**, *Didacticité des messages émis par la presse en matière de pollution atmosphérique*, Mémoire de DEA, LIREST-ENS de Cachan, 2000, 68 p.

**JEANNERET Yves**, « Supports et ressorts de l'anonymat », In Frédéric LAMBERT (dir.) *Figures de l'anonymat. Médias et sociétés*. Paris : L'Harmattan, 2001, pp.193-200

**JODELET Denise**, « Représentation sociale », *Grand dictionnaire de la psychologie*, Paris : Larousse, 1991, p.668

**JODELET Denise**, *Folies et représentations sociales*, Paris : PUF, 1989, 398 p.

**JOST François**, « Grandeurs et misères de l'anonymat télévisuel », *MédiaMorphoses*, n°5, juillet 2002, pp.61-66

**JOST François**, *L'empire du loft*, Paris : Éditions La dispute / Snédit (collection « Des mots sur les images »), 2002, 160 p.

**JUFFE Michel**, « Introduction des XXIIes J.I.E.S. – L'éducation aux risques : un point de vue philosophique », In André GIORDAN, Jean-Louis MARTINAND et Daniel RAICHVARG (éd.), *XXIIe Journées Internationales sur la Communication, l'Éducation et la Culture Scientifiques et Industrielles "L'éducation aux risque – santé, sécurité, environnement"*, 2000, pp.35-42

**KAPFERER Jean-Noël**, *Les chemins de la persuasion. Le mode d'influence des media et de la publicité sur les comportements*, Paris : Bordas, Gauthier-Villars (collection « Références »), 1978, 352 p.

**KASPERSON Roger, RENN Ortwin, SLOVIC Paul, BROWN Alina, EMEL Jacque, GOBLE Robert, KASPERSON Jeanne et RATICK Samuel**, « The Social Amplification of Risk : A Conceptual Framework », In Paul SLOVIC *The Perception of Risk*, London: Earthscan, 2000 (1<sup>e</sup> édition: 1988), pp.232-245

**KATZ Elihu**, « Les deux étages de la communication » In Daniel BOUGNOUX, *Sciences de l'information et de la communication*, Paris : Larousse (collection « Textes Essentiels »), 1993 (publication du texte original en 1956), pp.704-713

**KAUFMANN Jean-Paul**, *L'entretien compréhensif*, Paris : Éditions Nathan Université (collection « Sociologie 128 »), 2001 (1<sup>ère</sup> édition 1996), 128 p.

**KAUFMANN Vincent, JEMELIN Christophe et GUIDEZ Jean-Marie**, *Automobiles et modes de vie urbains*, Paris : La Documentation française (collection « Transports, recherche, innovation »), 2001, 168 p.

**KISS Alexandre**, « Le droit international de l'environnement ». *Problèmes politiques et sociaux – Dossiers d'actualité mondiale*. Paris : La Documentation Française. n°672, 1992, 58 p.

**KRAUS Nancy, MALMFORS Torbjörn and SLOVIC Paul**, « Intuitive Toxicology: Expert and Lay Judgments of Chemical risks », In Paul SLOVIC *The Perception of risk*, London: Earthscan, 2000 (1<sup>st</sup> edition : 1992), pp.285-315

**LAGADEC Patrick**, « Communication de crise, communication en crise », In Maurice TUBIANA, Constantin VROUSOS, Catherine CARDE et Jean-Pierre PAGÈS (dir.) *Risque & société – Actes du colloque « Risque & Société » réalisé sous l'égide de l'Académie des Sciences dans le cadre du Centenaire de la Découverte de la Radioactivité, Cité des Sciences et de l'Industrie de Paris-La Villette, 18-19-20 novembre 1998*, Paris : Éditions Nucléon, 1999, pp.197-206

**LAHIRE Bernard**, *L'homme pluriel. Les ressorts de l'action*. Paris : Éditions Nathan (collection Essais et Recherches série « Sciences sociales »), 1998, 272 p.

**LASCOUMES Pierre**, « La précaution, un nouveau standard de jugement », *Esprit*, n°237, 1997, pp.129-140

**LASSWELL Harold W.**, « Structure et fonction de la communication dans la société » In Daniel BOUGNOUX, *Sciences de l'information et de la communication*, Paris : Larousse (collection « Textes Essentiels »), 1993 (édition originale en 1948), pp.698-703

**LAST John M.** (éd.), *A dictionary of epidemiology*. New York : Oxford University Press, 2001 (4<sup>e</sup> édition), 218 p.

**LAZAR Judith**, *La science de la communication*, Paris : Presses Universitaires de France, (Que sais-je n°2634), 1996 (1<sup>e</sup> édition 1992), 128 p.

**LAZARFELD Paul, BERELSON Bernard et GEUDET Hazel**, *The People's choice*, New York : Columbia University Press, 1948.

**LE BRETON David**, *Conduites à risque. Des jeux de mort au jeu de vivre*, Paris : Presses Universitaires de France, (collection « Quadrige »), 2002, 224 p.

**LECOMTE Pierre et SUETY Jean-Pierre**, « Le risque acceptable : opinion publique et idéologie », *Annales des Mines, « Responsabilité & Environnement »*, n°19, juillet 2000, pp.83-91

**LEWIN Kurt**, *Psychologie dynamique : les relations humaines*, Paris : Presses Universitaires de France, 1967 (1<sup>e</sup> édition 1959), 296 p.

**LIPIANSKY Edmond Marc**, « Pour une psychologie de la communication », In Philippe Cabin (coord.), *La communication. État des savoirs*, Auxerre : Sciences Humaines Éditions, 1998, pp55-63

**LORNE CONSEIL – Direction Régionale de l'Industrie, de la Recherche et de l'Environnement Île-de-France**, *Plan Régional pour la Qualité de l'Air. Audit qualitatif avec 3 réunions de groupes*. Document interne à la DRIRE Ile-de-France, décembre 1999, 36 p.

**LORNE CONSEIL – Direction Régionale de l'Industrie, de la Recherche et de l'Environnement Île-de-France**, *Analyse de la qualité de l'air dans la presse et différents médias*, Document interne à la DRIRE Île-de-France, novembre 1998, 40 p.

**Mairie de Paris**, *États Généraux de la Qualité de la Vie (septembre-octobre 1999)*, Document interne à la Mairie de Paris, 2000.

**MANEUX Éric**, *Quelles sont les techniques pour surveiller la qualité de l'air ? – PRIMEQUAL-PREDIT 1995-2000*, Paris : La Documentation Française, 2001, 80 p.

**MANNONI Pierre**, *Les représentations sociales*, Paris : Presses Universitaires de France (Que sais-je ? n°3329), 2001 (1<sup>e</sup> édition 1998), 128 p.

**MARESCA Bruno**, « L'exigence écologique : de l'adhésion à la pratique », In Michel BOYER, Guy HERZLICH, Bruno MARESCA (coord.), *L'Environnement, question sociale. Dix ans de recherches pour le ministère de l'Environnement*, Paris : Éditions Odile Jacob, 2001, pp.107-115

**MARQUEZ Jorge**, *La médiatisation imprimée des risques collectifs. Le cas du sida en Colombie*. Thèse de Doctorat de l'Université Paris XI – Orsay, 2002, 320 p.

**MATTELART Armand et MATTELART Michèle**, *Histoire des théories de la communication*, Paris : Éditions de La Découverte (collection « Repères »), 2002 (1<sup>e</sup> édition 1995), 128 p.

**MATTHIES Ellen, KUHN Silke et KLÖKNER Christian A.**, « Travel mode choice of women. The result of limitation, ecological norm, or weak habit ? », *Environment and Behavior*, Vol 34, N°2, march 2002, pp.163-177

**MAYER Nonna**, « L'Entretien selon Pierre Bourdieu. Analyse critique de La Misère du Monde », *Revue Française de Sociologie*, Vol XXXVI, n°2, avril-juin 1995, pp.355-370

**McCOMBS Maxwell E. et SHAW Donald L.**, « The agenda-setting of the mass media », *Public Opinion Quarterly*, n°36, 1972, pp.176-187

**MEGIE Gérard**, *Stratosphère et couche d'ozone*. Paris : Masson (collection « Cahier des Sciences de l'Univers – 2. Bureau des Longitudes »), 1992, 120 p.

**MEHL Dominique**, « La figure du témoin anonyme », In Frédéric LAMBERT (dir.) *Figures de l'anonymat. Médias et sociétés*. Paris : L'Harmattan, 2001, pp.123-130

**MEHL Dominique**, *La télévision de l'intimité*, Paris : Éditions du Seuil (collection « Essai Politique »), 1996, 254 p.

**MIGNOT Corinne**, *Mobilité urbaine et déplacements non motorisés*, Paris : La Documentation Française (collection « Transports, recherche, innovation »), 2001, 78 p.

**Ministère de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement**, *La qualité de l'air en France 1991-1996. Bilan*. Paris, 1997, 98 p.

**MISSIKA Jean-Louis**, « L'impact des médias : les modèles théoriques », In Philippe CABIN (Coord.), *La communication. État des savoirs*. Auxerre : Éditions Sciences Humaines, 1998, pp.287-296

**MOLES Abraham et OULIF Jean-Michel**, « Le Troisième Homme : vulgarisation scientifique et radio », *Diogène*, n°58, 1967, pp.29-40

**MORLEY David**, « La réception des travaux sur la réception. Retour sur "Le public de Nationwide" », *Hermès*, CNRS Éditions, n°11-12, 1992, pp.31-46

**MORLEY David**, *Television, Audiences and Cultural Studies*, Londres : Routledge, 1992, p.53

**MOSCOVICI Serge**, *La psychanalyse, son image et son public*, Paris : Presses Universitaires de France, 1976 (1<sup>e</sup> édition 1961), 506 p.

**MOUVIER Gérard**, *La pollution atmosphérique*. Paris : Flammarion (collection « Dominos »), 1998, 128 p.

**MUMFORD Stephen**, *Dispositions*, New York : Oxford University Press, 1998, 252 p.

**Observatoire des Pratiques et Représentations Sociales de l'Environnement – Institut Français de l'Environnement**, *Perception de la qualité de l'air en Île-de-France*. Document interne à la DRIRE IDF, décembre 1999, 52 p.

**Observatoire Régional de Santé (ORS) d'Île-de-France**, *Évaluation de l'impact de la pollution atmosphérique urbaine sur la santé en Île-de-France*. Paris, 1994, 104 p.

**Observatoire Régional de Santé (ORS) d'Île-de-France**, *Évaluation des Risques de la Pollution Urbaine sur la Santé (Erpurs) : Signification et limites des indicateurs de pollution atmosphérique en milieu urbain – Impact sur la santé selon différents scénarii d'évolution de la pollution atmosphérique en agglomération parisienne – Épisodes de pollution et santé en agglomération parisienne, 1987-1995*. Paris, 1997, 164 p.

**ODDOUX Karina** (coord.), *La communication sur la santé auprès des jeunes*, Éditions du CFES (collection « Dossiers techniques »), 2000, 76 p.

**Organisation Mondiale de la Santé**, *Rapport sur la Santé dans le Monde 2002. Réduire les risques et promouvoir une vie saine* [en ligne], 11 avril 2003. Disponible sur le World Wide Web : <<http://www.who.int/whr/2002/fr/index.html>>.

**PAICHELER Geneviève**, *Prévention du sida et agenda politique. Les campagnes en direction du grand public (1987-1996)*, Paris : CNRS Éditions (collection « CNRS Communication »), 2002, 288 p.

**PERETTI-WATEL Patrick**, *La société du risque*, Paris : Éditions La Découverte & Syros (collection « Repères »), 2001, 124 p.

**PERETTI-WATEL Patrick**, *Sociologie du risque*, Paris : Armand Colin (collection « U-Sociologie »), 2000, 288 p.

**PEULVAST-BERGEAL Annette**, *Villes : un air trompeur ?*, Paris : Les documents d'information de l'Assemblée Nationale (n°3088), 188 p.

**PLANQUE Gail de**, « Bon sens, analyse de risque et réglementation », *Annales des Mines, « Responsabilité & Environnement »*, n°4, octobre 1996, pp.47-52

**POUMADÈRE Marc**, « Enjeux de la communication publique des risques pour la santé et l'environnement », *Revue Européenne de Psychologie Appliquée*, vol.45, n°1, 1<sup>er</sup> trimestre, 1995pp.7-15

**POUMADÈRE Marc**, « The credibility crisis ». In Boris SEGERSTAHL (éd.), *Chernobyl: a policy response study*, Berlin: Springer Verlag, 1991, pp.149-171

**QUIVY Raymond et VAN CAMPENHOUDT Luc**, *Manuel de recherche en sciences sociales*, Paris : Éditions Dunod, 1995, 288 p.

**RICHERT Philippe**, *La surveillance de la qualité de l'air. Rapport : les évolutions souhaitables pour le dispositif national de surveillance de la qualité de l'air*. Paris : Imprimerie Nationale, 1995, 192 p.

**ROQUETTE Sébastien**, « Les logiques de "l'anonymat" », *MédiaMorphoses*, n°5, juillet 2002, pp.67-80

**SALAÜN Jean-Yves, CHARON Jean-Marie, GUICHENEY Geneviève, SAURET Véronique et ALLSWORTH Tony**, « Informer et communiquer : comment convaincre ? » In *Actes du colloque « La prévention des accidents de la route est-elle affaire de culture, de formation ou de dissuasion ? »*, Paris : 3 et 4 mai 1999, pp.119-143

**SHANNON Claude et WEAVER Warren**, *The mathematical theory of communication*. Urbana, Illinois : University of Illinois Press, 1949

**SIBONY Daniel**, « Du rapport à la nature », *Cosmopolitiques*, n°1, juin 2002, pp.61-85

**SICARD Marie-Noëlle**, *Entre médias et crises technologiques. Les enjeux communicationnels*, Paris : Presses Universitaires du Septentrion, 1998, 183 p.

**SINGLY François de**, *L'enquête et ses méthodes : le questionnaire*, Paris : Éditions Nathan Université (collection « Sociologie 128 »), 2001 (1<sup>e</sup> édition 1992), 128 p.

**Site commun d'observation régionale en santé**, *Accès aux indicateurs* [en ligne], consulté le 22 mars 2002, disponible sur le World Wide Web : <<http://score-sante.atrrium.rss.fr/index1.htm>>

**SLOVIC Paul**, « Introduction and overview », In Paul SLOVIC, *The Perception of Risk*, London : Earthscan, 2000, pp.xxi-xxxvii

**SLOVIC Paul**, « Perception of Risk », In Paul SLOVIC *The Perception of Risk*, London: Earthscan, 2000 (1<sup>e</sup> édition 1987), pp.220-231

**SLOVIC Paul, FISCHHOFF Baruch et LICHTENSTEIN Sarah**, « Cognitive Processes and Societal Risk Taking », In Paul SLOVIC, *The perception of risk*, London: Earthscan, 2000 (1<sup>e</sup> édition 1976), pp.32-50

**Société Française de Santé Publique**, *Contributions au colloque « Santé Publique 1902-2002 : des lois pour construire l'avenir » organisé les 7 et 8 mars 2002 à Paris »* [en ligne], consulté le 2 avril 2002, disponible sur le World Wide Web : <<http://www.sfsp-France.org/Colloque-7-8mars-2002/index.htm#2>>

**Syndicat des Transports d'Île-de-France**, *Le covoiturage en Île-de-France*, février 1999, 22 p.

**TCHAKHOTINE Serge**, *Le viol des foules par la propagande politique*, Paris : Gallimard, 1992 (édition originale 1939), 604 p.

**THIBAUT Gérard et MELINA Murielle**, *Vocabulaire utilisé dans les titres de la presse écrite nationale sur le thème de la pollution atmosphérique*, Document interne au SPAAS – DPE de la Mairie de Paris, février 1998, 48 p.

**THIBAUT Gérard**, *La pollution atmosphérique en milieu urbain. L'exemple de la Région Parisienne*. Service des Pollutions Atmosphériques – Air et Silence, Direction de la Protection de l'Environnement, Mairie de Paris, 2000, 88 p.



**TUBIANA Maurice et VROUSOS Constantin**, « Avant-propos », In Maurice TUBIANA, Constantin VROUSOS, Catherine CARDE et Jean-Pierre PAGÈS (dir.) *Risque & société – Actes du colloque « Risque & Société » réalisé sous l'égide de l'Académie des Sciences dans le cadre du Centenaire de la Découverte de la Radioactivité, Cité des Sciences et de l'Industrie de Paris-La Villette, 18-19-20 novembre 1998*, Paris : Éditions Nucléon, 1999, pp.7-10

**TUBIANA Maurice**, « Atelier Risque de pollution et transport » In Maurice TUBIANA, Constantin VROUSOS, Catherine CARDE et Jean-Pierre PAGÈS (dir.), *Risque & société – Actes du colloque « Risque & Société » réalisé sous l'égide de l'Académie des Sciences dans le cadre du Centenaire de la Découverte de la Radioactivité, Cité des Sciences et de l'Industrie de Paris-La Villette, 18-19-20 novembre 1998*, Paris : Éditions Nucléon, 1999, pp.389-402

**VALLERAND Robert**, *Les fondements de la psychologie sociale*, Québec : Gaëtan Morin, 1994, 910 p.

**VÉRON Éliséo**, « Quand lire c'est faire : l'énonciation dans le discours de la presse écrite », *Sémiotique II*, Paris, IREP, 1984, pp.33-56

**WIENER Norbert**, *Cybernetics. Control and Communication in the Animal and the Machine*, Cambridge, Massachusetts : The MIT Press, 1948

**WITTE Kim & ALLEN Mike**, « A Meta-analysis of fear appeals : implication for effective public health campaigns », *Health, Education and Behavior*, vol.27 (5), october 2000, pp.591-615

**WAGNER Wolfgang**, « Description, explanation and method in social representation research », *Papers on Social Representations*, vol.4, 1995, pp.156-176 [consulté le 5 juillet 2003 sur le World Wide Web: < [http://www.psr.jku.at/PSR1995/4\\_1995Wagne.pdf](http://www.psr.jku.at/PSR1995/4_1995Wagne.pdf)>]

**WOLTON Dominique**, *Penser la communication*. Paris : Flammarion (collection « Champs »), 1997, 402 p.

**YAMAGUCHI Kazuo**, « Subjective rationality of initiators and of threshold-theoretical behavior of followers in collective action », *Rationality and Society*, Vol 12, n°2, may 2000, pp.185-226

**ZIACA Yolanda**, *L'éducation à l'environnement pour les adultes à travers les médias : aspects didactiques dans le cas de la presse écrite*. Thèse de doctorat de l'Université Paris VII, 1995, 280 p.

**ZMIROU Denis** (dir.), *Pollution, air, eau, aliments, bruit, nucléaire... Quels risques pour notre santé ?*, Paris : Éditions La Découverte et Syros, 2000, 336 p.

**ZONABEND Françoise**, *La presque île au nucléaire*, Paris : Éditions Odile Jacob, 1989, 188 p.

## BIBLIOGRAPHIE THÉMATIQUE

### Histoire et théories des médias

---

**ADORNO Theodor et HORKHEIMER Max**, « La production industrielle des biens culturels », *In* Theodor ADORNO et Max HORKHEIMER, *La Dialectique de la raison : fragments philosophiques*, Paris : Gallimard (collection « Tel »), 1983 (édition originale en 1974), pp.129-176

**ALBERT Pierre**, *Histoire de la Presse*. Paris : Presses Universitaires de France, (Que sais-je n°368), 2000 (1<sup>e</sup> édition : 1970), 128 p.

**ALBERT Pierre**, *La presse française*. Paris : La Documentation Française, 1998, 192 p.

**BALLE Francis**, « Les formes de la communication par les médias », *In* Lucien SFEZ, *Dictionnaire critique de la communication, Tome 2*. Paris : Presses Universitaires de France, 1993, pp.927-934

**BATESON Grégory**, *La Cérémonie du Naven*, Paris : Éditions de Minuit (collection « Le Sens commun »), 1971, 312 p.

**BÉLISLE Claire, BIANCHI Jean et JOURDAN Robert**, *Pratiques médiatiques. 50 mots clés*. Paris : CNRS Éditions (collection « CNRS Communication »), 1999, 428 p.

**BOUGNOUX Daniel**, « Les territoires de la communication », *Sciences Humaines*, Hors série n°16, mars/avril 1997, pp.12-15

**GERVEREAU Laurent**, *Voir, comprendre, analyser les images*, Paris : Éditions La Découverte (collection « Guides repères »), 2000 (1<sup>e</sup> édition : 1996), 194 p.

**HALL Stuart**, « Encoding/Decoding the TV Message », *In* Stuart MILLS *et al.*, *Culture, Media, Language*. Londres : Hutchinson, 1981

**HALLORAN James**, *Demonstrations and Communications*, Londres : Harmondsworth-Penguin, 1970.

**JACQUINOT-DELAUNAY Geneviève**, « La violence des images télévisuelles ? Non, manifestement, la cause n'est pas encore entendue ! », *MédiaMorphoses*, n°7, avril 2003, pp.1-2

**JOST François**, *L'empire du loft*, Paris : Éditions La dispute / Snédit (collection « Des mots sur les images »), 2002, 160 p.

**KAPFERER Jean-Noël**, *Les chemins de la persuasion. Le mode d'influence des media et de la publicité sur les comportements*, Paris : Bordas, Gauthier-Villars (collection « Références »), 1978, 352 p.

**KATZ Elihu**, « Les deux étages de la communication » *In* Daniel BOUGNOUX, *Sciences de l'information et de la communication*, Paris : Larousse (collection « Textes Essentiels »), 1993 (publication du texte original en 1956), pp.704-713

**LAGADEC Patrick**, « Communication de crise, communication en crise », *In* Maurice TUBIANA, Constantin VROUSOS, Catherine CARDE et Jean-Pierre PAGÈS (dir.) *Risque & société – Actes du colloque « Risque & Société » réalisé sous l'égide de l'Académie des Sciences dans le cadre du Centenaire de la Découverte de la Radioactivité, Cité des Sciences et de l'Industrie de Paris-La Villette, 18-19-20 novembre 1998*, Paris : Éditions Nucléon, 1999, pp.197-206

**LASSWELL Harold W.**, « Structure et fonction de la communication dans la société » *In* Daniel BOUGNOUX, *Sciences de l'information et de la communication*, Paris : Larousse (collection « Textes Essentiels »), 1993 (édition originale en 1948), pp.698-703

**LAZAR Judith**, *La science de la communication*, Paris : Presses Universitaires de France, (Que sais-je n°2634), 1996 (1<sup>e</sup> édition 1992), 128 p.

**LAZARFELD Paul, BERELSON Bernard et GEUDET Hazel**, *The People's choice*, New York : Columbia University Press, 1948.

**LEWIN Kurt**, *Psychologie dynamique : les relations humaines*, Paris : Presses Universitaires de France, 1967 (1<sup>e</sup> édition 1959), 296 p.

**LIPIANSKY Edmond Marc**, « Pour une psychologie de la communication », In Philippe Cabin (coord.), *La communication. État des savoirs*, Auxerre : Sciences Humaines Éditions, 1998, pp.55-63

**MATTELART Armand et MATTELART Michèle**, *Histoire des théories de la communication*, Paris : Éditions de La Découverte (collection « Repères »), 2002 (1<sup>e</sup> édition 1995), 128 p.

**McCOMBS Maxwell E. et SHAW Donald L.**, « The agenda-setting of the mass media », *Public Opinion Quarterly*, n°36, 1972, pp.176-187

**MISSIKA Jean-Louis**, « L'impact des médias : les modèles théoriques », In Philippe CABIN (Coord.), *La communication. État des savoirs*. Auxerre : Éditions Sciences Humaines, 1998, pp.287-296

**SHANNON Claude et WEAVER Warren**, *The mathematical theory of communication*. Urbana, Illinois : University of Illinois Press, 1949

**TCHAKHOTINE Serge**, *Le viol des foules par la propagande politique*, Paris : Gallimard, 1992 (édition originale 1939), 604 p.

**WIENER Norbert**, *Cybernetics. Control and Communication in the Animal and the Machine*, Cambridge, Massachusetts : The MIT Press, 1948

**WOLTON Dominique**, *Penser la communication*. Paris : Flammarion (collection « Champs »), 1997, 402 p.

## Médias et réception : recherches et études

---

**AGORAMÉTRIE**, *Les structures de l'opinion fin 1997. Analyse du champ des controverses médiatiques et de sa dynamique*, Octobre 1998, 332 p.

**BOLTANSKI Luc**, *La souffrance à distance. Morale humanitaire, médias et politique*. Paris : Éditions Métailié (collection « Leçons de Choses »), 1993, 288 p.

**CHEVEIGNÉ Suzanne de**, « La science médiatisée : les contradictions des scientifiques », *Hermès*, n°21, 1997, pp.121-133

**CHEVEIGNÉ Suzanne de**, *L'environnement dans les journaux télévisés. Médiateurs et visions du monde*, Paris : CNRS Éditions (collection « CNRS Communication »), 2000, 164 p.

**EVARD Luc**, « Les émissions économiques à la télévision. – Le journaliste économique : défenseur du système ou éducateur ? » (débat : Patrick CHAMPAGNE, Julien DUVAL, Luc EVARD et Philippe RIUTORD), *MédiaMorphoses* (INA), n°2, juillet 2001, 120 p.

**FOUCAULT Michel**, « Qu'est-ce qu'un auteur ? », *Bulletin de la Société Française de Philosophie*, séance du 22 février 1969, pp.73-104.

**FRESNAULT-DERVELLE Pierre**, « La photo publicitaire ou la prégnance des images impersonnelles », *MédiaMorphoses*, n°5, juillet 2002, pp.47-52

- FREUD Sigmund**, *Le mot d'esprit et sa relation à l'inconscient*. Paris : Éditions Gallimard, 1988 (publication du texte original en 1905), 444 p.
- GHIGLIONE Rodolphe**, « La réception des messages. Approches psychosociologiques », *Hermès*, CNRS Éditions, n°11-12, 1992, pp.247-264
- JACOBI Daniel**, « Figures et figurabilité de la science dans les revues de vulgarisation », *Langages*, n°74, septembre 1984, pp.23-42
- JACOBI Daniel**, *La communication scientifique. Discours, figures, modèles*. Grenoble : Presses Universitaires de Grenoble. 1999, 280 p.
- JEANNERET Yves**, « Supports et ressorts de l'anonymat », In Frédéric LAMBERT (dir.) *Figures de l'anonymat. Médias et sociétés*. Paris : L'Harmattan, 2001, pp.193-200
- JOST François**, « Grandeurs et misères de l'anonymat télévisuel », *MédiaMorphoses*, n°5, juillet 2002, pp.61-66
- MARQUEZ Jorge**, *La médiatisation imprimée des risques collectifs. Le cas du sida en Colombie*. Thèse de Doctorat de l'Université Paris XI – Orsay, 2002, 320 p.
- MEHL Dominique**, « La figure du témoin anonyme », In Frédéric LAMBERT (dir.) *Figures de l'anonymat. Médias et sociétés*. Paris : L'Harmattan, 2001, pp.123-130
- MEHL Dominique**, *La télévision de l'intimité*, Paris : Éditions du Seuil (collection « Essai Politique »), 1996, 254 p.
- MOLES Abraham et OULIF Jean-Michel**, « Le Troisième Homme : vulgarisation scientifique et radio », *Diogène*, n°58, 1967, pp.29-40
- MORLEY David**, « La réception des travaux sur la réception. Retour sur "Le public de Nationwide" », *Hermès*, CNRS Éditions, n°11-12, 1992, pp.31-46
- MORLEY David**, *Television, Audiences and Cultural Studies*, Londres : Routledge, 1992, p.53
- ODDOUX Karina** (coord.), *La communication sur la santé auprès des jeunes*, Éditions du CFES (collection « Dossiers techniques »), 2000, 76 p.
- PAICHELER Geneviève**, *Prévention du sida et agenda politique. Les campagnes en direction du grand public (1987-1996)*, Paris : CNRS Éditions (collection « CNRS Communication »), 2002, 288 p.
- ROQUETTE Sébastien**, « Les logiques de "l'anonymat" », *MédiaMorphoses*, n°5, juillet 2002, pp.67-80
- SICARD Marie-Noëlle**, *Entre médias et crises technologiques. Les enjeux communicationnels*, Paris : Presses Universitaires du Septentrion, 1998, 183 p.
- VÉRON Éliséo**, « Quand lire c'est faire : l'énonciation dans le discours de la presse écrite », *Sémiotique II*, Paris, IREP, 1984, pp.33-56

## Pollution atmosphérique : ouvrages synthétiques

---

**Académie des Sciences – Conseil pour les Applications de l'Académie des Sciences**, *Pollution atmosphérique due aux transports et santé publique*, Paris : Éditions Tec & Doc, 1999, 196 p.

**AIR PARIF**, *Surveillance de la qualité de l'air en Île-de-France* [en ligne]. [Paris : France], 6 février 2001. Disponible sur le World Wide Web : <<http://www.airparif.asso.fr/>>.

**Centre Interprofessionnel Technique d'Études de la Pollution Atmosphérique (CITEPA)**, *Inventaire des émissions de polluants atmosphériques en France – Séries sectorielles et analyses étendues*, Paris, février 2002, 204 p.

**CHOVIN Paul**, *La pollution atmosphérique*. Paris : Presse Universitaire de France (Que Sais Je n°1330), 1979 (1<sup>ère</sup> édition en 1968), 128 p.

**Club d'Ingénierie Prospective Énergie et Environnement**, « Facteurs de développement. Les facteurs de développement du parc et de l'usage de l'automobile », *Les cahiers du CLIP*, n°12 (« Parc automobile et effet de serre. Agir sur le parc automobile pour réduire l'effet de serre »), mars 2001, pp.13-20

**COLLIN Jean-François**, « De Rio à Marrakech : la lutte contre l'effet de serre », *Cosmopolitiques*, n°1, juin 2002, pp.129-141

**Comité des Constructeurs Français d'Automobile**, *Faits et chiffres*, [en ligne]. [Paris : France], 10 avril 2003. Disponible sur le World Wide Web : <<http://www.ccfa.fr/>>.

**Commission européenne – Direction générale XI – environnement, sécurité nucléaire et protection civile**, *Législation communautaire en matière d'environnement. Volume 2 – Air*. Luxembourg : Office des publications officielles des Communautés Européennes, 1996, 348 p.

**DAB William et ROUSSEL Isabelle**, *L'air et la ville. Les nouveaux visages de la pollution atmosphérique*, Paris : Hachette Littératures, 2001, 222 p.

**Direction Régionale de l'Industrie, de la Recherche et de l'Environnement (DRIRE) Île-de-France**, *Qualité de l'air en Île-de-France : le plan régional*, 1999, 128 p.

**DRIRE Île-de-France – Inter-groupe « Communication et Information du public » du projet de Plan Régional pour la Qualité de l'Air**, *Compte-rendu de la réunion du 19 octobre 1998*, document interne à la DRIRE Île-de-France, 1998, 10 p.

**ESCOURROU Gisèle**, *Transports, contraintes climatiques et pollutions*, Paris : Éditions SEDES (collection « Mobilité Spatiale »), 1996, 174 p.

**FARGETTE Bruno**, « Pollution atmosphérique en Île-de-France : un révélateur du fonctionnement des institutions ? », *Pollution Atmosphérique*, n°168, octobre-décembre 2000, pp.533-548

**GUERMOND Yves et DEMCZUK Aline**, « La pollution atmosphérique d'origine industrielle. Les incertitudes de la mesure et de la perception », *Les annales de la recherche urbaine*, n°73, décembre 1996, pp.84-89

**Institut de Veille Sanitaire**, *PSAS-9 – Programme de Surveillance Air et Santé* [en ligne]. [Paris : France], 29 juin 2002. Disponible sur le World Wide Web : <<http://www.invs.sante.fr/>>.

**KISS Alexandre**, « Le droit international de l'environnement ». *Problèmes politiques et sociaux – Dossiers d'actualité mondiale*. Paris : La Documentation Française. n°672, 1992, 58 p.

**MANEUX Éric**, *Quelles sont les techniques pour surveiller la qualité de l'air ? – PRIMEQUAL-PREDIT 1995-2000*, Paris : La Documentation Française, 2001, 80 p.

**MEGIE Gérard**, *Stratosphère et couche d'ozone*. Paris : Masson (collection « Cahier des Sciences de l'Univers – 2. Bureau des Longitudes »), 1992, 120 p.

**MIGNOT Corinne**, *Mobilité urbaine et déplacements non motorisés*, Paris : La Documentation Française (collection « Transports, recherche, innovation »), 2001, 78 p.

**Ministère de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement**, *La qualité de l'air en France 1991-1996. Bilan*. Paris, 1997, 98 p.

**MOUVIER Gérard**, *La pollution atmosphérique*. Paris : Flammarion (collection « Dominos »), 1998, 128 p.

**Observatoire Régional de Santé (ORS) d'Île-de-France**, *Évaluation de l'impact de la pollution atmosphérique urbaine sur la santé en Île-de-France*. Paris, 1994, 104 p.

**Observatoire Régional de Santé (ORS) d'Île-de-France**, *Évaluation des Risques de la Pollution Urbaine sur la Santé (Erpurs) : Signification et limites des indicateurs de pollution atmosphérique en milieu urbain – Impact sur la santé selon différents scénarii d'évolution de la pollution atmosphérique en agglomération parisienne – Épisodes de pollution et santé en agglomération parisienne, 1987-1995*. Paris, 1997, 164 p.

**PEULVAST-BERGEAL Annette**, *Villes : un air trompeur ?*, Paris : Les documents d'information de l'Assemblée Nationale (n°3088), 188 p .

**RICHERT Philippe**, *La surveillance de la qualité de l'air. Rapport : les évolutions souhaitables pour le dispositif national de surveillance de la qualité de l'air*. Paris : Imprimerie Nationale, 1995, 192 p.

**THIBAUT Gérard**, *La pollution atmosphérique en milieu urbain. L'exemple de la Région Parisienne*. Service des Pollutions Atmosphériques – Air et Silence, Direction de la Protection de l'Environnement, Mairie de Paris, 2000, 88 p.

## Pollution atmosphérique : recherches et études plus ciblées

---

**Association des Maires d'Île-de-France**, *Île-de-France Objectif : pollution zéro – Actes des « 2<sup>èmes</sup> Assises de l'Amif, Parc Floral de Paris, 23, 24, 25 avril 1998.*», 1998, 128 p.

**BONNEFOUS S., EGOUY R et BRENOT J.**, *Les Français et la pollution de l'air : résultats du sondage de août 1997*, IRSN, Laboratoire de statistiques et d'études économiques et sociales, SEGR 97/79, Septembre 1997, 52 p.

**Centre Rhône-Alpes d'Épidémiologie et de Prévention Sanitaire – Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie**, *Pollution atmosphérique d'origine automobile : perception des risques pour la santé et attitudes et pratiques de la population en matière de déplacements*. Document Ademe, novembre 2000, 84 p.

**Comité Interministériel pour les Véhicules Propres**, *Véhicules propres fonctionnant au GPL, GNV et à l'électricité. État des filières et propositions de politiques publiques d'accompagnement*, Avril 2000, 51 p.

**CUSSAC Benoît**, *La pollution atmosphérique : des dimensions physiques aux dimensions psychologiques et sociales*, Mémoire de DEA, Université Paris X Nanterre, 1999, 78 p.

**DUPUY Gabriel**, *La dépendance automobile – Symptômes, analyses, diagnostic, traitements*, Paris : Éditions Economica (collection « Villes »), 1999, 168 p.

**HATCHUEL Georges**, « Dans l'opinion une préoccupation généralisée depuis 10 ans », In Michel BOYER, Guy HERZLICH, Bruno MARESCA (coord.), *L'Environnement, question sociale. Dix ans de recherches pour le ministère de l'Environnement*, Paris : Éditions Odile Jacob, 2000, pp.29-37

**Institut Français de l'Environnement**, *La sensibilité écologique des Français à travers l'opinion publique*, Éditions Tec & Doc, 2000, 188 p.

**Institut National de la Recherche Agronomique (Europe) – ECO**, *Les Européens et l'environnement en 1995, rapport pour la Commission des communautés européennes (direction générale « Environnement, Sécurité nucléaire et Protection civile », unité XI/A/3 « Information et communication »)*, Eurobaromètre 43.1 bis, 1995.

**JAHNICH Mathieu**, *Didacticité des messages émis par la presse en matière de pollution atmosphérique*, Mémoire de DEA, LIREST-ENS de Cachan, 2000, 68 p.

**KAUFMANN Vincent, JEMELIN Christophe et GUIDEZ Jean-Marie**, *Automobiles et modes de vie urbains*, Paris : La Documentation française (collection « Transports, recherche, innovation »), 2001, 168 p.

**LORNE CONSEIL – Direction Régionale de l'Industrie, de la Recherche et de l'Environnement Île-de-France**, *Plan Régional pour la Qualité de l'Air. Audit qualitatif avec 3 réunions de groupes*. Document interne à la DRIRE Île-de-France, décembre 1999, 36 p.

**LORNE CONSEIL – Direction Régionale de l'Industrie, de la Recherche et de l'Environnement Île-de-France**, *Analyse de la qualité de l'air dans la presse et différents médias*, Document interne à la DRIRE Île-de-France, novembre 1998, 40 p.

**Mairie de Paris**, *États Généraux de la Qualité de la Vie (septembre-octobre 1999)*, Document interne à la Mairie de Paris, 2000.

**MARESCA Bruno**, « L'exigence écologique : de l'adhésion à la pratique », In Michel BOYER, Guy HERZLICH, Bruno MARESCA (coord.), *L'Environnement, question sociale. Dix ans de recherches pour le ministère de l'Environnement*, Paris : Éditions Odile Jacob, 2000, pp.107-115

**MATTHIES Ellen, KUHN Silke et KLÖKNER Christian A.**, « Travel mode choice of women. The result of limitation, ecological norm, or weak habit ? », *Environment and Behavior*, Vol 34, N°2, march 2002, pp.163-177

**Observatoire des Pratiques et Représentations Sociales de l'Environnement – Institut Français de l'Environnement**, *Perception de la qualité de l'air en Île-de-France*. Document interne à la DRIRE IDF, décembre 1999, 52 p.

**Syndicat des Transports d'Île-de-France**, *Le covoiturage en Île-de-France*, février 1999, 22 p.

**THIBAUT Gérard et MELINA Murielle**, *Vocabulaire utilisé dans les titres de la presse écrite nationale sur le thème de la pollution atmosphérique*, Document interne au SPAAS – DPE de la Mairie de Paris, février 1998, 48 p.

**ZIACA Yolanda**, *L'éducation à l'environnement pour les adultes à travers les médias : aspects didactiques dans le cas de la presse écrite*. Thèse de doctorat de l'Université Paris VII, 1995, 280 p.

## Risque : ouvrages synthétiques

---

**ABRAHAM Claude**, « Atelier d'accident et transport », In Maurice TUBIANA, Constantin VROUSOS, Catherine CARDE et Jean-Pierre PAGÈS (dir.), *Risque & société – Actes du colloque « Risque & Société » réalisé sous l'égide de l'Académie des Sciences dans le cadre du Centenaire de la Découverte de la Radioactivité, Cité des Sciences et de l'Industrie de Paris-La Villette, 18-19-20 novembre 1998*, Éditions Nucléon, juillet 1999, pp 403-419

**BECK Ulrich**, *La société du risque. Sur la voie d'une autre modernité*. Paris : Éditions Aubier (collection « Alto »), 2001 (édition originale 1986), 520 p.

**BOURG Dominique et SCHLEGEL Jean-Louis**, *Parer aux risques de demain – Le principe de précaution*, Paris : Éditions du Seuil, 2001, 188 p.

**BUTON François**, « Faire parler l'épidémiologie », *Vacarme*, avril 2002. [Consulté sur le World Wide Web le 12 juin 2003 à l'adresse : <<http://vacarme.eu.org/article273.html>>]

**CALABRESE Edward J., BALDWIN Linda L. and HOLLAND Charles D.**, « Hormesis: A Highly Generalizable and Reproducible Phenomenon With Important Implications Risk Assessment », *Risk Analysis*, vol.19, n°2, 1999, pp.261-281

**CALLON Michel, LASCOUMES Pierre et BARTHE Yannick**, *Agir dans un monde incertain. Essai sur la démocratie technique*, Paris : Éditions du Seuil (collection « La Couleur des Idées »), 2001, 358 p.

**CHATEAURAYNAUD Francis et TORNAY Didier**, *Les sombres précurseurs. Une sociologie pragmatique de l'alerte et du risque*. Paris : Éditions de l'École des Hautes Études en Sciences Sociales, 1999, 476 p.

**COANUS Thierry, DUCHÊNE François et MARTINAIS Emmanuel**, « Les relations des gestionnaires du risque urbain avec les populations riveraines. Critique d'une certaine idée de la "communication" », *Annales des Mines, « Responsabilité & Environnement »*, n°13, janvier 1999, pp.5-17

**DAB William**, « Enjeux démocratique : Principe de précaution, risque acceptable et droit à l'information », *In Actes du colloque « Science et décision en santé environnementale. Les enjeux de l'évaluation et de la gestion des risques »*, 9-11 décembre 1996, Metz. Éditeur : Société française de santé publique (Collection Santé et Société), n°6, novembre 1997, pp.64-76

**European Monitoring for Drugs and Drug Addiction**, *Rapport annuel* [en ligne], consulté le 22 mars 2002, disponible sur le World Wide Web : <<http://annualreport.emcdda.org/fr>>

**EWALD François**, *L'état providence*, Paris : Grasset, 1986, 608 p.

**FLORY Jean, BILLARD Annick, CAUZARD Jean-Pierre et GATARD Christian**, « Partager la route : peut-on modifier les comportements ? » *In Actes du colloque « La prévention des accidents de la route est-elle affaire de culture, de formation ou de dissuasion ? »*, Paris : 3 et 4 mai 1999, pp.175-198

**HERIARD-DUBREUIL Gilles**, « L'acceptabilité du risque : entre choix individuel et construction sociale », *Annales des Mines, « Responsabilité & Environnement »*, n°8, octobre 1997, pp.67-75

**JUFFE Michel**, « Introduction des XXIIes J.I.E.S. – L'éducation aux risques : un point de vue philosophique », *In André GIORDAN, Jean-Louis MARTINAND et Daniel RAICHVARG (éd.), XXIIe Journées Internationales sur la Communication, l'Éducation et la Culture Scientifiques et Industrielles "L'éducation aux risque – santé, sécurité, environnement"*, 2000, pp.35-42

**KASPERSON Roger, RENN Ortwin, SLOVIC Paul, BROWN Alina, EMEL Jacque, GOBLE Robert, KASPERSON Jeanne et RATICK Samuel**, « The Social Amplification of Risk : A Conceptual Framework », *In Paul SLOVIC The Perception of Risk*, London: Earthscan, 2000 (1<sup>e</sup> édition: 1988), pp.232-245

**LASCOUMES Pierre**, « La précaution, un nouveau standard de jugement », *Esprit*, n°237, 1997, pp.129-140

**LE BRETON David**, *Conduites à risque. Des Jeux de mort au jeu de vivre*, Paris : Presses Universitaires de France, (collection « Quadrige »), 2002, 224 p.

**LECOMTE Pierre et SUETY Jean-Pierre**, « Le risque acceptable : opinion publique et idéologie », *Annales des Mines, « Responsabilité & Environnement »*, n°19, juillet 2000, pp.83-91



**PERETTI-WATEL Patrick**, *La société du risque*, Paris : Éditions La Découverte & Syros (collection « Repères »), 2001, 124 p.

**PERETTI-WATEL Patrick**, *Sociologie du risque*, Paris : Armand Colin (collection « U-Sociologie »), 2000, 288 p.

**PLANQUE Gail de**, « Bon sens, analyse de risque et réglementation », *Annales des Mines, « Responsabilité & Environnement »*, n°4, octobre 1996, pp.47-52

**POUMADÈRE Marc**, « Enjeux de la communication publique des risques pour la santé et l'environnement », *Revue Européenne de Psychologie Appliquée*, vol.45, n°1, 1<sup>er</sup> trimestre, 1995pp.7-15

**POUMADÈRE Marc**, « The credibility crisis ». In Boris SEGERSTAHL (éd.), *Chernobyl: a policy response study*, Berlin: Srpinger Verlag, 1991, pp.149-171

**SALAÜN Jean-Yves, CHARON Jean-Marie, GUICHENEY Geneviève, SAURET Véronique et ALLSWORTH Tony**, « Informer et communiquer : comment convaincre ? » In *Actes du colloque « La prévention des accidents de la route est-elle affaire de culture, de formation ou de dissuasion ? »*, Paris : 3 et 4 mai 1999, pp.119-143

**SIBONY Daniel**, « Du rapport à la nature », *Cosmopolitiques*, n°1, juin 2002, pp.61-85

**Site commun d'observation régionale en santé**, *Accès aux indicateurs* [en ligne], consulté le 22 mars 2002, disponible sur le World Wide Web : <<http://score-sante.atrium.rss.fr/index1.htm>>

**SLOVIC Paul**, « Introduction and overview », In Paul SLOVIC, *The Perception of Risk*, London : Earthscan, 2000, pp.xxi-xxxvii

**Société Française de Santé Publique**, *Contributions au colloque « Santé Publique 1902-2002 : des lois pour construire l'avenir » organisé les 7 et 8 mars 2002 à Paris »* [en ligne], consulté le 2 avril 2002, disponible sur le World Wide Web : <<http://www.sfsp-France.org/Colloque-7-8mars-2002/index.htm#2>>

**TUBIANA Maurice et VROUSOS Constantin**, « Avant-propos », In Maurice TUBIANA, Constantin VROUSOS, Catherine CARDE et Jean-Pierre PAGÈS (dir.) *Risque & société – Actes du colloque « Risque & Société » réalisé sous l'égide de l'Académie des Sciences dans le cadre du Centenaire de la Découverte de la Radioactivité, Cité des Sciences et de l'Industrie de Paris-La Villette, 18-19-20 novembre 1998*, Paris : Éditions Nucléon, 1999, pp.7-10

**TUBIANA Maurice**, « Atelier Risque de pollution et transport » In Maurice TUBIANA, Constantin VROUSOS, Catherine CARDE et Jean-Pierre PAGÈS (dir.), *Risque & société – Actes du colloque « Risque & Société » réalisé sous l'égide de l'Académie des Sciences dans le cadre du Centenaire de la Découverte de la Radioactivité, Cité des Sciences et de l'Industrie de Paris-La Villette, 18-19-20 novembre 1998*, Paris : Éditions Nucléon, 1999, pp.389-402

**YAMAGUCHI Kazuo**, « Subjective rationality of initiators and of threshold-theoretical behavior of followers in collective action », *Rationality and Society*, Vol 12, n°2, may 2000, pp.185-226

**ZMIROU Denis** (dir.), *Pollution, air, eau, aliments, bruit, nucléaire... Quels risques pour notre santé ?*, Paris : Éditions La Découverte et Syros, 2000, 336 p.

## Perception du risque : recherches et études

---

**ASSAILLY Jean-Pascal**, « Modifier le comportement des jeunes usagers, est-ce possible ? », *In Actes du premier Colloque Européen de la Prévention des Risques – Thème : comportement humain et prévention des risques, Niort – 16 au 22 octobre 1996*, pp.66-71

**CHARRON Sylvie, MANSOUX H. et BRENOT J.**, *Perception des risques et de la sécurité : résultats du sondage d'octobre 2000*, IRSN, Laboratoire de statistiques et d'études économiques et sociales, SEGR 00/112, Décembre 2000, 114 p. [consulté sur le Web le 5 décembre 2001 : <[http://www.ipsn.fr/informations/page\\_baro.htm](http://www.ipsn.fr/informations/page_baro.htm)>]

**CHARRON Sylvie, MILOCHEVITCH A.**, *Perception des risques et de la sécurité: résultats du sondage de novembre 2002*. IRSN, Note SEGR 03/19, février 2003, 108 p.

**FERRON Christine et ARÈNES Jacques**, « Faut-il faire peur aux jeunes ? », *La Santé de l'Homme*, n°352, mars-avril 2001, pp.28-30

**HERCKBERG Serge et VAROQUAUX William**, « Le syndrome du petit chaperon rouge et l'environnement "global" », *Annales des Mines, « Responsabilité & Environnement »*, n°3, juillet 1996, pp.5-11

**Institut de Radioprotection et de Sûreté Nucléaire**, *Risque réels / Risques perçus : Effet de la proximité géographique – Actes de la 21e réunion de l'Observatoire des opinions sur les risques et la sécurité*, IRSN, 16 mai 2002, 60 p.

**Institut National de Prévention et d'Éducation à la Santé**, *Baromètre Santé 2000*, [en ligne]. [Paris : France], 12 janvier 2003. Disponible sur le World Wide Web : <<http://www.inpes.sante.fr/index.asp?page=Baromètres/Baro2000/Presentation/presentation.asp#>>.

**KRAUS Nancy, MALMFORS Torbjörn and SLOVIC Paul**, « Intuitive Toxicology: Expert and Lay Judgments of Chemical risks », *In Paul SLOVIC The Perception of risk*, London: Earthscan, 2000 (1<sup>st</sup> édition : 1992), pp.285-315

**Organisation Mondiale de la Santé**, *Rapport sur la Santé dans le Monde 2002. Réduire les risque et promouvoir une vie saine* [en ligne], 11 avril 2003. Disponible sur le World Wide Web : <<http://www.who.int/whr/2002/fr/index.html>>.

**SLOVIC Paul**, « Perception of Risk », *In Paul SLOVIC The Perception of Risk*, London: Earthscan, 2000 (1<sup>e</sup> édition 1987), pp.220-231

**SLOVIC Paul, FISCHHOFF Baruch et LICHTENSTEIN Sarah**, « Cognitive Processes and Societal Risk Taking », *In Paul SLOVIC, The perception of risk*, London: Earthscan, 2000 (1<sup>e</sup> édition 1976), pp.32-50

**WITTE Kim & ALLEN Mike**, « A Meta-analysis of fear appeals : implication for effective public health campaigns », *Health, Education and Behavior*, vol.27 (5), october 2000, pp.591-615

**ZONABEND Françoise**, *La presqu'île au nucléaire*, Paris : Éditions Odile Jacob, 1989, 188 p.

## Références méthodologiques

---

- ALEXANDRE Victor**, « Les attitudes : définitions et domaines », In Jean-CLAUDE DESCHAMPS et Jean-Léon BEAUVOIS, *La psychologie sociale, Tome II. Des attitudes aux attributions. Sur la construction sociale de la réalité*. Grenoble : Presses Universitaires de Grenoble, 1996, pp.23-40
- ALLPORT Gordon W.**, « Attitudes », In C. MURCHISON (éd.), *A Handbook of Social Psychology*, Worcester, Massachusetts : Clark University Press, 1935, pp.798-844
- BARDIN Laurence**, *L'analyse de contenu*. Paris : Presse Universitaires de France (collection « Le psychologue »), 1998 (1<sup>e</sup> édition 1977), 292 p.
- BLANCHET Alain et GOTMAN Anne**, *L'enquête et ses méthodes : l'entretien*, Paris : Éditions Nathan Université (collection « Sociologie 128 »), 2001 (1<sup>e</sup> édition 1992), 128 p.
- BOURDIEU Emmanuel**, *Savoir faire. Contribution à une théorie dispositionnelle de l'action*. Paris : Éditions du Seuil, 1998, 282 p.
- BOURDIEU Pierre** (dir.), *La Misère du monde*, Paris : Éditions du Seuil (Collection « Libre Examen »), 1993, 948 p.
- BOURDIEU Pierre**, « Comprendre », In Pierre BOURDIEU (Dir.), *La Misère du monde*, Paris : Éditions du Seuil, 1993, pp.903-923
- BOURDIEU Pierre**, *Méditations pascaliennes*, Paris : Éditions du Seuil, 1997, 318p.
- BOURDIEU Pierre**, *Sur la télévision*, Paris : Liber Raison d'Agir, 1996, 96 p.
- BOURDIEU Pierre, CHAMBOREDON Jean-Claude et PASSERON Jean-Claude**, *Le métier de sociologue. Préalables épistémologiques*. Paris : Mouton Éditeur – École des Hautes Études en Sciences Sociales, 1983 (1<sup>e</sup> édition 1968), 358 p.
- CAMPBELL Donald T.**, « Social Attitudes and Other Acquired Behavioral Dispositions » In Sigmund KOCH (éd.), *Psychology : a Study of a Science*, New-York : McGraw-Hill, 1963, pp.94-172
- CHANNOUF Ahmed, PY Jacques et SOMAT Alain**, « Prédire des comportements à partir des attitudes : nouvelles perspectives », In Jean-CLAUDE DESCHAMPS et Jean-Léon BEAUVOIS, *La psychologie sociale, Tome II. Des attitudes aux attributions. Sur la construction sociale de la réalité*. Grenoble : Presses Universitaires de Grenoble, 1996, pp.55-65
- FRIEDRICH Janette**, « Quelques réflexions sur le caractère énigmatique de l'action » In Jean-Michel BAUDOIN et Janette FRIEDRICH (éd.), *Théories de l'action et éducation*. Bruxelles : Éditions De Boeck Universités (collection « Raisons éducatives »), 2001, pp.93-112
- HERZLICH Claudine**, *Santé et maladie. Analyse d'une représentation sociale*, Paris : Éditions de l'École des Hautes Études en Sciences sociales, 1992 (1<sup>e</sup> édition 1969), 214 p.
- JODELET Denise**, « Représentation sociale », *Grand dictionnaire de la psychologie*, Paris : Larousse, 1991, p.668
- JODELET Denise**, *Folies et représentations sociales*, Paris : PUF, 1989, 398 p.
- KAUFMANN Jean-Paul**, *L'entretien compréhensif*, Paris : Éditions Nathan Université (collection « Sociologie 128 »), 2001 (1<sup>ère</sup> édition 1996), 128 p.
- LAHIRE Bernard**, *L'homme pluriel. Les ressorts de l'action*. Paris : Éditions Nathan (collection Essais et Recherches série « Sciences sociales »), 1998, 272 p.

- LAST John M.** (éd.), *A dictionary of epidemiology*. New York : Oxford University Press, 2001 (4<sup>e</sup> édition), 218 p.
- MANNONI Pierre**, *Les représentations sociales*, Paris : Presses Universitaires de France (Que sais-je ? n°3329), 2001 (1<sup>e</sup> édition 1998), 128 p.
- MAYER Nonna**, « L'Entretien selon Pierre Bourdieu. Analyse critique de La Misère du Monde », *Revue Française de Sociologie*, Vol XXXVI, n°2, avril-juin 1995, pp.355-370
- MOSCOVICI Serge**, *La psychanalyse, son image et son public*, Paris : Presses Universitaires de France, 1976 (1<sup>e</sup> édition 1961), 506 p.
- MUMFORD Stephen**, *Dispositions*, New York : Oxford University Press, 1998, 252 p.
- QUIVY Raymond et VAN CAMPENHOUDT Luc**, *Manuel de recherche en sciences sociales*, Paris : Éditions Dunod, 1995, 288 p.
- SINGLY François de**, *L'enquête et ses méthodes : le questionnaire*, Paris : Éditions Nathan Université (collection « Sociologie 128 »), 2001 (1<sup>e</sup> édition 1992), 128 p.
- VALLERAND Robert**, *Les fondements de la psychologie sociale*, Québec : Gaëtan Morin, 1994, 910 p.
- WAGNER Wolfgang**, « Description, explanation and method in social representation research », *Papers on Social Representations*, vol.4, 1995, pp.156-176 [consulté le 5 juillet 2003 sur le World Wide Web: < [http://www.psr.jku.at/PSR1995/4\\_1995Wagne.pdf](http://www.psr.jku.at/PSR1995/4_1995Wagne.pdf)>]



# TABLE DES MATIÈRES

Remerciements -----	4
Sommaire -----	5
Avant-propos -----	7
Introduction -----	9
<b>TERRITOIRES</b> -----	<b>17</b>
<b>A. Cadre théorique</b> -----	<b>19</b>
<b>1- Notions de risque : des tempêtes maritimes aux tempêtes climatiques.</b>	<b>19</b>
1.1- Un danger sans cause	19
1.2- La prolifération des risques	20
<b>2- Théories des médias : du récepteur-réceptacle au récepteur-acteur.....</b>	<b>22</b>
2.1- Des médias forts	22
2.1.1- Tradition comportementaliste	22
2.1.2- Sociologie fonctionnaliste	23
2.1.3- Modèle d'« agenda-setting »	24
2.1.4- Théorie critique	25
2.2- Des récepteurs actifs	26
2.2.1- Études en réception	27
2.2.2- Approche interactionnelle	28
<b>B. Problématique</b> -----	<b>33</b>
<b>1- Le problème des gaz d'échappement .....</b>	<b>34</b>
1.1- Sources fixes et mobiles, notion d'indicateurs	34
1.2- De quelques responsables à plusieurs millions	37
<b>2- Une prise de conscience collective.....</b>	<b>45</b>
2.1- Au niveau supra-national	45
2.2- Au niveau national	48
<b>3- La complexité sociale .....</b>	<b>49</b>
3.1- Inquiétude et inaction	50
3.2- Expertise et construction sociale	53

<b>4- Les questions de recherche.....</b>	<b>57</b>
4.1- Traitement (multi)médiatique	57
4.2- Perceptions et comportements de la population	59

## **PAYSAGES 61**

### **C. Rencontres entre le public et l'information ----- 63**

<b>1- Médias .....</b>	<b>65</b>
<b>2- Téléphone, Minitel et Internet .....</b>	<b>67</b>
<b>3- Brochures, dépliants et affiches .....</b>	<b>70</b>
<b>4- Journaux lumineux des villes .....</b>	<b>72</b>
<b>5- Expositions et manifestations publiques .....</b>	<b>75</b>
<b>6- Étiquettes et emballages de produits du commerce .....</b>	<b>77</b>
<b>7- Conclusion : de multiples et diverses rencontres possibles .....</b>	<b>79</b>

### **D. Corpus multimédiatique----- 81**

<b>1- Critères de sélection .....</b>	<b>81</b>
1.1- Type de rencontre	81
1.2- Contenu	82
1.3- Public cible	82
<b>2- Documents « télévision ».....</b>	<b>85</b>
2.1- Méthodologie de recherche des documents télévisuels	85
2.2- Répartition des documents « télé » selon leur canal de diffusion et leur type	88
<b>3- Documents « radio » .....</b>	<b>91</b>
3.1- Méthodologie de recherche des documents radiophoniques	91
3.2- Répartition des documents « radio » selon leur canal de diffusion et leur type	92
<b>4- Documents « presse » .....</b>	<b>95</b>
4.1- Méthodologie de recherche des articles	96
4.2- Répartition des documents « presse » selon leur vecteur et leur type	98
<b>5- Documents « Associations – Institutions – Industriels » .....</b>	<b>101</b>
5.1- Méthodologie de recherche des brochures, dépliants et affiches	101

<b>5.2- Répartition des documents « associations - institutions - industriels » selon leur canal de diffusion et leur type</b>	<b>103</b>
<b>6- Discussion.....</b>	<b>109</b>
<b>6.1- Recueil de données non exhaustif</b>	<b>109</b>
6.1.1- Failles « techniques »	109
6.1.2- Failles « humaines »	110
<b>6.2- Volume et variété</b>	<b>111</b>
<b>7- Conclusion : multiplicité des sources, des formes et des publics visés</b>	<b>111</b>
<b>E. Corpus d’entretiens -----</b>	<b>115</b>
<b>1- Méthodologie d’enquête .....</b>	<b>115</b>
<b>1.1- Dispositifs existants</b>	<b>116</b>
1.1.1- Les baromètres	116
1.1.2- Les enquêtes qualitatives	118
1.1.3- Les livres blancs	119
<b>1.2- Choix de la méthode</b>	<b>120</b>
1.2.1- Entretiens semi-directifs	120
1.2.2- Aspects pratiques	122
<b>1.3- Déroulement de l’entretien</b>	<b>124</b>
1.3.1- Entrée en matière	124
1.3.2- Entretien semi-dirigé	126
1.3.3- Renseignements pratiques et questions fermées	127
1.3.4- Faire face à une éventuelle demande de précisions	129
<b>2- Description du corpus d’entretiens .....</b>	<b>130</b>
<b>2.1- Lieux des entretiens</b>	<b>130</b>
<b>2.2- Profils des personnes interrogées</b>	<b>131</b>
2.2.1- Âges et sexes	131
2.2.2- Professions et situations sociales	133
2.2.3- Lieux d’habitation et de travail	134
<b>2.3- Durée des entretiens</b>	<b>136</b>
2.3.1- Mini, maxi, moyenne...	136
2.3.2- Intérêt de la fiche de renseignements	137
<b>3- Discussion à propos des entretiens .....</b>	<b>137</b>
<b>3.1- Biais liés à la période et aux lieux d’enquête</b>	<b>137</b>
3.1.1- Période d’enquête, pics de pollution et d’information	138
3.1.2- Lieux dans lesquels se sont déroulés les entretiens	140
<b>3.2- Biais liés à la méthode choisie et à l’enquêteur</b>	<b>142</b>



<b>3.3- Aléas et ajustements méthodologiques</b>	<b>144</b>
3.3.1- Entretiens perturbés	144
3.3.2- Entretiens interrompus ou inexploitable	145
3.3.3- Incompréhensions	146
3.3.4- Enquêteur et enquêté	148
<b>4- Conclusion : une grande variété de profils .....</b>	<b>150</b>
<b>FIGURES DE L'ÉMISSION</b>	<b>153</b>
<b>F. Thèmes du débat public-----</b>	<b>155</b>
<b>1- Analyse thématique des médias .....</b>	<b>156</b>
<b>1.1- Principe de l'analyse thématique</b>	<b>156</b>
1.1.1- Grille d'analyse	156
1.1.2- Mise en oeuvre	157
<b>1.2- Identification des thèmes médiatisés</b>	<b>158</b>
1.2.1- L'attribution des responsabilités pour la pollution	158
1.2.1.1- Mise en cause de phénomènes naturels	161
1.2.1.2- Mise en cause des sources fixes	161
1.2.1.3- Mise en cause des sources mobiles	162
1.2.1.4- Mise en cause du comportement des hommes, de leurs choix économiques, énergétiques, politiques ou sociaux	162
1.2.2- Les effets de la pollution atmosphérique sur l'homme et l'environnement	164
1.2.2.1- Effets sur l'homme : la notion de dose	166
1.2.2.2- Effets sur l'homme : la notion de sensibilité	166
1.2.2.3- Effets sur l'homme : les risques sanitaires	167
1.2.2.4- Effets sur l'environnement au niveau local et régional	168
1.2.2.5- Effets sur l'environnement au niveau planétaire : l'effet de serre	168
1.2.2.6- Effets sur l'environnement au niveau planétaire : le trou dans la couche d'ozone	169
1.2.3- Les moyens de lutte contre la pollution	170
1.2.3.1- Lois et règlements	172
1.2.3.2- Incitations	172
1.2.3.3- La question des choix énergétiques	173
1.2.3.4- Réduire techniquement les émissions	174
1.2.3.5- Reconfigurer le secteur des transports routiers	174
1.2.3.6- Révolutionner les mentalités	175
1.2.3.7- Faire avec la pollution	175
<b>1.3- Interprétations</b>	<b>176</b>
1.3.1- De nombreux aspects médiatisés avec des inégalités de traitement	176
1.3.2- Comparaison avec d'autres études	181
<b>2- Analyse des stratégies d'énonciation .....</b>	<b>184</b>
<b>2.1- Principe de l'analyse</b>	<b>184</b>
<b>2.2- Stratégies d'énonciation à la télévision</b>	<b>188</b>
2.2.1- Pollution dans le métro	188
2.2.2- Plan national de lutte contre l'effet de serre	190

<b>2.3- Stratégies d'énonciation dans la presse</b>	<b>192</b>
2.3.1- Pollution dans le métro	192
2.3.2- Projet de plan contre l'effet de serre	194
<b>2.4- Stratégies d'énonciation à la radio</b>	<b>198</b>
2.4.1- Plan de limitation de la circulation automobile	198
2.4.2- Projet de plan contre l'effet de serre	200
<b>2.5- Interprétations</b>	<b>202</b>
<b>3- Conclusions : de nombreux thèmes médiatisés et des stratégies d'énonciation différentes .....</b>	<b>205</b>
<b>G. Rôle des acteurs-----</b>	<b>207</b>
<b>1- Étiquetage .....</b>	<b>207</b>
1.1- Quelles catégories d'acteurs ?	208
1.2- Le glissement d'étiquette	211
<b>2- Acteurs .....</b>	<b>212</b>
<b>2.1- Institutions</b>	<b>212</b>
2.1.1- En France, en Europe et dans le Monde	213
2.1.2- Législation, choix politiques...	213
<b>2.2- Industriels</b>	<b>216</b>
2.2.1- Constructeurs, pétroliers, transporteurs...	216
2.2.2- Des industriels écologiquement respectables	217
<b>2.3- Scientifiques</b>	<b>220</b>
2.3.1- Spécialistes du climat, médecins...	220
2.3.2- L'expertise scientifique dans les médias	221
<b>2.4- Associations</b>	<b>223</b>
2.4.1- Défense de l'environnement, du citoyen...	223
2.4.2- Agitation du débat public	224
<b>2.5- Gens ordinaires</b>	<b>226</b>
2.5.1- Passant, automobiliste...	226
2.5.2- Savoir doxique contre savoir savant	228
<b>2.6- Journalistes</b>	<b>235</b>
2.6.1- Présentateurs, reporters...	235
2.6.2- Le journaliste et la science	236
2.6.3- Jeux de mots et information	239
<b>3- Jeux de rôles .....</b>	<b>246</b>
<b>3.1- Autour de l'automobile</b>	<b>246</b>
3.1.1- Le mystère des trajets courts en voiture	246

3.1.2-	L'impossible débat	248
3.1.3-	La déresponsabilisation de l'automobiliste	251
<b>3.2-</b>	<b>Pollution et (in)certitudes</b>	<b>254</b>
3.2.1-	Les incertitudes scientifiques	254
3.2.2-	Les journalistes en quête de faits	255
3.2.3-	Les instruments scientifiques	257
3.2.4-	L'incertitude et l'action	259
<b>4-</b>	<b>Conclusion : six acteurs aux rôles bien identifiés.....</b>	<b>261</b>
<b>H.</b>	<b>Pollution et médiatisation -----</b>	<b>265</b>
<b>1-</b>	<b>Du pic de pollution à l'alerte médiatique.....</b>	<b>265</b>
1.1-	Niveau de fond et pic de pollution	266
1.2-	Bruit de fond et pic d'information	273
1.3-	Alerte ou tapage médiatique	280
<b>2-</b>	<b>Le traitement médiatique de fond .....</b>	<b>287</b>
2.1-	Quels bruits de fond ?	287
2.2-	Le spot de la qualité de l'air d'Airparif	288
2.2.1-	Les caractéristiques techniques	289
2.2.2-	Les thèmes abordés	290
2.2.3-	L'indice Atmo	297
<b>3-</b>	<b>Le traitement médiatique d'alerte.....</b>	<b>303</b>
<b>3.1-</b>	<b>Les alertes médiatiques pendant l'année 2000</b>	<b>303</b>
3.1.1-	La « signature » des alertes médiatiques	303
3.1.2-	La liste des alertes médiatiques	304
<b>3.2-</b>	<b>La structure type de l'alerte</b>	<b>306</b>
3.2.1-	Les conséquences pour les automobilistes	306
3.2.2-	Les rares conseils sanitaires	307
3.2.3-	Le rôle des conditions météorologiques	307
3.2.4-	Les automobiles à l'image	308
3.2.5-	La zone géographique concernée	310
3.2.6-	Les polluants et les seuils d'alerte	313
3.2.7-	Une représentation graphique de la structure thématique d'une alerte type	314
<b>3.3-</b>	<b>Les alertes atypiques</b>	<b>316</b>
3.3.1-	Les développements originaux	316
3.3.2-	Les alertes à retardement	320
<b>3.4-</b>	<b>Les discours sur l'alerte</b>	<b>321</b>
3.4.1-	Du déclenchement à la diffusion	321

3.4.2-	Les mesures curatives et leur efficacité	322
3.4.3-	La prévention des crises	324
<b>4-</b>	<b>Le tapage médiatique.....</b>	<b>325</b>
4.1-	Repérage chronologique	325
4.2-	Le feuilleton « effet de serre »	330
4.2.1-	Le plan national de lutte contre l'effet de serre	330
4.2.2-	La conférence internationale de La Haye	332
4.3-	Politique et pollution	333
4.3.1-	Les plans de lutte	334
4.3.2-	Les « crises »	335
<b>5-</b>	<b>Conclusion : une mise sur agenda en dents de scie .....</b>	<b>336</b>
<b>FIGURES DE LA RÉCEPTION</b>		<b>339</b>
I.	Structure des perceptions-----	341
1-	La pollution de prime abord .....	342
1.1-	Quels sont les risques qui menacent votre santé ?	343
1.2-	Quand je vous dis « pollution de l'air »...	345
2-	Le sentiment d'exposition.....	347
2.1-	L'étendue de la zone polluée	347
2.1.1-	Paris, banlieue, campagne	347
2.1.2-	Mise en évidence de la zone polluée	348
2.2-	Les effets sanitaires globaux	349
2.2.1-	Effets néfastes ou bénéfiques	349
2.2.2-	La difficile évaluation-comparaison des risques	353
2.3-	Le sentiment de vulnérabilité	356
2.3.1-	Notion de dose	356
2.3.2-	Sensibilité à la pollution	358
2.4-	La perspective temporelle des effets	360
2.4.1-	Les effets de la pollution à long terme	360
2.4.2-	Les générations futures	361
3-	La visibilité du risque .....	361
3.1-	L'expérience sensible	362
3.1.1-	Les fumées et le ciel	362
3.1.2-	L'odeur et le corps	363
3.2-	La sensibilité d'un proche	364

3.2.1-	Penser aux autres	364
3.2.2-	Les enfants dans les poussettes	366
<b>3.3-</b>	<b>L'activité socioprofessionnelle</b>	<b>367</b>
3.3.1-	Activités liées à l'automobile et à la santé	367
3.3.2-	Précarité et pollution	369
<b>3.4-</b>	<b>La rencontre médiatique</b>	<b>370</b>
3.4.1-	Visibilité du message d'alerte	370
3.4.2-	Crédibilité de la source médiatique	371
<b>4-</b>	<b>Conclusion : pollution et valeurs citoyennes.....</b>	<b>373</b>
<b>J.</b>	<b>Regards sur l'action -----</b>	<b>377</b>
<b>1-</b>	<b>Les moyens de lutte .....</b>	<b>377</b>
<b>1.1-</b>	<b>Réduire les émissions unitaires</b>	<b>377</b>
1.1.1-	Poursuivre l'amélioration des moteurs	378
1.1.2-	Renouveler le parc automobile	379
1.1.3-	Favoriser les carburants alternatifs	380
<b>1.2-</b>	<b>Freiner l'automobile en ville</b>	<b>381</b>
1.2.1-	La ville envahie	382
1.2.2-	Contrarier l'automobiliste	383
1.2.3-	Pour quels résultats ?	385
<b>1.3-</b>	<b>Développer les transports alternatifs</b>	<b>386</b>
1.3.1-	Améliorer les transports collectifs	386
1.3.2-	Valoriser les modes doux de déplacement	389
<b>1.4-</b>	<b>Éduquer et sensibiliser</b>	<b>390</b>
1.4.1-	Au jour le jour	390
1.4.2-	En cas d'alerte	392
<b>1.5-</b>	<b>Faire avec</b>	<b>394</b>
1.5.1-	La pollution, c'est le progrès	394
1.5.2-	Se protéger	395
<b>2-</b>	<b>L'engagement personnel.....</b>	<b>396</b>
<b>2.1-</b>	<b>Le réflexe et la réflexion</b>	<b>397</b>
2.1.1-	Les trajets pendulaires	397
2.1.2-	Analyse coût-bénéfice	401
<b>2.2-</b>	<b>L'(in)efficacité de l'action</b>	<b>404</b>
2.2.1-	Voitures récentes et lutte contre la pollution	404
2.2.2-	La réduction de vitesse en cas de pic	405
<b>2.3-</b>	<b>La dimension citoyenne</b>	<b>406</b>
2.3.1-	Pollution et comportement citoyen	407

2.3.2-	La question politique	408
<b>2.4-</b>	<b>Les connaissances pour l'action</b>	<b>409</b>
2.4.1-	Savoir et action	409
2.4.2-	Sources de savoir	410
<b>3-</b>	<b>Conclusion : pollution et développement économique.....</b>	<b>412</b>
<b>K.</b>	<b>Facteurs dispositionnels -----</b>	<b>417</b>
<b>1-</b>	<b>Prédisposition réactionnelle acquise.....</b>	<b>418</b>
<b>1.1-</b>	<b>Attitude</b>	<b>418</b>
<b>1.2-</b>	<b>Représentation sociale</b>	<b>419</b>
<b>1.3-</b>	<b>Disposition</b>	<b>421</b>
<b>2-</b>	<b>Grille d'analyse dispositionnelle.....</b>	<b>423</b>
<b>2.1-</b>	<b>Facteurs d'exposition</b>	<b>429</b>
2.1.1-	Dimension géographique	429
2.1.2-	Dimension vulnérable	430
2.1.3-	Dimension sanitaire	431
2.1.4-	Dimension temporelle	432
<b>2.2-</b>	<b>Facteurs de visibilité</b>	<b>433</b>
2.2.1-	Dimension sociale	434
2.2.2-	Dimension sensorielle	435
2.2.3-	Dimension affective	436
2.2.4-	Dimension (de rencontre) médiatique	437
<b>2.3-</b>	<b>Facteurs d'engagement</b>	<b>438</b>
2.3.1-	Dimension réflexe	439
2.3.2-	Dimension efficace	440
2.3.3-	Dimension citoyenne	441
2.3.4-	Dimension conceptuelle	443
<b>2.4-</b>	<b>Conclusion : freins et moteurs dispositionnels</b>	<b>444</b>
<b>3-</b>	<b>profils d'(in)action.....</b>	<b>445</b>
<b>3.1-</b>	<b>La réduction de la vitesse</b>	<b>445</b>
3.1.1-	Automobiliste qui ne veut pas ralentir (profil A)	446
3.1.1.1-	Aime la vitesse et personne ne ralentit	446
3.1.1.2-	Juge la réduction de vitesse inutile	447
3.1.1.3-	Estime que les effets sanitaires sont faibles	447
3.1.2-	Automobiliste qui ne se sent pas concerné par la restriction de vitesse (profil B)	448
3.1.2.1-	Habite loin de la zone polluée	448
3.1.2.2-	Circule hors de la zone polluée	449
3.1.2.3-	Culpabilise légèrement	449
3.1.2.4-	Considère que les autres polluent davantage	450

3.1.3-	Automobiliste qui ralentit pour sa santé ou celle des autres (profil C)	451
3.1.3.1-	Pense à sa santé ou à celle des autres	451
3.1.3.2-	Pense aux générations futures	451
3.1.3.3-	Estime que les effets sanitaires sont indéniables	451
3.1.3.4-	Est sensible aux polluants	452
3.1.3.5-	Se dit plutôt respectueux des lois	452
3.1.4-	Automobiliste qui ralentit d'abord parce que c'est efficace (profil D)	452
3.1.4.1-	Juge la mesure bénéfique pour la qualité de l'air	453
3.1.4.2-	Respecte les lois	453
3.1.4.3-	Se préoccupe des effets sanitaires	454
3.1.5-	Automobiliste qui ralentit surtout parce que c'est amendable (profil E)	454
3.1.5.1-	Respecte les lois à la lettre	454
3.1.5.2-	Juge la réduction de vitesse peu efficace	455
3.1.6-	Représentation graphique	455
3.1.7-	Interprétations	458
<b>3.2-</b>	<b>Protection en cas de pic de pollution</b>	<b>460</b>
3.2.1-	Personne qui se protège pour sa santé (profil A)	461
3.2.2-	Personne qui fait avec la pollution (profil B)	462
3.2.3-	Personne qui n'a pas le temps (profil C)	462
3.2.4-	Personne qui ne se sent pas concernée (profil D)	463
3.2.5-	Représentation graphique	464
3.2.6-	Interprétations	467
<b>4-</b>	<b>Conclusions : un outil théorique à approfondir .....</b>	<b>468</b>
<b>MOUVEMENTS</b>		<b>471</b>
<b>L.</b>	<b>Interactions-----</b>	<b>473</b>
<b>1-</b>	<b>imprégnation médiatique .....</b>	<b>473</b>
<b>1.1-</b>	<b>Regards sur la médiatisation</b>	<b>474</b>
1.1.1-	Perception du traitement médiatique	474
1.1.2-	Résonance médiatique et gravité	475
<b>1.2-</b>	<b>Réaction symptomatique</b>	<b>475</b>
1.2.1-	Écho au ressenti physique	476
1.2.2-	Auto-observation	477
<b>1.3-</b>	<b>Vocabulaire spécifique</b>	<b>477</b>
1.3.1-	Pic de pollution	478
1.3.2-	Indice de qualité	479
1.3.3-	Personnes sensibles	480
<b>1.4-</b>	<b>Notoriété publique</b>	<b>481</b>
1.4.1-	Circulation alternée	481
1.4.2-	Effets planétaires	482
1.4.3-	Carburants vedettes	483

1.5- Conclusion : des liens indéniables	484
<b>2- Disposition et communication</b> .....	<b>485</b>
2.1- Plus exposé dans le véhicule ?	486
2.2- Preuves de pollution : les fumées	488
2.3- Mauvaise odeur et mauvaise qualité de l'air	492
2.4- Enfants dans les poussettes	494
2.5- Voitures récentes et déresponsabilisation	498
2.6- Conclusion : les facteurs dispositionnels comme outil de structuration de la communication	499
<b>M. Synthèse et discussion des résultats</b> -----	<b>503</b>
1- Figures de l'émission.....	504
2- Figures de la réception.....	507
3- Interactions .....	510
<b>N. Ouvertures et perspectives</b> -----	<b>515</b>
1- Approfondir l'étude des dispositions relatives à la pollution atmosphérique.....	515
2- Développer la grille d'analyse dispositionnelle .....	516
3- Former les professionnels.....	517
<b>Bibliographie</b> -----	<b>519</b>
<b>Bibliographie thématique</b> -----	<b>529</b>
<b>Table des matières</b> -----	<b>541</b>
<b>Table des figures</b> -----	<b>553</b>
<b>Table des tableaux</b> -----	<b>557</b>





## TABLE DES FIGURES

Figure 1 – Illustrations du brouillard acido-particulaire à Londres en décembre 1952 .....	35
Figure 2 – Évolution des pollutions soufrées et particulaires hivernales à Paris <i>intra-muros</i> .....	38
Figure 3 – Évolution du parc de voitures particulières en France métropolitaine .....	40
Figure 4 – Part relative des transports dans les émissions françaises de quelques polluants.....	43
Figure 5 – Préoccupations de société en France « En France, parmi les problèmes actuels suivants, lequel est pour vous le plus préoccupant ? ».....	51
Figure 6 – Préoccupations environnementales en France « Je vais vous citer un certain nombre de problèmes d’environnement. Quel est celui qui vous semble le plus préoccupant ? ».....	51
Figure 7 – Mortalité attribuable par facteur de risque (pays développés).....	54
Figure 8 – Rencontres entre le public et l’information relative à la pollution atmosphérique.....	64
Figure 9 – Carte factorielle Agoramétrie.....	83
Figure 10 – Répartition des documents « télévision » selon leur canal de diffusion et leur type .....	89
Figure 11 – Répartition des documents « radio » selon leur canal de diffusion et leur type .....	94
Figure 12 – Nombre de pages des <i>press book</i> consacrés à la pollution atmosphérique suivant les années.....	97
Figure 13 – Répartition des documents « presse » selon leur canal de diffusion et leur type.....	100
Figure 14 – Répartition des documents « associations » selon leur canal de diffusion et leur type....	104
Figure 15 – Répartition des documents « institutions » selon leur canal de diffusion et leur type .....	105
Figure 16 – Répartition des documents « industriels » selon leur canal de diffusion et leur type .....	106
Figure 17 – Lieux d’enquête et nombre de personnes interrogées .....	131
Figure 18 – Répartition des personnes interrogées selon leur genre et leur sexe .....	132
Figure 19 – Échantillon représentatif de la population francilienne âgée de 15 ans et plus, selon le genre et l’âge.....	132
Figure 20 – Catégories socioprofessionnelles des personnes interrogées .....	133
Figure 21 – « Composition » du foyer des personnes interrogées .....	134
Figure 22 – Trajets pendulaires et modes de transport utilisés par les personnes interrogées.....	135
Figure 23 – Durée des entretiens .....	136
Figure 24 – Représentation graphique des thèmes abordés par les médias en ce qui concerne les causes de la pollution atmosphérique .....	160
Figure 25 – Représentation graphique des thèmes abordés par les médias en ce qui concerne les effets de la pollution atmosphérique .....	165
Figure 26 – Représentation graphique des thèmes abordés par les médias en ce qui concerne les moyens de lutte contre la pollution atmosphérique .....	171
Figure 27 – Thèmes abordés dans les médias pendant l’année 2000.....	178
Figure 28 – Sous-thèmes relatifs à l’attribution de responsabilités pour la pollution.....	179
Figure 29 – Sous-thèmes relatifs effets de la pollution sur l’homme et l’environnement .....	180
Figure 30 – Sous-thèmes relatifs aux moyens de lutte contre la pollution .....	181
Figure 31 – <i>Marianne</i> du 25 septembre 2000 (P13-418) .....	215
Figure 32 – <i>Le Canard Enchaîné</i> du 15 novembre 2000 (P18-559).....	216
Figure 33 – <i>Le Parisien</i> du 19 juin 2000 (P1-286).....	225
Figure 34 – Imagenttes extraites du « 20 heures » de <i>TF1</i> du 20 novembre 2000 (T1-161).....	226
Figure 35 –Imagentte extraite des « Infos » de <i>Canal+</i> du 25 novembre 2000 (T4-171).....	226
Figure 36 –Imagenttes extraites de « <i>Arte Info</i> » d’ <i>Arte</i> du 24 novembre 2000 (T7-169).....	226

Figure 37 – <i>Le Parisien</i> du 5 mai 2000 (P1-212) .....	227
Figure 38 – <i>Le Nouvel Observateur</i> du 30 novembre 2000 (P14-644) .....	231
Figure 39 – Extraits d’une « histoire courte de Michel Vaillant réalisée par Philippe et Jean Graton en collaboration avec Elf Antar France » (ID1-7) .....	232
Figure 40 – Magazine Elf : « Évolution-La route sous un nouveau jour » n°4, p.3 et 4 (ID1-4).....	232
Figure 41 – Magazine Elf : « Évolution-La route sous un nouveau jour » n°5, p.1 et 4 (ID1-5).....	233
Figure 42 – Imagettes extraites du « 20 heures » de <i>TF1</i> du 11 avril 2000 (T1-65) .....	238
Figure 43 – Mairie de Paris (IT7-43) .....	240
Figure 44 – <i>Marianne</i> du 25 septembre 2000 (P13-418) .....	240
Figure 45 – Ademe (IT1-13) .....	241
Figure 46 – Mairie de Mulhouse (IT30-68) .....	241
Figure 47 – Imagettes extraites de « La semaine des Guignols » de <i>Canal +</i> du 19 novembre 2000 (T4-160).....	242
Figure 48 – <i>Le Canard Enchaîné</i> du 15 novembre 2000 (P18-559).....	243
Figure 49 – <i>Le Nouvel Observateur</i> du 30 novembre 2000 (P14-644) .....	243
Figure 50 – Ademe (IT1-13) .....	244
Figure 51 – Elf (ID1-4) .....	244
Figure 52 – <i>Le Canard Enchaîné</i> du 22 novembre 2000 (P18-613).....	245
Figure 53 – Évolution temporelle du niveau de pollution / 1 <sup>er</sup> trimestre 2000.....	267
Figure 54 – Évolution temporelle du niveau de pollution / 2 <sup>e</sup> trimestre 2000 .....	268
Figure 55 – Évolution temporelle du niveau de pollution / 3 <sup>e</sup> trimestre 2000 .....	269
Figure 56 – Évolution temporelle du niveau de pollution / 4 <sup>e</sup> trimestre 2000 .....	270
Figure 57 – Évolution temporelle du nombre de documents / 1 <sup>er</sup> trimestre 2000 .....	275
Figure 58 – Évolution temporelle du nombre de documents / 2 <sup>e</sup> trimestre 2000 .....	276
Figure 59 – Évolution temporelle du nombre de documents / 3 <sup>e</sup> trimestre 2000 .....	277
Figure 60 – Évolution temporelle du nombre de documents / 4 <sup>e</sup> trimestre 2000 .....	278
Figure 61 – Corrélation éventuelle entre niveau de pollution et niveau de médiatisation / 1 <sup>er</sup> trimestre 2000 .....	281
Figure 62 – Corrélation éventuelle entre niveau de pollution et niveau de médiatisation / 2 <sup>e</sup> trimestre 2000 .....	282
Figure 63 – Corrélation éventuelle entre niveau de pollution et niveau de médiatisation / 3 <sup>e</sup> trimestre 2000 .....	283
Figure 64 – Corrélation éventuelle entre niveau de pollution et niveau de médiatisation / 4 <sup>e</sup> trimestre 2000 .....	284
Figure 65 – Imagettes extraites du spot de la qualité de l’air de <i>France 3 Île-de-France Paris</i> des 3 janvier, 10 janvier et 7 février 2000 .....	290
Figure 66 – Thèmes abordés dans les 249 spots de la qualité de l’air pendant l’année 2000 (Plusieurs thèmes peuvent être évoqués dans le même spot).....	291
Figure 67 – Sous-thèmes abordés dans les 177 spots qui abordent la question des causes de la pollution.....	292
Figure 68 – Sous-thèmes abordés dans les 81 spots qui abordent la question des moyens de lutte contre la pollution .....	294
Figure 69 – Sous-thèmes abordés dans les 18 spots qui abordent la question des effets de la pollution.....	296
Figure 70 – Attitudes et qualificatifs associés à l’Indice Atmo (A11-94) .....	298
Figure 71 – Atmo Basse Normandie (A22-136) .....	298
Figure 72 – Atmo Nord P-de-Calais (A9-73).....	298

Figure 73 – Atmo Limousin (A20-130) .....	298
Figure 74 – Indication de la qualité de l'air sous forme d'un Indice double – Atmo Alsace (A12-97) .....	301
Figure 75 – Indication de la qualité de l'air sous forme de trèfle à quatre feuilles – Atmo Provence-Alpes-Côte-d'Azur (A7-45) .....	302
Figure 76 – Imagettes extraites du « Six minutes » de <i>M6</i> du 27 janvier 2000 (T6-32).....	309
Figure 77 – Imagettes extraites du « 20 heures » de <i>TF1</i> du 28 janvier 2000 (T1-33).....	309
Figure 78 – Photo qui accompagne l'article « Pollution. Les parisiens devront lever le pied » du <i>Parisien – Édition de Paris</i> du 22 février 2000 (P1-124) .....	309
Figure 79 – Imagettes extraites du « Six minutes » de <i>M6</i> du 21 mars 2000 (T6-62).....	309
Figure 80 – Cœur dense et agglomération parisienne (source PRQA) .....	312
Figure 81 – Moyennes annuelles de dioxyde d'azote en Île-de-France en 1999 (source : Aiparif).....	312
Figure 82 – Nombre de jours de dépassement de l'objectif de qualité de l'air en ozone en Île-de-France – été 1999.....	313
Figure 83 – Représentation graphique de la structure thématique d'une alerte type.....	315
Figure 84 – Représentation graphique des thèmes abordés, en plus des thèmes classiques, dans l'alerte de <i>TF1</i> du 28 janvier 2000 (T1-33).....	317
Figure 85 – Représentation graphique des thèmes abordés, en plus des thèmes classiques, dans l'alerte de <i>TF1</i> du 13 mars 2000 (T1-59).....	317
Figure 86 – Représentation graphique des thèmes abordés, en plus des thèmes classiques, dans l'alerte du <i>Figaro</i> du 14 août 2000 (P2-353).....	317
Figure 87 – Représentation graphique des thèmes abordés, en plus des thèmes classiques, dans l'alerte de <i>France 3 – IDF Paris</i> du 15 mai 2000 (T3r-71) .....	318
Figure 88 – Représentation graphique des thèmes abordés, en plus des thèmes classiques, par l'alerte du <i>Monde</i> du 16 août 2000 (P3-355).....	319
Figure 89 – Repérage chronologique des tapages médiatiques / 1 <sup>er</sup> trimestre 2000.....	326
Figure 90 – Repérage chronologique des tapages médiatiques / 2 <sup>e</sup> trimestre 2000.....	327
Figure 91 – Repérage chronologique des tapages médiatiques / 3 <sup>e</sup> trimestre 2000.....	328
Figure 92 – Repérage chronologique des tapages médiatiques / 4 <sup>e</sup> trimestre 2000.....	329
Figure 93 – Histogramme des réponses à la question sur les effets de la pollution sur la santé.....	350
Figure 94 – Histogramme des réponses à la question sur le nombre de décès annuels liés à la pollution de l'air en France .....	353
Figure 95 – Histogramme des réponses aux questions concernant la place de l'automobile en ville : voies de bus et places de stationnement. ....	384
Figure 96 – Représentation graphique des trajets pendulaires des 17 personnes interrogées à Paris.....	398
Figure 97 – Représentation graphique des trajets pendulaires des 14 personnes interrogées en banlieue "sud".....	399
Figure 98 – Représentation graphique des trajets pendulaires des 19 personnes interrogées en banlieue "nord" .....	400
Figure 99 – Trajet pendulaire : les raisons invoquées pour justifier le mode de transport utilisé.....	402
Figure 100 – Mode de transport utilisé pour aller travailler : est-ce plutôt "par choix" ou "par obligation" (selon la personne elle-même) ? .....	402
Figure 101 – Représentation graphique des facteurs de disposition pour l'action .....	424
Figure 102 – Représentation synthétique des profils d'(in)action concernant la réduction de vitesse en cas d'alerte .....	456
Figure 103 – Représentation graphique des profils d'(in)action concernant la réduction de vitesse en cas d'alerte .....	457

Figure 104 – Représentation synthétique des profils d’(in)action concernant la protection sanitaire en cas d’alerte .....	465
Figure 105 – Représentation graphique des profils d’(in)action concernant la protection sanitaire en cas d’alerte .....	466
Figure 106 – Imagettes extraites du « Six minutes » de <i>M6</i> du 19 janvier 2000 (T6-24) .....	489
Figure 107 – Imagettes extraites des « Infos » de <i>Canal +</i> du 14 novembre 2000 (T4-157) .....	489
Figure 108 – Imagettes extraites du « 20 heures » de <i>TF1</i> du 26 novembre 2000 (T1-175).....	489
Figure 109 – Imagettes extraites du spot télévisé « Injexion 5 » diffusé sur <i>TF1</i> le 10 septembre 2000 (ID17-44).....	491
Figure 110 – Publicité de GDF utilisant la distance affective comme argument commercial (ID3-17) .....	496
Figure 111 – Publicité de l’Ademe utilisant la distance affective comme ressort de la mobilisation ( <i>Télérama</i> 10-2001) .....	497
Figure 112 – Imagettes extraites du film télévisé « Toutes les femmes sont des déesses » diffusé par <i>TF1</i> les 10 et 17 janvier 2000 (T1-5 et T1-12). .....	498

## TABLE DES TABLEAUX

Tableau 1 – Évolution et modifications du parc automobile français.....	40
Tableau 2 – Évolution des émissions de quelques polluants en France de 1990 à 2000 et part de la pollution due aux transports routiers.....	42
Tableau 3 – Répartition par type d'éditeur des sites Internet recensés. ....	69
Tableau 4 – Mise en correspondance des groupes de support médiatiques avec les typologies d'opinion selon Agoramétrie (1998). ....	84
Tableau 5 – Calendrier des jours d'enquête et des jours de pollution. Indication de la couverture médiatique. (Sources : Airparif et <i>Le Monde</i> ).....	139
Tableau 6 – Extraits d'entretiens illustrant l'influence de la période d'enquête sur les propos des personnes.....	140
Tableau 7 – Extraits illustrant l'influence du lieu dans lequel se déroule l'entretien : dans ce cas la proximité automobile. ....	141
Tableau 8 – Extraits illustrant l'influence du lieu dans lequel se déroule l'entretien : dans ce cas, un espace vert.....	141
Tableau 9 – Extraits de l'entretien n°9 illustrant la difficulté de mener un entretien « libre ».....	143
Tableau 10 – Extraits de l'entretien n°12 illustrant l'instauration d'un dialogue quasi-naturel.....	144
Tableau 11 – Extrait d'un entretien interrompu pour cause de départ forcé de l'informateur.....	146
Tableau 12 – Extraits illustrant l'urgence dans laquelle se sont déroulés certains entretiens.....	149
Tableau 13 – Thèmes abordés dans la presse selon les deux études consultées.....	182
Tableau 14 – Liste des thèmes traités dans les journaux télévisés du 19/01/2000.....	185
Tableau 15 – Répartition des audiences des journaux télévisés de début de soirée le 19/01/2000 (Source : Médiamétrie / INA) .....	186
Tableau 16 – Exemple du travail de traduction d'un journaliste « vulgarisateur » dans l'article de <i>Libération</i> du 18 février 2000 intitulé « Le Diesel impropre à la reproduction » (P6-121)...	237
Tableau 17 – Exemples de questions-réponses entre journalistes et scientifiques : les premiers tentent de lever l'incertitude, les seconds ne peuvent s'y résigner. ....	256
Tableau 18 – Exemples de journalistes allant chercher des preuves auprès des « gens ordinaires » ..	257
Tableau 19 – Liste des pics de pollution (Atmo $\geq$ 5) survenus pendant l'année 2000.....	273
Tableau 20 – Messages d'alerte diffusés pendant l'année 2000 .....	305
Tableau 21 – Liste des risques cités par les franciliens interrogés en réponse à la question : « quels sont les risques qui menacent votre santé ou celle des franciliens en général ? ».....	343
Tableau 22 – Liste des mots donnés par les franciliens interrogés en réponse à la question : « quand je vous dis "pollution de l'air", quels sont les mots qui vous viennent à l'esprit ? »....	346
Tableau 23 – Liste des références bibliographiques ayant aidé à la construction de la grille d'analyse dispositionnelle.....	428