

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

Thèse de doctorat inscrite en Didactique des sciences et des techniques.

Financement : Action Concertée Incitative « Ville » du Ministère de la Recherche.

Laboratoire d'accueil : UMR « Sciences, Techniques, Éducation, Formation »
de l'ENS de Cachan (École Doctorale « Sciences Pratiques »).

Thèse soutenue le 22 septembre 2003 (mention très honorable).

Jury de thèse : Jean-Louis MARTINAND (Président)
William DAB et Suzanne de CHEVEIGNÉ (Rapporteurs)
Bernard FESTY et Éric HEILMANN (Examineurs)
Daniel RAICHVARG et Marc POUMADÈRE (Directeurs de thèse)

Au cours de ce travail de thèse, j'ai cherché à analyser **les liens entre les représentations et les pratiques des citoyens et les discours qui circulent dans l'espace public médiatique.**

C'est le cas de la pollution atmosphérique en milieu urbain qui a été choisi. La pollution atmosphérique est un problème de santé publique dont la population se dit préoccupée. Cette pollution en milieu urbain est en grande partie due aux transports routiers : pour la diminuer, des modifications de comportement sont indispensables.

Une meilleure compréhension des articulations entre les discours médiatiques et les perceptions/dispositions de la population était donc nécessaire.

La thèse était structurée en trois parties :

- l'analyse des caractéristiques du traitement médiatique : les thèmes abordés, le rôle des différents acteurs et les variations temporelles de l'intensité du traitement ;
- l'analyse des perceptions et des pratiques : analyser les perceptions de la pollution de l'air, les regards portés par les citoyens sur les moyens de lutte et sur l'action individuelle et leurs dispositions à agir en cas de pic de pollution ;
- le rapprochement entre les représentations des individus et les discours circulant dans les médias.

1- Introduction

L'objectif de ce chapitre introductif était de dresser à grand trait la situation en matière de pollution atmosphérique en France pour faire émerger la problématique, de construire le cadre théorique associé et de présenter les données recueillies.

1.1- État des lieux et problématique

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 et sources mobiles s'est inversé. Les mesures draconiennes de réduction des émissions des différentes sources fixes et la forte croissance du trafic routier expliquent en grande partie ce renversement. Ainsi, selon l'Académie des Sciences, la principale source de polluants atmosphériques urbains est constituée en France par **les transports**¹. L'usage qui est fait de l'automobile est aujourd'hui pointé du doigt.

Grâce à une amélioration globale de la qualité de l'air, la **situation sanitaire** actuelle n'est pas comparable à celle des années 1950 où la pollution pouvait faire 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.

Parallèlement, la pollution atmosphérique et ses conséquences tant locales que planétaires deviennent l'une des **préoccupations majeures** des Français, comme en témoignent de nombreux sondages d'opinion et de récentes prises de position des hommes politiques à ce sujet. Si l'inquiétude de la population s'accompagne d'une volonté de s'impliquer dans la lutte contre la pollution, elle ne se traduit pas dans les actes : la grande majorité des déplacements quotidiens se font encore en voiture.

L'amélioration de la qualité de l'air nécessite une modification des comportements quotidiens et des habitudes de déplacement : les écarts entre l'inquiétude, l'intention et les actes est problématique. La compréhension des perceptions de la population en matière de pollution de l'air s'avère donc indispensable.

Quel rôle la communication peut-elle jouer dans l'information, la sensibilisation et la lutte contre la pollution atmosphérique ? Quels sont les rapports qui existent entre les représentations des Français et les discours circulant dans les médias ?

Précisons que la région parisienne a été choisie 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 ce choix : le grand nombre de personnes exposées et de déplacements quotidiens, une pollution majoritairement d'origine automobile et une attractivité médiatique indéniable.

¹ Part relative des transports dans les émissions françaises en 2000 : 50 % pour les oxydes d'azote, 40 % pour le monoxyde de carbone, 25 % pour le dioxyde de carbone (en hausse), 23 % pour les composés organiques volatils non méthane. (source : CITEPA / CORALIE format SECTEN – mise à jour février 2002).

1.2- Cadre théorique

La question des liens entre les perceptions, les pratiques et les discours circulant dans les **médias** est une question complexe, examinée par de nombreux chercheurs depuis l'apparition des médias de masse il y a plus d'un siècle.

Nous ne considérons les médias ni comme de simples vecteurs d'information transparents ni comme des agents purement manipulateurs mais bien comme une matérialisation de l'espace public : un lieu métaphorique où sont exposées et débattues des questions qui concernent la collectivité.²

La relation qui s'instaure entre les deux pôles de la communication (producteurs / lecteurs) est fortement non linéaire. Les premiers essaient de prendre en compte les attentes des seconds lors de la construction des discours médiatiques. Quant-au lecteur / téléspectateur / auditeur, il possède une capacité critique face à ces discours.

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.³

Certains scientifiques considèrent que seule la science peut dicter la solution (dans ce cas, il faut éclairer et éduquer l'opinion publique). 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.

Les modes d'évaluation des risques sont simplement différents : d'un côté les scientifiques qui utilisent des outils sophistiqués comme l'épidémiologie, la toxicologie et le calcul probabiliste ; de l'autre les profanes qui ont des critères qui leurs sont propres : nouveauté du risque, visibilité, complexité, etc.

Parmi les nombreuses variables internes développées dans les recherches sur l'action, nous avons choisi le concept de **disposition à l'action**. 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.⁴

Nous considérons que les dispositions préparent l'action mais ne la déterminent pas : 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...).

² CHEVEIGNÉ Suzanne de, *L'environnement dans les journaux télévisés. Médiateurs et visions du monde*, Paris : CNRS Éditions (collection « CNRS Communication »), 2000, 164 p.

³ SLOVIC Paul, *The Perception of Risk*, London : Earthscan, 2000, 474 p.

⁴ LAHIRE Bernard, *L'homme pluriel. Les ressorts de l'action*. Paris : Éditions Nathan, 1998, 272 p.

1.3- Corpus recueilli

Le corpus médiatique était constitué de plus de **1500 documents** diffusés en France durant l'année 2000 : articles de la presse nationale et régionale, émissions de télévision et de radio, documents édités par les institutions, les industriels et les associations. Tous ces documents traitent au moins un aspect du problème de pollution atmosphérique : causes, effets sur l'homme ou l'environnement, moyens de lutte...

Concernant les émissions télé et radio, la sélection a été faite en utilisant la base de données de l'Institut National de l'Audiovisuel. Les articles de presse ont été réunis grâce au service de documentation de la Direction de la Protection de l'Environnement de la Mairie de Paris. Quant aux brochures, dépliants et affiches, ils ont été obtenus par contact direct auprès des institutions, industriels et associations concernés.

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 (spécificité de chaque média, publics différents...). La multiplicité des producteurs (*TF1, France Info, Le Parisien*, Ministère de l'Environnement, Greenpeace, Airparif, Peugeot...) est nécessaire pour confronter les différents discours et points de vue.

50 entretiens semi-directifs ont par ailleurs été réalisés 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 ; la variété des lieux de sondages (boulevard, rue piétonne, parking de centre commercial...) et des villes (Paris, Bobigny, Saint-Denis, Cergy, Vélizy...) a simplement permis de diversifier les profils des personnes interrogées.

Finalement, le corpus est composé d'entretiens avec 25 femmes et 25 hommes, âgés de 18 à 84 ans, vivant seul ou en famille, avec ou sans voiture, avec des lieux d'habitation et de travail rapprochés ou non, plus ou moins accessibles en transport en commun, etc. Notons qu'un large ensemble de catégories socioprofessionnelles est représenté dans le corpus : ouvriers, employés, professions intermédiaires, cadres, étudiants, retraités et sans-emploi.

La technique de l'entretien semi-dirigé a été choisie pour laisser chaque individu construire son propre discours sur certains aspects du problème analysé : la manière dont la pollution est ressentie, son évolution, ses principales causes, les moyens de lutte et notamment les actions potentielles de la personne (voiture au garage, covoiturage, réduction de la vitesse...). Chaque entretien commençait sur le thème : « les risques qui menacent votre santé ou la santé des franciliens ». La « discussion » était ensuite orientée vers le problème de la pollution de l'air. En fin d'entretien, plusieurs questions fermées permettaient de compléter la prise de renseignements (âge, lieux d'habitation et de travail...). La durée moyenne de chaque entretien était de 13 minutes.

2- Figures d'émission

Ce chapitre avait pour but d'analyser plusieurs caractéristiques du traitement médiatique, plusieurs figures d'émission en matière de pollution de l'air : la structure du débat public à travers une analyse de contenu thématique, l'identification des différents acteurs et de leur rôle dans le débat autour du problème et enfin les variations temporelles de l'intensité du traitement médiatique.

2.1- Thèmes du débat public

Partant du corpus médiatique, je voulais tout d'abord savoir quels étaient les aspects du problème de la pollution de l'air qui étaient abordés dans les médias. Une analyse de contenu thématique des différents documents a donc été conduite : le débat public est structuré autour de trois grandes catégories : les causes de la pollution, ses effets sur l'Homme et l'Environnement et les moyens de lutte.

De **très nombreux aspects du problème** de la pollution de l'air, et notamment certaines questions controversées, sont abordés dans les médias. Citons en particulier les débats concernant :

- Les causes de la pollution : la part des émissions non-anthropiques dans la pollution, le rôle des conditions météorologiques et les responsabilités de l'Homme à travers les habitudes de déplacement, les choix énergétiques, politiques ou sociaux.
- Les effets de la pollution sur l'Homme et l'Environnement : le rôle de la pollution dans l'augmentation du nombre d'allergies, les liens entre pollution et mortalité, les questions scientifiques à propos de l'effet de serre et de ses conséquences.
- Les moyens de lutte contre la pollution : 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.

Si de nombreux thèmes sont développés 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 de l'intensité du traitement médiatique dans le temps a été examinée plus précisément par la suite.

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.

2.2- Rôle des acteurs

Après avoir analysé le contenu des documents, je souhaitais identifier les différents acteurs qui apparaissent dans le débat public soit en intervenant à la télévision, à la radio ou dans la presse, soit en éditant directement des brochures ou des affiches.

Plusieurs **catégories d'acteurs** ont été construites à partir des informations données au téléspectateur/auditeur/lecteur comme le bandeau texte qui apparaît en bas de l'écran à la télévision par exemple. Ces catégories, que l'on peut dire issues de documents médiatiques, sont au nombre de six :

- les acteurs institutionnels locaux, nationaux et internationaux, qui interviennent notamment en ce qui concerne les choix politiques et la législation ;
- les industriels (constructeurs, pétroliers...) privilégient la technique comme moyen de lutte contre la pollution et se présentent comme écologiquement responsables ;
- les scientifiques interviennent dans les médias pour fournir l'expertise concernant de nombreux aspects du problème : causes de pollution, évaluation des effets sur l'homme et l'environnement, identification des moyens de lutte, etc. ;
- au-delà de leur rôle de représentation des citoyens et de défense de leurs droits, les associations (de défense des citoyens, de l'environnement, des automobilistes...) ont un rôle d'agitation du débat public ;
- les gens ordinaires apparaissent dans les médias à travers les témoignages d'automobilistes, de personnes qui subissent les effets des polluants, etc. ;
- ajoutons les journalistes, les rédacteurs... qui sont au centre du dispositif médiatique : ils ont le pouvoir de donner ou de retirer la parole à tous les autres acteurs.

L'étude du cas particulier du débat autour de la **réduction de la place de l'automobile** en ville permet de mettre en évidence les jeux des différents acteurs. Les arguments pour une réduction de la place de la voiture en ville sont nombreux : inciter les automobilistes à laisser la voiture au garage et donc améliorer la qualité de l'air, lutter contre l'insécurité routière et le bruit, rendre aux piétons et aux cyclistes l'espace occupé par les voitures... Ils sont largement repris par les associations et partis politiques écologistes.

Pourtant, le discours des industriels déplace la question de la limitation de la place de l'automobile en ville vers celle de sa suppression pure et simple. Vouloir toucher, un peu, à la voiture c'est en quelque sorte vouloir la supprimer... Et cela, c'est impossible car l'automobile est un moyen de transport pratique qui répond à nos besoins de mobilité, un instrument de liberté et de plaisir qui participe à nos modes de vie, un instrument économique.

Finalement, la voiture est décrite comme 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 » (Union Routière de France). Au bout du compte, la question pertinente de l'utilisation raisonnée de l'automobile est rarement posée.

2.3- Pollution et médiatisation

Partant des variations temporelles du niveau de pollution (dus notamment aux conditions météorologiques), je voulais étudier dans ce chapitre les variations temporelles de l'intensité du traitement médiatique et l'éventuelle corrélation entre les deux.

Calculé tous les jours par Airparif, l'indice Atmo caractérise la qualité de l'air dans l'agglomération parisienne sur une échelle de 1 (qualité de l'air très bonne) à 10 (qualité de l'air très mauvaise). Il prend en compte les niveaux de concentration de quatre polluants caractéristiques de la pollution industrielle, automobile ou photochimique.

La forme de **l'évolution temporelle du niveau de pollution** est caractéristique : une succession de dents, séparées ou non par des paliers de quelques jours. Pendant plus de 300 jours de l'année 2000, l'indice a été inférieur ou égal à 4. Les autres jours peuvent-être considérés comme des pics de pollution (soit, en tout, une trentaine de pics d'une durée de 1 à 5 jours consécutifs).

Pour identifier la forme des **variations temporelles de l'intensité du traitement médiatique**, nous avons tracé l'évolution d'une variable : le nombre de documents, relatifs à la pollution de l'air, qui ont été diffusés chaque jour de l'année 2000 à la radio, à la télévision et dans la presse.

La ligne brisée obtenue adopte la même allure que celle caractérisant le niveau de pollution : elle est irrégulière, en dents de scie, avec un nombre de dents plus ou moins important et des dents plus ou moins pointues suivant les dates considérées.

Une **comparaison** des deux courbes montre que certains pics de pollution sont accompagnés de pics d'information : ces pics correspondent alors à des alertes médiatiques. Cependant, tous les pics de pollution ne sont pas accompagnés de telles alertes, les journalistes sont parfois focalisés sur d'autres événements (épidémie de listériose, visite du Pape en Israël...) : c'est le silence médiatique.

Enfin, certains pics médiatiques se produisent alors que le niveau de pollution est faible. Un événement extérieur qui touche au problème de pollution atmosphérique suscite alors l'engouement des journalistes : mesures gouvernementales contre l'effet de serre ou la pollution locale, opération « En ville sans ma voiture », etc.

Les caractéristiques du bruit de fond (notamment le spot de la qualité de l'air diffusé sur *France 3 Paris – Île-de-France – Centre*), des alertes médiatiques et des tapages médiatiques ont également été analysées plus en détail.

3- Figures de réception

L'exploitation du corpus d'entretiens s'est faite selon deux objectifs : analyser les perceptions de la pollution de l'air et les regards portés par les Franciliens sur les moyens de lutte et sur l'action individuelle.

Ces deux analyses m'ont permis de faire émerger plusieurs facteurs qui caractérisent les dispositions des Franciliens en matière d'action individuelle, les différents freins ou moteurs qui peuvent les pousser à se mobiliser contre la pollution de l'air et à adopter tel ou tel comportement.

3.1- Structure des perceptions

L'objectif de ce chapitre était de décrire différentes facettes des perceptions des personnes rencontrées en matière de pollution de l'air : crainte pour leur santé, effets ressentis, sentiment d'exposition...

Dans nos entretiens la pollution atmosphérique apparaît **en tête des préoccupations** de santé : la pollution est le risque le plus cité par les franciliens interrogés quand il s'agit d'évoquer les risques pour la santé, largement devant le tabac et l'alimentation. Les mots relatifs à l'automobile sont les premiers à être cités en association avec le risque « pollution de l'air ».

Presque tous les Franciliens interrogés estiment que la pollution a des effets néfastes sur la santé. L'asthme et les allergies reviennent souvent dans les propos : « ben il y a pas mal de gens qui font de l'asthme, en région parisienne » (Yolaine R.), « ben ça donne des allergies, des virus, des allergies, j'en sais quelque chose j'en ai eu avant... » (Dominique C.).

Cependant, la plupart des personnes rencontrées ne ressentent pas personnellement les effets de la pollution sur leur santé et en sont réduits à constater ces effets sur leurs proches, à rechercher avec leurs yeux et leur nez tout signe de pollution : « il y a des jours où c'est irrespirable, ça sent une odeur spéciale » (Michèle H.), « ça pique dans l'œil » (Justine T.). On perçoit un décalage entre la force de l'impact (les pots d'échappement, le nuage sur Paris) et le descriptif des symptômes.

La question du **sentiment d'exposition aux polluants** a été abordée dans tous les entretiens. Tout d'abord, 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 : « c'est surtout centré sur Paris » (Nadège B.), « j'ai l'impression que plus on va vers la banlieue, plus on va vers la campagne c'est moins pollué quoi » (Élise E.) ou « je crois que c'est partout, même à la campagne on est pollué » (Christian V.).

Plus précisément, les Franciliens se sentent exposés aux polluants près des axes de circulation : « quand on arrive près d'une grande avenue, là on a du mal à respirer » (Émilie D.). Inversement, le fait d'être entouré de verdure permet de se sentir protégé : « enfin, vous trouvez que c'est pollué ici ? bon, on respire bien ici dans ce parc » (Pierre V.).

Les avis divergent concernant l'exposition dans la voiture : « je mets l'air conditionné intérieur, donc l'air qui vient de l'extérieur je le vois pas » (E31) ou « il est évident que la pollution ça pénètre partout hein [...] même si ils font de, comment, des voitures à air conditionné, ça change pas grand chose » (E7). 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) ou « le pire c'est dans le métro je pense » (E47).

3.2- Regards sur l'action

Dans ce chapitre, l'objectif était de comprendre le positionnement des Franciliens par rapport aux différents moyens de lutte possibles : quels sont les dispositifs envisagés spontanément ? comment réagissent-ils à la réduction de la place de la voiture en ville ? pensent-ils avoir une emprise sur le problème (question de l'engagement individuel) ?

Différentes pistes pour **lutter contre la pollution** sont évoquées. Partant du constat que les voitures polluent, l'idée souvent proposée est de poursuivre la baisse des émissions de chaque véhicule : améliorer les moteurs ou brider les véhicules, renouveler le parc, utiliser les carburants alternatifs. Cependant, certains pensent que ces efforts sont insuffisants : « ils ont beau réduire leurs émissions [...] le problème c'est qu'il y a encore plus de voitures ! » (Victor R.).

La question de la place de la voiture en ville est alors posée. Il faut inciter l'automobiliste à laisser sa voiture au garage : baisser le prix du stationnement résidentiel, diminuer la place allouée à l'automobile en ville et, surtout, améliorer les transports en commun. En effet, la faiblesse des alternatives à la voiture est un vrai problème auquel les Franciliens disent être confronté quotidiennement : manque de confort, prix élevé, durée des trajets, temps d'attente, insécurité...

Ajoutons que pour plusieurs franciliens, la pollution est un mal nécessaire : « moi je dirais quand même que c'est un phénomène qui va avec le développement de la société. J'en suis persuadée. » (Marie-Laure H.). La lutte est donc inutile.

En ce qui concerne **l'action individuelle**, l'analyse du discours des personnes interrogées montre que la pratique de l'automobile est très souvent automatique, empêchant de ce fait la réflexion à propos de l'adéquation du mode de déplacement à chaque trajet. Rares sont les personnes qui expliquent choisir leur moyen de transport en fonction du lieu de déplacement : « ça dépend pour aller où. Si le transport en commun est commode, je le prends, sinon je prends ma voiture » (Pierre V.).

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 que celle du voisin, voiture moins polluante que les bus...) ou à cause de l'inefficacité des mesures proposées (limitation de vitesse notamment).

En revanche, ceux qui agissent et prennent les transports collectifs 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.

3.3- Facteurs dispositionnels

L'objectif de ce chapitre était de construire plusieurs facteurs qui traduisent les différents freins ou moteurs qui peuvent pousser un individu à se mobiliser contre la pollution et à adopter tel ou tel comportement. La grille d'analyse obtenue a ensuite été testée sur deux cas concrets : des profils dispositionnels ont été construits.

Les analyses des perceptions de la pollution et des regards portés sur l'engagement personnel ont permis de faire émerger plusieurs facteurs propres à chaque individu qui pourraient jouer en (dé)faveur d'une éventuelle mobilisation personnelle. Confrontés avec les résultats d'autres recherches, ce sont douze facteurs dispositionnels qui ont été définis :

- 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 réflexe (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).

Cette grille d'analyse permet, en associant les douze facteurs entre eux, de construire des **profils dispositionnels**. 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 vingt-cinq témoignages d'automobilistes nous avons pu construire cinq profils différents de personnes disposées ou non à **ralentir en cas de pic**. Certaines personnes ne ralentissent pas parce qu'elles aiment la vitesse et que c'est inutile, voire dangereux, de ralentir (dimension citoyenne) : « 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 » (Fatima J.). D'autres ne ralentissent pas parce qu'elles jugent que la limitation ne les concerne pas (mise à distance géographique de la pollution).

Certains Franciliens ne sont pas convaincus de l'efficacité de la mesure mais ralentissent quand même, parce que c'est amendable (dimension citoyenne) : « oui je respecte, mais parce que je suis respectueuse des réglementations [même si] je ne suis pas sûre, pas convaincue que ça soit efficace » (Marie-Claude M.). D'autres automobilistes affirment réduire leur vitesse pour protéger la santé des personnes sensibles (dimension affective) ou avant-tout parce que la mesure est efficace (dimension efficace de la disposition).

Sur les quinze personnes avec qui nous avons discuté des **conseils sanitaires**, seulement trois 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 (dimension réflexe) ou de sensibilité (dimension vulnérable). Cela pose la question de l'adaptation des conseils sanitaires aux contraintes de la vie active.

4- Interactions

Les entretiens menés ne constituent pas une étude en réception immédiate de documents médias, il est cependant possible d'analyser leurs traces dans le discours sur la pollution de l'air. L'objectif de ce chapitre était d'apporter des éléments sur ce que l'on pourrait appeler la réception au long cours ainsi que, réciproquement, sur la constitution de l'environnement social où évoluent les médias. Des rapprochements entre le discours médiatique et le contenu des entretiens ont ainsi été mis en évidence en terme de vocabulaire employé, de thèmes abordés et d'images évoquées.

Toutes les personnes rencontrées ont été capables de parler du problème de la pollution de l'air, souvent en utilisant un **vocabulaire spécialisé** : pic de pollution, catégories de personnes dites sensibles et indice Atmo.

Calculé tous les jours par Airparif, l'indice Atmo caractérise la qualité de l'air dans l'agglomération parisienne, il permet de donner au grand public une information synthétique de la qualité de l'air. Les Franciliens rencontrés connaissent cet indice : « l'indice de l'air » (Miguel P.), « la qualité de l'air Paris » (Ahmed K.). Certains précisent même les différentes valeurs et significations. De nombreux supports médiatiques sont cités : télévision, presse, panneaux lumineux...

Au-delà du vocabulaire, plusieurs **thèmes abordés spontanément** pendant les entretiens (comme la circulation alternée, les effets globaux de la pollution ou les carburants) peuvent être rapprochés de ceux traités dans les médias.

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 : « ils ont essayé de faire un tas de choses, les plaques paires et impaires, mais ça a duré quoi, une journée » (Jérémy G.). L'efficacité et l'équité de la mesure sont même discutées : « 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 » (Jean-Michel B.).

Enfin, plusieurs **images évoquées** au fil des entretiens ont été repérées dans les médias : automobile et pollution, fumées noires et enfants dans les poussettes

Les fumées des cheminées industrielles et des pots d'échappement sont très souvent citées quand il s'agit d'évoquer les causes de la pollution, et, forcément, il n'y a pas de fumée sans pollution : « toutes les usines autour de Paris, vous les voyez des fois quand ça crache de la fumée » (Claude L.), « et quand on voit ce qui s'échappe des pots, c'est noir, c'est dégoûtant » (Carine L.). Les images d'une cheminée fumante ou d'un nuage noir s'échappant d'un pot d'automobile sont récurrentes dans les médias. Le problème n'est plus que le panache d'un véhicule ou d'une cheminée soit toxique mais qu'il se voit. 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.

5- Conclusions

Financée par l'Action Concertée Incitative Ville du Ministère de la recherche, l'objectif du dernier chapitre de la thèse était donc de proposer des recommandations sur la communication autour de la pollution.

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 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... qui peuvent respecter effectivement, rester chez soi... ».

Les conseils sanitaires ne sont que trop rarement relayés par les médias lors des alertes médiatiques (contrairement aux conséquences pratiques pour les automobilistes). En outre, les personnes à risques sont considérées comme inactives. Ne faudrait-il pas être plus précis dans les conseils pour tenir compte des réalités de la vie quotidienne ? Indiquer par exemple quelles sont les heures de la journée les moins « dangereuses » ou les endroits à éviter absolument (grands boulevards...)?

Dans les articles et les reportages, **la zone géographique** concernée par le pic n'est pas clairement définie : les termes « Paris », « agglomération parisienne » et « Île-de-France » sont parfois employés indifféremment par les journalistes. De leur côté, les Franciliens utilisent leurs sens pour évaluer la qualité de l'air et identifier les zones plus ou moins polluées en fonction de l'odeur, de la présence ou non de végétation... Une définition précise de la zone polluée serait utile, notamment pour les personnes sensibles.

Pour ajouter à la confusion, les responsabilités politiques se croisent en Île-de-France : le préfet a autorité sur l'ensemble de la région et déclenche les restrictions de vitesse alors que seul le maire peut décider de la gratuité du stationnement résidentiel sur sa commune. Un recouvrement des zones concernées par ces mesures améliorerait sûrement la compréhension et l'efficacité.