

Dr. Mathieu JAHNICH

Laboratoire Communication et Politique - CNRS
27 rue Damesme - 75013 PARIS
Tel : 01 44 16 75 64 - fax : 01 44 16 75 69
jahnich@club-internet.fr



Marianne, 25/09/2000

Odeur et pollution de l'air : perceptions et communication.

Dans cette communication, je vais montrer comment les odeurs, au même titre que les fumées, sont utilisées par les citoyens pour caractériser la qualité de l'air et par les constructeurs automobiles et les pétroliers pour promouvoir les technologies qu'ils développent. Au-delà, c'est la question de la responsabilisation des automobilistes qui sera posée.

Ce travail est une exploitation de ma thèse de doctorat, préparée à l'École Normale Supérieure de Cachan (UMR « Sciences, Techniques, Éducation, Formation »¹), financée par le Ministère de la Recherche (ACI « Ville ») et soutenue le 22 septembre 2003.

¹ <http://www.stef.ens-cachan.fr/index.htm>

1. Pollution atmosphérique, comportements individuels et communication

Depuis plusieurs années, la principale source de polluants atmosphériques urbains est constituée en France par les transports². L'usage que le citoyen fait de l'automobile est aujourd'hui pointé du doigt. Les liens entre l'augmentation du taux de certains polluants automobiles dans l'air (NO₂, particules) et les indicateurs de santé publique (mortalité cardiovasculaire et respiratoire, nombre de consultations et d'hospitalisations...) sont démontrés par de nombreuses études épidémiologiques³.

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'opinion⁴. Pourtant, si l'inquiétude de la population s'accompagne d'une volonté de s'impliquer dans la lutte contre la pollution, elle ne se traduit guère dans les actes : la grande majorité des déplacements quotidiens se font encore en voiture⁵.

L'amélioration de la qualité de l'air nécessite une modification des comportements quotidiens et des habitudes de déplacement de chacun : l'écart constaté entre l'inquiétude et les actes est problématique. La compréhension des perceptions de la population francilienne 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 ?

2. Données recueillies : entretiens et documents médiatiques

Afin d'analyser les discours médiatiques ainsi que les perceptions et les pratiques du public en matière de pollution de l'air, deux types de données ont été recueillies : des documents médiatiques et des entretiens.

Plus de 1500 **documents médiatiques** ont été rassemblés : 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 ont été diffusés au cours de l'année 2000. Ils traitent d'au moins un aspect du problème de la pollution de l'air (causes, moyens de lutte, effets sur l'homme ou l'environnement...). Dans cette communication, ce sont essentiellement les documents édités par les industriels qui seront exploités. Ils sont au nombre de 53, en voici quelques exemples :

² 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.

³ Medina S., et al. *APHEIS Health Impact Assessment of Air Pollution in 26 European Cities. Second year report, 2000-2001*. Institut de Veille Sanitaire, Saint-Maurice, Septembre 2002, 225 p.

⁴ En mars 2002 par exemple : « L'insécurité et la pollution atmosphérique arrivent à égalité (59 %) en tête des préoccupations des Parisiens » (sondage Ifop-Préfecture de Police de Paris).

⁵ Pour la région Île-de-France par exemple : sur les 36,7 millions de déplacements quotidiens, la voiture particulière constitue le moyen de transport le plus utilisé, assurant à elle seule 45 % des déplacements, contre 34 % à la marche, 19 % aux transports en commun. (INSEE - Direction Régionale de l'Équipement Île-de-France, *Enquête Globale de Transport*, 1997).

- brochures Renault « Gamme 2000 », Volvo « V70 », Ford « Think City »...
- magazine Elf « Évolution : la route sous un meilleur jour - n°4 », dépliant BP « BP Diesel Ecology. Enfin un carburant diesel plus écologique. », etc.
- brochure Michelin « Valeurs actuelles. Édition spéciale Clermont-Paris. », dépliant Purflux « Le guide de la filtration », etc.
- brochure du Comité des Constructeurs Français d'Automobiles « Automobile et qualité de l'air. L'automobile citoyenne », dépliant de l'Union Routière de France « La route en Île-de-France en quelques faits et chiffres »...

50 **entretiens** avec des Franciliens ont par ailleurs été réalisés en juillet 2002 sur les trottoirs de différentes villes d'Île-de-France. Les profils de ces 25 hommes et 25 femmes sont variés : entre 18 et 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, de catégories socioprofessionnelles diverses. Chaque entretien était découpé en trois phases :

- Une consigne initiale : *Selon-vous, quels sont les risques qui menacent la santé des Franciliens en général et la votre en particulier ?*
- L'entretien semi-dirigé proprement dit, structuré autour des thèmes suivants : les causes et les signes de la pollution, les moyens de lutte contre la pollution, les effets de la pollution sur la santé, l'information et les médias. L'ordre d'apparition de chacun des thèmes était laissé autant que possible à l'initiative de la personne interrogée.
- Enfin, des renseignements complémentaires : prénom, sexe et âge, lieu d'habitation et de travail, profession, nombre de véhicules, etc.

3. L'expérience sensible de la pollution de l'air

Quand il s'agit d'évoquer les risques pour la santé, au début des entretiens, la pollution est le risque le plus cité par les Franciliens, largement devant le tabac et l'alimentation (*cf.* tableau ci-après). La pollution est indéniablement en tête des préoccupations de santé publique actuelles.

La quasi-totalité des Franciliens interrogés estiment que **la pollution de l'air a des effets néfastes** sur la santé (49 sur 50) : l'asthme et les allergies reviennent souvent dans les propos. Cependant, ils sont peu nombreux à en ressentir personnellement les effets : ce sont surtout « les autres » qui souffrent de la pollution. Les personnes sensibles sont d'ailleurs bien identifiées : *Les plus jeunes et les plus vieux (VA⁶), Les enfants, les vieillards (MI), Tous les gens qui ont des problèmes respiratoires (JM), etc.*

En revanche, tous vivent au quotidien avec la pollution et utilisent des indicateurs physiques, comme les fumées et les odeurs, pour émettre un jugement sur la qualité de l'air.

⁶ Chaque personne rencontrée est identifiée par un code à deux lettres : cela permet de respecter l'anonymat des personnes tout en permettant d'identifier la provenance des propos cités.

Risques pour la santé	Nb de citations
pollution	38
tabac, cigarette, clope	12
alimentation, nourriture	9
route, circulation, trafic	7
sida	7
alcool	6
insécurité, agression, violence	6
stress	5
bruit	4
cancer	4
drogue	4

Risques pour la santé	Nb de citations
maladie	3
accidents domestiques	2
allergie	2
hépatite	2
hygiène, propreté	2
diabète	1
maladies nosocomiales	1
OGM	1
tension	1
tuberculose	1

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 ? »

« Tous les habitants de l'agglomération parisienne indiquent une perception de visuelle de la pollution de l'air » précisent les auteurs d'une autre enquête⁷. Effectivement, dans les entretiens menés en juillet 2002 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 (CL) ; Il y a les fumées des usines bien sûr, ça contient beaucoup de choses (DA) ; La pollution des cheminées, des usines (HE).*
- **Fumées des pots d'échappement** : *Quand on voit ce qui s'échappe des pots, c'est noir, c'est dégoûtant (CA) ; Moi je vois des vieilles voitures dégoûtantes avec des espèces de fumées noires... c'est honteux ça ! (DO) ; Puisqu'il fume noir ! un taxi bien réglé, il fume pas noir ! (JC).*

Et, forcément, il n'y a pas de fumée sans pollution : *Ben c'est jaune alors [...] c'est pas très clair (HE) ; 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 [...] qu'ils polluent plus que la normale quoi (DM).*

Les fumées attirent le regard mais celui-ci se tourne parfois vers le ciel. La *couche de pollution (CH)*, la *chape (VI)* est au-dessus de nos têtes. C'est flagrant lorsque l'on prend du recul : *100 km avant Paris, les beaux jours des fois on voit vraiment cette cloche jaunâtre qui est sur Paris (JR) ; Moi je prends assez souvent l'avion, on voit la pollution quand on arrive sur Paris c'est hallucinant (DV) ; J'habite à un endroit d'où je vois tout Paris et je vois très bien le matin [...] un espèce de brouillard violet (GR).*

⁷ 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.9

Après les fumées, ce sont les odeurs qui sont citées pour rendre compte de la mauvaise qualité de l'air. En effet, la **mauvaise odeur** revient très souvent dans la bouche des Franciliens : *Quand vous passez derrière un bus, s'il a un mauvais échappement, vous le sentez, ça vous prend au nez* (CL) ; *À chaque fois je sens l'odeur dans le métro, l'odeur dans l'air, c'est très désagréable !* (YO) ; *Quand on reste là, à côté d'une route, moi je sens une odeur désagréable et qui gênera la respiration* (MC) ; *Il y a des jours où c'est irrespirable, c'est sûr, ça sent une odeur spéciale* (MI).

Comme pour les fumées, la mauvaise odeur « saute au nez » quand on s'éloigne de la capitale, puis quand on y revient : *Quand je vais chez mes grands-parents à la campagne et que je reviens à Paris, c'est un peu dur parce qu'il y a toutes les odeurs, des gaz d'échappement et tout ça...* (AD) ; *J'ai un ami qui habite en banlieue, ça pue pas, enfin y a vraiment une odeur à Paris quoi...* (JE) ; *Quand je vais chez ma frangine qui est à la campagne, l'air il est pas du tout pareil qu'ici [...] ça se sent quand-même [...] vous prenez cette allée là, il y a des odeurs* (DA) ; *Oh oui ça pue, l'air n'est pas aussi pur qu'à la campagne ; en Normandie il y a beaucoup de vent donc l'air est pur, ici ça pue carrément !* (JR).

Ainsi, « les odeurs sont reconnues comme une des premières sources de nuisance et de mauvaise qualité de l'air par le public »⁸.

Enfin, pour certaines personnes, c'est tout simplement le **corps qui fait signe**, au niveau des voies respiratoires bien sûr : *Je sens bien que dans mes poumons c'est plus ça quoi* (YO) ; *J'ai du mal à respirer* (EM) ; *Je tousse parfois* (JE) ; *Je ressens tout de suite tout ce qui me gêne au niveau de la respiration* (CT).

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* (MG) ; *Ça pique dans l'œil, c'est des tas de trucs comme ça* (JU) ; *Même quand je me mouche dès fois, ça se voit...* (CE) ; *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 !* (JY) ; *Quand vous rentrez le soir vous êtes noir* (JO) ; *C'est simplement que j'ai les cheveux sales au bout d'une journée* (JE)...

En conclusion, le principal enseignement que l'on tire des entretiens est que les individus utilisent des indicateurs physiques pour émettre un jugement sur la qualité de l'air. Ils se raccrochent à ce que leurs sens leur permettent de capter : une fumée, une odeur, une sensation d'étouffement...

⁸ MANEUX Éric, 2001, *Quelles sont les techniques pour surveiller la qualité de l'air ? – PRIMEQUAL PREDIT 1995-2000*, Paris : La Documentation Française, p.51

4. Des solutions techniques pour réduire les odeurs et les fumées

En écho au ressenti des citoyens, les industriels réagissent en cherchant à combattre les mauvaises odeurs et les fumées à la sortie des pots d'échappement. Les solutions techniques mises en œuvre pour cela sont présentées et valorisées dans les brochures et dépliants qu'ils éditent.

Pour combattre la mauvaise image que véhicule le nuage noir à la sortie du pot d'échappement, les industriels mettent en valeur dans leurs brochures toutes les améliorations techniques qui permettent justement de réduire cette pollution visible :

- Améliorations du **moteur** et des systèmes de **traitement des gaz** : *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* (brochure Peugeot « 607 ») ; *Avec les technologies récentes (common rail) et les nouveaux dispositifs de traitement des gaz d'échappement (pot catalytique, filtre à particules) les moteurs diesel émettent de moins en moins de polluants, notamment de fumées noires* (magazine Elf « Évolution - la route nous un meilleur jour - n°4 ») ; etc.
- Améliorations des **carburants** : *En agissant sur la qualité de la combustion, et en maintenant ou rétablissant la propreté des injecteurs, Diesel Evolution permet de réduire de 25-30 % (par rapport à l'utilisation d'un gazole de qualité ordinaire) les émissions de particules et de fumées noires* (dépliant Elf « Roulez plus propre, roulez plus loin - Optane évolution ») ; *BP Diesel Ecology [...] permet de réduire les émissions de soufre de 85 % et de réduire jusqu'à 30 % les émissions de fumées noires* (dépliant BP « BP Diesel Ecology - Un été plus vert pour un ciel plus bleu ») ; etc.

Une **publicité télévisée** pour un produit sensé décroasser le moteur et réduire les émissions nocives, diffusée le dimanche 10 septembre 2000 sur *TF1*, joue explicitement sur l'association « fumée égale pollution ». Le spot dure environ 11 secondes, il est découpé en trois temps :

- 1^{er} 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^e 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^e 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 miracle chasse la fumée, le bruit (les klaxons) et le stress. En échange, il apporte la lumière, la nature (les oiseaux) et le bonheur...



Imagettes extraites du spot télévisé « Injexion 5 » diffusé sur TF1 le 10/09/2000

Au même titre que les fumées noires, le fait que les mauvaises odeurs constituent une gêne pour les Franciliens dérange les industriels. Ainsi, ils se démènent pour que cela sente « bon », dans l'habitacle des véhicules notamment, et l'odeur devient un argument commercial :

- Au niveau des **carburants** : *Diesel Evolution* contient un parfum frais, léger et floral (dépliant Elf « Roulez plus propre, roulez plus loin - Optane évolution ») ; *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. (magazine Elf « Évolution - la route nous un meilleur jour - n°4 ») ; *Le GNV* est la réponse naturelle aux préoccupations environnementales. Il ne dégage ni odeur, ni fumée, ni particules (dépliant de l'Association Française du Gaz Naturel pour Véhicules, « Les avantages du GNV ») ; etc.
- Dans l'**habitacle** : *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 (brochure Peugeot « 607 ») ; *Le filtre d'habitacle à charbon actif* qui, en plus de retenir les particules et les gaz, arrête les odeurs (dépliant Purflux « Le guide la filtration - Point conseil filtration ») ; etc.

Finalement, grâce à ces améliorations techniques, les automobilistes sont débarrassés de la plus grande partie des gaz produits par la combustion de l'essence et du gazole ainsi que de l'odeur de l'huile et du liquide lave-glace (brochure Volvo « V70 »).

5. Pour une information et une responsabilisation des automobilistes

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** »⁹. Et nous pouvons ajouter, qu'il se sente.

Le chiffon blanc placé devant le pot d'échappement, est d'ailleurs une méthode classique, mise en scène dans les médias, pour « démontrer » la propreté de tel moteur ou l'efficacité de tel système de filtration : *Nous avons réalisé le test imparable du chiffon blanc : même en accélérant fort, il reste propre* (M6, « Turbo », 05/02/2000) ou *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* (France Inter, « Le téléphone sonne », 31/03/2000).



Imagettes extraites des émissions « Turbo » et « E=M6 »
diffusées respectivement les 5 février et 16 avril 2000 sur M6

Pour certains Franciliens, croiser tous les jours des véhicules fumants est déculpabilisant : à leurs yeux, c'est d'abord à ces automobilistes-là de changer leurs comportements, de racheter une voiture plus récente ou de faire régler leur moteur. *Et quand vous voyez les voitures là, regardez [elle montre une voiture garée à proximité], cette vieille BMW : elle fume sûrement beaucoup. Toutes ces voitures là il faut les éliminer* (JU) ; *Personnellement, j'empêcherai les voitures les plus polluantes de rouler en ville. Tout véhicule qui fume ne devrait pas circuler en agglomération* (Francilien interrogé dans *Le Parisien* du 5 mai 2000). Ils ne remettent pas en cause leur véhicule (et l'usage qu'ils en font) parce qu'il ne fume pas.

Pourtant, quasiment tous les polluants sont incolores et inodores. Il apparaît donc nécessaire d'insister sur le fait que **la pollution peut aussi être invisible et inodore** : il ne faut pas uniquement se fier à nos sens. Une voiture qui ne fume pas n'est pas forcément une voiture qui ne pollue pas, elle pollue différemment. Une campagne d'information du grand public sur ce thème serait utile.

⁹ 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

D'une manière générale, l'analyse des documents médiatiques montre que les industriels mettent en avant l'intérêt des avancées techniques pour lutter contre la pollution. Cette position 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 : *De véritables révolutions technologiques se sont produites aussi bien dans les motorisations essence que Diesel* (magazine Elf « Évolution - la route nous un meilleur jour - n°4 ») ou encore *Dans l'avenir, les améliorations techniques permettront de diminuer encore les émissions polluantes* (brochure du Comité des Constructeurs Français d'Automobiles « Automobile et qualité de l'air - L'automobile citoyenne »).

Ainsi, les pétroliers et les fabricants d'automobiles annoncent qu'il n'y aura bientôt plus de problème de pollution atmosphérique grâce à la technique : *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* (Dépliant de l'Union Routière de France « La route en Île-de-France en quelques faits et chiffres »).

Dans ces conditions, pourquoi l'automobiliste devrait-il laisser sa voiture au garage ? L'utilisation même du véhicule n'est pas remise en cause, il n'y a pas de tentative de responsabilisation des automobilistes. D'ailleurs, selon le titre d'une brochure du Comité des Constructeurs Français d'Automobile, c'est l'automobile qui devient citoyenne, et non pas l'automobiliste ! Pourtant, au-delà de la pollution atmosphérique, la voiture pose problème en ville en terme de bruit, de consommation d'espace public, de temps perdu dans les embouteillages, d'effets de coupure¹⁰, de dégradation du paysage urbain, etc. C'est donc bien la question de **l'utilisation raisonnée de l'automobile** qui mériterait d'être posée.

¹⁰ Les coupures routières sont les « barrières de trafic » qui agissent comme des repoussoirs pour les piétons et les cyclistes qui vivent et se déplacent à proximité. Elles entraînent des déplacements de proximité réduits, des parcours allongés, des risques accrus (effets primaires), des changements dans l'appréhension du voisinage par diminution des liens sociaux et séparation des communautés (effets secondaires), des modifications du fonctionnement urbain par fonctionnalisation de l'espace (effets tertiaires). (HÉLAN Frédéric, *Transports en milieu urbain : les effets externes négligés*, Paris : La Documentation Française, 2000, 118 p.)