

Le regard du *Progrès de Lyon* sur les épisodes de pollution 1997-2013

The looks of the *Progrès de Lyon* on air pollution peaks, 1997-2013

Isabelle ROUSSEL

Ce travail fait suite à celui de Julien LANGUMIER¹ qui avait dépouillé « un corpus » d'articles de la presse quotidienne régionale, relatif à la pollution de l'air à Lyon (1974-2000). Son travail était moins centré sur les alertes issues de la loi sur l'air puisqu'elles n'ont été opérationnelles qu'à partir de 1998. Il avait constaté : « les articles des quotidiens se construisent à partir d'une temporalité plus complexe mais relativement invariante. Le premier temps est le plus proche de l'alerte, au cours duquel la presse rapporte les informations relatives à la nature et au niveau de pollution. Le ton est dominé par l'urgence et l'irruption d'un danger nouveau qu'il faut décrire avec le plus de détails possible. Rapidement, les journalistes se détachent de l'alerte en elle-même pour s'intéresser à la gestion de la crise par les responsables institutionnels et les experts. Ce deuxième temps est riche en discours et dévoile au public certains conflits entre acteurs dont les intérêts divergent. Enfin, la fin du phénomène de pollution annonce le dénouement de cette crise, au cours duquel le danger est relativisé et même effacé par un salvateur « retour à la normale ». Au terme de ce cycle, le phénomène-pollution et l'événement-alerte entrent dans le domaine du quotidien et de l'ordinaire qui signifie aussi le domaine de l'acceptation et de la résignation. Ainsi, paradoxalement, le traitement médiatique consiste en une dramatisation des événements et aboutit à une banalisation du phénomène ».

Résumé

Les épisodes de forte pollution ont un fort retentissement médiatique. Un regard sur la manière dont le *Progrès de Lyon* a relaté ces événements depuis 1997 montre l'importance de l'évolution des connaissances sur la pollution de l'air. Les effets des polluants sur la santé sont mieux connus et les mesures contraignantes sont mieux acceptées. Néanmoins, la question de la pérennisation des mesures transitoires reste toujours posée.

Mots-clés :

pointe de pollution, pollution urbaine, mesures réglementaires d'urgence.

Abstract

The episodes of high pollution have a strong impact in the media. The analysis of the daily newspaper *Le Progrès de Lyon* since 1997 shows the importance of the evolution of air pollution knowledge. The effects of pollutants on health are better known and the regulation is better accepted. Nevertheless the question of the sustainability of transitory measures always remains.

Keywords :

air pollution peak, urban air pollution, emergency regulation.

Introduction

Les épisodes de pollution présentent l'avantage d'être fortement médiatisés puisque les communiqués de la préfecture sont transmis à la presse pour être portés à la connaissance des lecteurs. Souvent les journalistes, comme François Samard, profitent de l'opportunité qui leur est offerte par ces mesures préfectorales pour informer plus largement le public sur la pollution atmosphérique et sur ses conséquences ; ces articles légitiment ainsi les mesures prises en montrant leur bien-fondé. Le recueil et l'analyse de ces articles sur une période relativement longue (1997-2014) permettent de constater que le contexte dans lequel le dispositif d'alerte se situe a beaucoup évolué au fil des ans. Un regard porté sur la manière dont ces épisodes de forte pollution sont relatés dans la presse rend compte de l'évolution des connaissances sur les effets sanitaires des polluants et la constance avec laquelle les conseils sont prodigués à ces occasions.

Le sondage effectué par Airparif en 2014² auprès d'un échantillon représentatif de Franciliens souligne le rôle important que jouent les pics de pollution dans la diffusion de l'information sur la qualité de l'air. Ces résultats montrent également combien le nombre de Franciliens touchés

par ces informations a augmenté depuis 2008 puisque si 27% des enquêtés déclaraient ne jamais s'informer sur la pollution en 2008, ils ne représentaient plus que 12 % six ans plus tard. En remontant davantage dans le temps, jusqu'à 1997, il est possible de mieux rendre compte de l'évolution de l'amélioration de la diffusion de l'information au fil des ans.

Méthodologie

C'est à partir de l'année 1997 que les archives ont été consultées puisque le dispositif d'alerte et sa médiatisation en cas de forte pollution datent de la loi sur l'air de décembre 1996. Cette investigation a été effectuée à partir de la recherche du mot-clé « pollution atmosphérique », ce qui a permis de constater que les pointes, si elles font l'objet de la majorité des articles, ne sont pas les uniques sujets traités par le journal. Certes, les alertes décrétées par le préfet font l'objet de communiqués de presse assez concis et réduits à une brève information, mais les journalistes utilisent souvent l'occurrence d'un pic de pollution pour signer un article relayant une information plus fondamentale sur les dispositifs mis en œuvre, sur les méfaits de la pollution et sur les sources qu'il convient de limiter ou d'abandonner. Effectivement, lorsque la rédaction du jour-

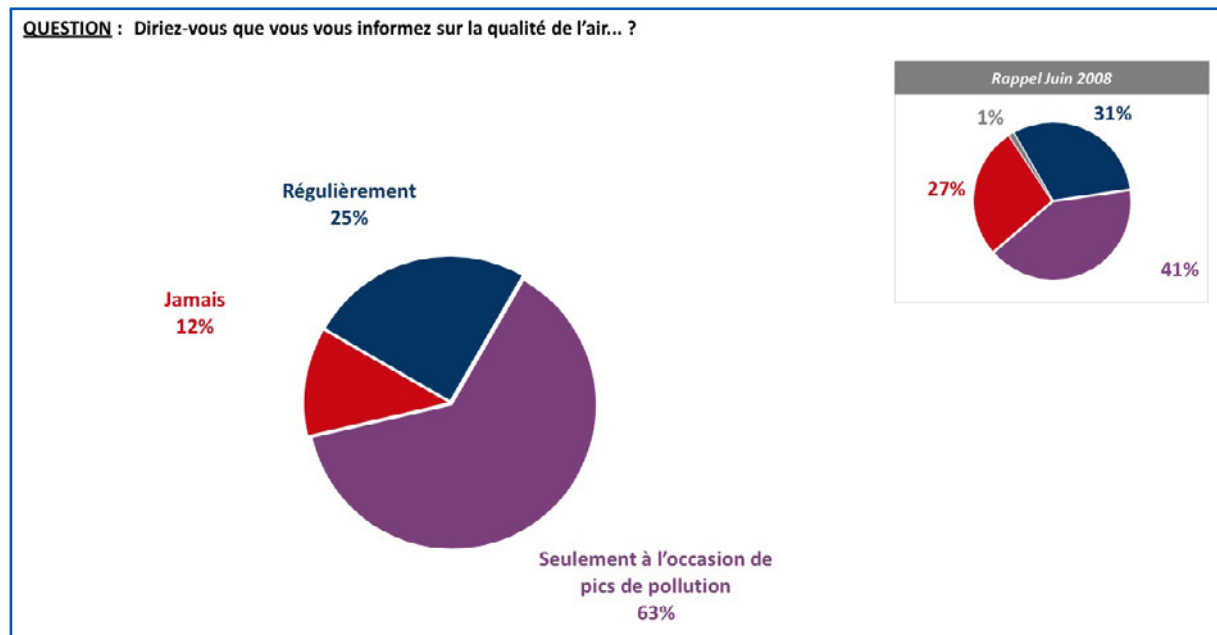


Figure 1.

L'importance de l'information des Franciliens au moment des pics de pollution en 2014 (sondage Airparif).

The importance of the information of the inhabitants of the Ile-de-France during air pollution peaks.

nal reçoit régulièrement des télécopies émanant de la préfecture pour rendre compte de situations préjudiciables à la bonne santé des habitants, elle peut inciter les journalistes à se documenter pour mieux diffuser l'information sur ce type de problème. Néanmoins, le journal peut évoquer la pollution atmosphérique à d'autres moments que pendant ces alertes ; il le fait à travers des communiqués de presse émanant de COPARLY³ ou lorsque le sujet fait l'objet d'une polémique locale ou d'une revendication des Verts au moment d'une élection. Par exemple, en janvier 2009, à l'occasion d'une pointe de pollution, les Verts s'étonnent que le Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) ne se traduise pas par plus de mesures contraignantes. Ces articles n'ont pas été retenus dans l'analyse focalisée sur les pointes. Mais, au fil des ans, la montée en puissance du service de communication de l'AASQA, COPARLY ou Air Rhône-Alpes, a permis au journal de rendre compte régulièrement de communiqués de presse qui font état des progrès de la surveillance et du déploiement des dispositifs. Les dispositifs mis en place dans le Grand Lyon pour lutter contre la pollution de l'air ont pu également faire l'objet d'articles dans la presse, comme celui sur les débats à propos du péage urbain le 6 octobre 2003.

Seuls les articles s'appuyant sur les pointes ont été sélectionnés et analysés de manière qualitative pour mettre en évidence l'évolution du contexte dans lequel les dispositifs d'alerte ont été mis en place : les premières alertes estivales suscitées par des niveaux élevés d'ozone ont été accueillies avec scepticisme et étonnement. Leur médiatisation, discrète, avait une vocation pédagogique ; en revanche, les alertes récentes, correspondant à des niveaux élevés de particules, ont un fort retentissement médiatique qui se fait l'écho des attentes criantes des habitants.

Une difficulté géographique : le choix effectué en faveur de l'édition de Lyon du *Progrès* interdit une investigation sur la variabilité spatiale de l'épisode. Or, les épisodes de pollution signalés à Lyon peuvent déborder plus ou moins largement de la zone urbanisée centrale. C'est pourquoi, si 49 articles abordent uniquement l'agglomération lyonnaise, le corpus retenu a pris en compte une dizaine d'articles traitant du département de l'Ain. En revanche, la Loire a été laissée de côté, à regret, car les analyses sur les pointes de pollution paraissaient plus fréquentes et mieux documentées.

Soulignons qu'en ce qui concerne les épisodes d'ozone, il est difficile de limiter l'investigation au centre de l'agglomération lyonnaise. Dans la présentation de ces épisodes, l'échelle spatiale est élargie, l'extension des zones affectées couvre l'ensemble de l'Europe. Même dans une édition lyonnaise, il est difficile de se limiter à l'agglomération lyonnaise, souvent moins affectée que les zones périphériques. Dans l'édition du 27 octobre 2003, le journaliste Stéphane Morel établit un bilan des niveaux d'ozone mesurés au cours du mois d'août sur l'agglomération lyonnaise : il constate que la pollution a aussi affecté les zones rurales en raison de la capacité de l'ozone à se déplacer facilement avec les masses d'air, et que des apports d'ozone ont été observés à grande échelle en provenance de l'agglomération lyonnaise et même de plus loin, notamment d'Allemagne et du Benelux. Il constate également que la région Rhône-Alpes compte parmi les régions françaises les plus touchées par la pollution à l'ozone, juste après la Provence-Alpes-Côte-d'Azur (soixante-dix-huit jours de dépassement), le Languedoc, l'Île-de-France et l'Alsace.

En effet, à partir de 2010, le découpage de la région en « zones d'alertes » (figure 2) se traduit par un commentaire plus détaillé géographiquement, comme celui du 8 février 2010 : « Le niveau d'alerte a été activé sur la zone industrielle du sud lyonnais, l'agglomération lyonnaise et l'agglomération de Cluses-Sallanches. Le niveau d'information et de recommandations a lui aussi été activé sur le bassin lyonnais, bassin grenoblois, bassin stéphanois et sur l'agglomération de Roanne. Enfin, le niveau d'information et de recommandations a été activé hier sur l'agglomération de Bourg-en-Bresse, mais sans être reconduit pour ce jeudi ». De même, le 1^{er} février 2011, le journal mentionne l'existence d'un pic de pollution atmosphérique dans toute la région Rhône-Alpes.

L'édition de Lyon du *Progrès* peut ainsi se faire l'écho des dispositifs appliqués dans plusieurs zones d'alerte. Ce sont les zones numérotées 1, 11 et 9, dont il est souvent question dans cette édition du journal, qui mentionnent souvent la variabilité géographique de la pointe et les différences dans l'application du dispositif d'alerte. Comme en décembre 2013 : « Et surtout, il a concerné toute la région. On croyait l'Ouest lyonnais préservé : il n'en est rien. Ici comme ailleurs, on trouve d'importantes concentrations de polluants à côté des voiries saturées. Et pas seulement. » En mars 2014, le dispositif préfectoral

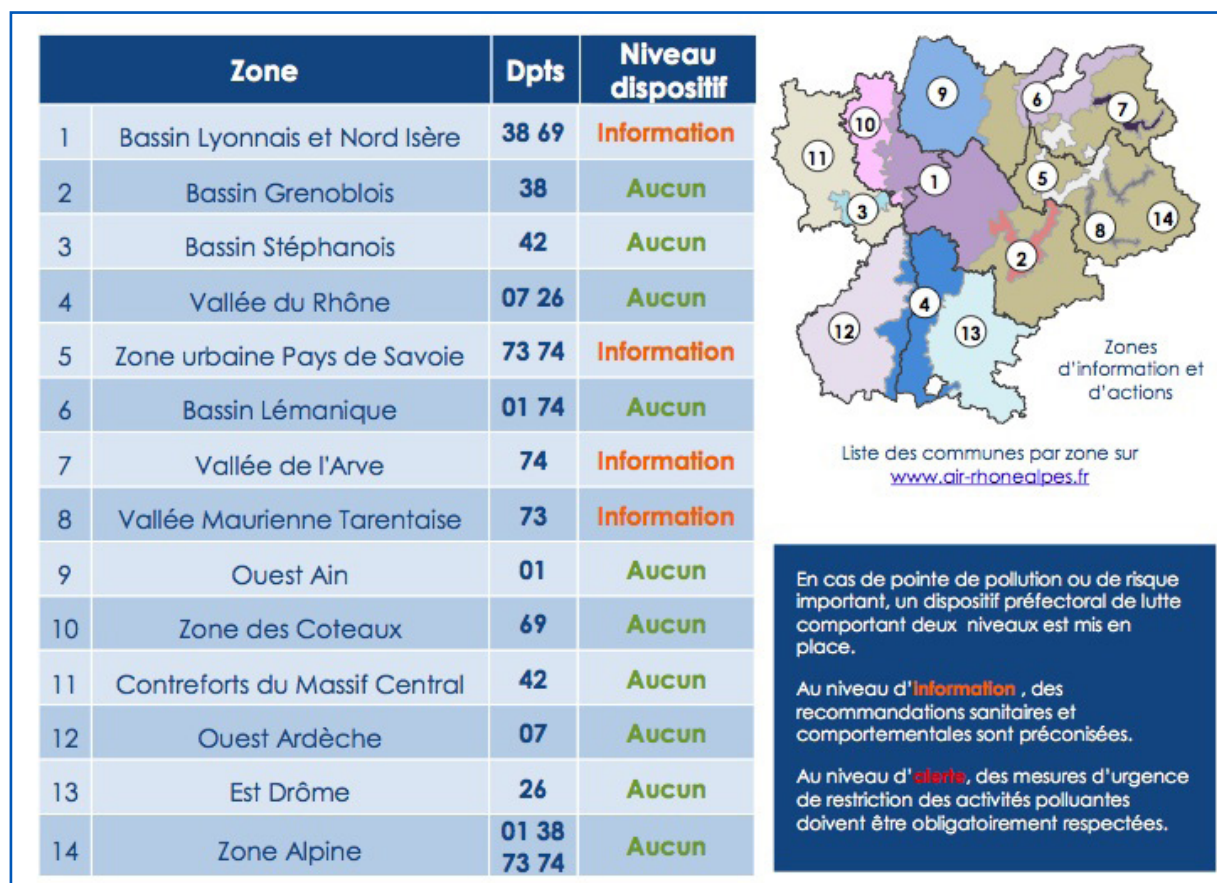


Figure 2.

Les zones d'application du dispositif d'information et d'alerte.
 The application areas of information and alert proceedings.

présenté est décliné selon les différentes zones d'alerte : « bassin lyonnais et le Nord-Isère, le bassin stéphanois, la vallée du Rhône, l'Ouest de l'Ain, ainsi que les contreforts du Massif Central ».

Au fil des ans, les épisodes de pollution se banalisent, leur impact sur la santé est mieux connu, même dans les campagnes comme le montre l'article relevé en avril 2013 : « La pollution atmosphérique, principalement celle aux particules fines, a encore fait parler d'elle hier puisque l'Ouest de l'Ain a été placé au niveau alerte. Même dans nos campagnes, cela fait quelques années qu'on la découvre. Pas parce que c'est une nouveauté, mais parce qu'elle est mieux suivie ».

Entre l'alerte et l'épisode de pollution : un certain flou. La grande différence entre les alertes industrielles antérieures à la loi et les alertes issues de la loi sur l'air est l'émergence d'un nouveau marqueur de la pollution : l'ozone, qui déplace la saison de l'occurrence des pointes

vers l'été. Les précurseurs de ce polluant secondaire sont liés à la circulation automobile et produisent de l'ozone grâce à une alchimie complexe qui fait intervenir la température et l'insolation. Les premiers épisodes de cette pollution invisible ont déconcerté le public, les articles du journal ont alors une fonction pédagogique évidente. Or, dès le mois d'août 1997, au lendemain de la loi sur l'air de 1996, Lyon a été concernée par des dépassements de niveau d'ozone.

La distinction entre épisode de forte pollution et alerte préfectorale peut prêter à confusion. La presse retransmet plus souvent le communiqué venant de la préfecture que la description d'épisodes n'ayant pas donné lieu à un dispositif d'alertes. La distinction entre l'information sur les épisodes de pollution et celle sur les alertes est difficile à décrypter. Autant *Le Progrès*, dans la mesure du possible, communique sur les dispositifs d'alerte mis en place par la préfecture, autant il ne recense pas systématiquement tous les épisodes au cours desquels les seuils ont pu être dépassés.

Analyse du contenu du corpus utilisé

Même à travers un corpus très largement dominé par une information institutionnelle, la teneur des articles analysés souligne le paradoxe que constituent ces épisodes fortement médiatisés car ils ont pour objectif de motiver la population pour réduire les émissions, mais leur occurrence est liée à la persistance de situations météorologiques bien particulières et défavorables à la dispersion des polluants. En outre, les alertes liées à l'ozone présentent un caractère contre-intuitif pour la population qui a du mal à voir le lien entre l'ozone, la circulation automobile et les belles journées ensoleillées de l'été. Ces alertes répondent à des normes imposées pour des polluants invisibles ; elles déconcertent la population habituée à saisir l'inconfort lié à la pollution de l'air à travers les fumées et les odeurs.

Les caractéristiques de ces alertes. La recherche de la responsabilité partagée entre météorologie et émissions anthropiques

Alors que les alertes industrielles antérieures à la loi sur l'air mettaient l'accent sur les conditions climatiques défavorables, les alertes issues de la loi sur l'air ont pour objectif d'attirer l'attention des habitants sur les émissions liées à leur utilisation de la voiture. Dès 1997, un article du *Progrès* se fait l'écho du message préfectoral rappelant que « ce ne sont pas les conditions météorologiques qui créent la pollution mais bel et bien les activités humaines comme la production industrielle ou le trafic routier. En revanche, pour des émanations équivalentes, les taux des polluants présents au-dessus d'un site peuvent varier, en fonction de critères climatiques ». Cette double origine, à la fois anthropique et climatique des épisodes fortement pollués, constitue le paradoxe essentiel de la médiatisation des pointes au moment de situations météorologiques défavorables, alors que les émissions de polluants sont, le plus souvent, chroniques, sauf exceptions. En février 2007, cependant, au cours d'un épisode d'accumulation de dioxyde d'azote, le journal rappelle le poids des facteurs naturels dans l'explication de l'occur-

rence de niveaux de pollution élevés : « la situation géographique de l'agglomération lyonnaise contribue à faire de Lyon une ville atmosphériquement sensible. Les conditions de dispersion des polluants sont influencées par une topographie particulière avec la présence du Rhône, de la Saône et de nombreux reliefs (collines de la Croix-Rousse, de Fourvière, de Sainte-Foy). Par ailleurs, les vents dominants orientés nord-sud et sud-nord favorisent l'arrivée de masses d'air en provenance de la « vallée de la chimie » implantée au sud de l'agglomération. En outre, la région lyonnaise est souvent le siège, en hiver, d'inversions de température (température plus élevée en altitude qu'au sol) favorisant la stagnation des polluants ».

À partir de 2007, les alertes ont concerné les particules et sont donc devenues plus fréquentes et de nouveau hivernales : le 10 janvier 2009, au moment de la pointe hivernale, le journal croit bon de préciser : « On savait que les chaleurs estivales rimaient très souvent avec pollution. On sait maintenant qu'en hiver aussi la qualité de l'air n'est pas garantie, loin de là. Air frais n'est pas forcément synonyme d'air pur, contrairement à ce que l'on pourrait penser ».

En outre, à partir de 2007, l'abaissement des seuils d'alerte se conjugue avec la modification de la méthode de mesure des particules qui, désormais, prend également en compte leur fraction volatile. La fréquence des pics de pollution augmente mais elle ne se traduit pas par une augmentation de l'importance des articles expliquant le détail de cette pollution ; bien souvent, le journal se contente d'insérer le communiqué préfectoral sans ajouter de commentaires. La précision n'est publiée que le 19 février 2011 : « l'abaissement du seuil va entraîner une hausse du nombre d'alertes dans la région Rhône-Alpes très touchée par la pollution atmosphérique ».

En juillet 2007, *Le Progrès*, à travers les propos du président de COPARLY, veut sensibiliser les lecteurs à l'élargissement de la notion de pointe de pollution ; il présente deux types de « pics de pollution » d'origine différente : « le 15 mars, une teneur inhabituelle et importante de nitrate d'ammoniac est constatée en Allemagne, Alsace, à Genève, Lyon et dans la vallée du Rhône. On pense que le fait générateur de cette pollution pourrait être corrélé avec des périodes d'épandage massif d'engrais aux Pays-Bas. Quant à la pollution du 25 mai (pluie de sable), grâce aux photos satellites, on peut découvrir que le 19 mai

il existait une tempête de sable dans le Nord de l'Afrique. Ces particules de sable ont été transportées par des vents favorables vers le Sud de la France ».

Mais le 21 décembre 2007, le communiqué transmis à la presse insiste de nouveau sur la double origine de ces épisodes. En outre, la présence de particules est mentionnée dans le dispositif d'alerte, conformément à l'évolution de la réglementation. « La préfecture a déclenché hier le niveau « d'alerte » pour la pollution atmosphérique sur le bassin lyonnais. Le maintien de conditions anticycloniques reste propice à l'accumulation des polluants – particules et oxydes d'azote – et la journée de vendredi s'annonce difficile, notamment à cause d'émissions inhabituelles liées au week-end de Noël et au fort trafic routier qu'il devrait générer ».

Le rappel en janvier 2008 est identique : « De plus, un excès de dioxyde d'azote a été recensé dans la matinée dans le Sud de l'agglomération déclenchant pour ce type de pollution le premier niveau d'alerte qui a été levé en fin d'après-midi. Cette situation était prévisible compte tenu du maintien des conditions anticycloniques de ces derniers jours et de l'accumulation de polluants émis notamment par le trafic routier, le chauffage domestique et certaines industries. » Encore le 17 juillet 2010, le journal souligne l'influence de la circulation autoroutière désignée comme coupable, alors que d'habitude la responsabilité incombait à la raffinerie de Feyzin : « Depuis quelques jours, la pollution atmosphérique dans l'agglomération lyonnaise a atteint le niveau 2. La ville de Feyzin se trouve également touchée, non pas à cause de la raffinerie, mais de la circulation autoroutière. Les prochains jours, la situation menace même de s'aggraver en raison du trafic du 15 août et en raison de la chaleur qui devrait être toujours aussi persistante ».

Au cours des 17 années analysées, les épisodes se sont succédé, mais leurs caractéristiques et leurs conséquences ont été présentées différemment au fil des années.

Quelques remarques sur le style et la méthode des journalistes

Comme souvent quand il s'agit de la retrans-

cription d'un événement par les médias, l'emphase est de mise, chaque événement est qualifié d'exceptionnel comme en janvier 2009 : « Taux record de pollution aux particules depuis dix ans sur Lyon... le phénomène est exceptionnel puisqu'il faut remonter dix ans en arrière pour retrouver des taux de pollution aux particules aussi élevés que ceux relevés hier. Résultat, l'indice ATMO qui mesure la qualité de l'air a atteint 10. Des mesures de limitation de vitesse sont décrétées par la préfecture ». En novembre 2011 : « L'épisode de pollution aux particules qu'a connu l'agglomération lyonnaise a été exceptionnel par sa durée : dix-sept jours. Le dispositif d'alerte (taux de particules supérieur à $80 \mu/m^3$) avait, lui, été déclenché le 17 novembre. L'agglomération compte déjà près de 70 jours de pollution aux particules fines contre 48 pour l'année 2010. » Ces records, enregistrés postérieurement aux évolutions du dispositif depuis 2007, sont-ils des records en valeur absolue ou bien peuvent-ils s'expliquer par l'abaissement des seuils retenus pour déclencher des alertes ? En revanche, en décembre 2013, l'épisode est minimisé : « Quinze jours consécutifs de pollution aux particules en décembre. L'épisode est long, mais n'a rien d'exceptionnel. »

L'humour accompagne souvent l'emphase. Est-ce le signe du manque de sérieux avec lequel le problème est traité ? « Lyon retient son soufre », calembour par lequel le journal intitule l'article de janvier 1997. Il révèle la présence des derniers pics liés au dioxyde de soufre. Les suivants seront plutôt liés à la présence de dioxyde d'azote et d'ozone. L'article du Progrès du 17 juillet 2010 mentionne que « La pollution atmosphérique due aux fortes chaleurs, c'est un peu comme la série des « Gendarmes » de Saint-Tropez. On est habitués à la voir tous les étés, et les épisodes sont plus ou moins longs et réussis. Hier, l'ozone, qui tient le rôle principal dans ce feuilleton météo à succès, en a remis une couche. Dans le Sud du bassin lyonnais, les concentrations de ce gaz ont fortement augmenté, et ont dépassé à 16 heures le seuil d'information. La préfecture a donc renouvelé sa liste de recommandations à destination des personnes sensibles. »

Au cours des épisodes de forte pollution, le journal donne largement la parole aux AASQA auxquelles il confie la description scientifique du phénomène. Même lorsque le journaliste signe lui-même un article à travers lequel il souhaite aborder le fond du problème, il donne souvent la parole aux ingénieurs de l'AASQA ou à d'autres

spécialistes comme Guy Blanchet, sollicité en février 2009. Les communiqués de presse de la préfecture, comme celui d'août 2004, s'appuient sur la crédibilité scientifique de l'AASQA pour donner le détail des niveaux de pollution ou des informations plus techniques. En août 2004, le communiqué publié conclue de la manière suivante : « Pour connaître l'évolution de la situation, consulter le site Internet de Coparly : www.atmo-rhonealpes.org ou son serveur vocal : 0 810 800 710. L'arrêté préfectoral est affiché aux portes de la mairie. » L'AASQA est même sollicitée pour donner des conseils de gestion, comme en janvier 2009 : « Pour la spécialiste de l'air, il faudrait arrêter la tolérance pour ces feux chez les particuliers » ; ou encore en juillet 2010 : « Il faudra lever le pied de l'accélérateur », prédisait Mario Duval car « la vitesse augmente la pollution ».

Le journal se fait l'écho de l'évolution des procédures réglementaires : puisque le journal relaie bien souvent le communiqué de la préfecture, il est normal que la procédure réglementaire dont il est issu soit mentionnée. Alors que la loi sur l'air est entrée en application le 1^{er} janvier 1997, dès le mois de janvier, un épisode de pollution atmosphérique dont l'ampleur n'avait pas été atteinte depuis 1990 a pris de court les autorités publiques qui se devaient d'expliquer les nouvelles procédures réglementaires préfectorales mises en place avant la publication du décret d'application de la loi, qui n'interviendra que le 24 juin 1999. La loi fixe en effet des obligations, mais beaucoup de ses mesures demandent une préparation afin de pouvoir être déclenchées en cas d'urgence. Or, dès janvier 1997, un épisode de pollution a précipité la mise en œuvre de la loi et imposé des prises de décision, considérées à l'époque comme courageuses, comme celle d'interdire aux poids lourds de traverser l'agglomération lyonnaise.

Le 4 août 1999, c'est l'arrêté du 15 juillet 1999 des préfets de l'Ain et du Rhône qui est mentionné : il a institué une procédure d'alerte sur les épisodes de pointe de pollution atmosphérique dans l'agglomération de Lyon, qui comporte trois niveaux. Niveau 1 : mise en vigilance, niveau 2 : information et recommandations, niveau 3 : alerte. Pour décliner les réglementations, le journal rappelle, le mercredi 8 décembre 1999, l'épisode de mise en place de la pastille verte en 1996.

En 2000, la question de la prévision des pointes se pose : « prévenir plutôt que guérir ».

À long terme, Supaire (AASQA du Sud de l'agglomération lyonnaise) voudrait pouvoir prédire 24 heures à l'avance les pics de pollution, mais pour ce faire : « il faut faire des études complémentaires et inventer des programmes informatiques qui soient capables de prédire, avec 80 % de fiabilité, le taux de pollution. Ces études et programmes informatiques sont actuellement en cours sur Grenoble. Le but de ces prédictions serait de pouvoir déclencher le dispositif avant le pic de pollution afin que la population prenne les dispositions nécessaires ».

Le journal, le 1^{er} août 2000, se fait également l'écho de l'élargissement du dispositif qui, auparavant, n'était appliqué que dans les grandes villes. Cependant, aucune restriction de conduite automobile n'a été prévue dans la vallée du Rhône, car il serait trop difficile de faire respecter la circulation alternée sur l'autoroute A7.

Le 6 août 2004, *Le Progrès* évoque l'arrêté préfectoral du 28 juillet expliquant la diffusion, le 30 juillet, d'un message de niveau « d'information et de recommandations » pour « pollution atmosphérique à l'ozone sur le secteur de l'Ain et de l'agglomération lyonnaise ». « En raison des fortes chaleurs, l'arrêté préfectoral en date du 28 juillet instituait le dispositif de communication de cas d'épisode de pollution atmosphérique qui serait activé selon deux types de cas : risque ou constat de dépassement des seuils de pollution correspondant au niveau dit d'information et de recommandations ; risque ou constat de dépassement des seuils de pollution correspondant au niveau dit d'alerte.

Selon la nature et l'étendue de l'épisode de pollution, ce dispositif serait activé sur un périmètre variable : secteur de proximité industrielle, zone rurale, zone urbaine ou périurbaine ».

Le 11 janvier 2006, le préfet décide d'imposer une réduction de la vitesse de 20 km/h. Cette disposition s'est appliquée au cours des épisodes de juillet 2006 et de décembre 2007.

Le 27 décembre 2007, le journal se fait l'écho de la mise en œuvre de cette mesure et donne la parole à la préfecture qui assure « que depuis que le préfet du Rhône, Jacques Gérard, a décidé de réduire de 20 km/h la vitesse maximum autorisée sur les routes et autoroutes du Rhône, là où les vitesses normalement autorisées sont supérieures à 70 km/h, la police et la gendarmerie ont renforcé les contrôles de vitesse organisés

au moyen de jumelles. La préfecture du Rhône soulignait hier que la vitesse surveillée par les radars fixes situés dans le Rhône n'avait pas été modifiée depuis le 21 décembre », jour du début de l'épisode. Le 28 décembre 2007, le journal indique que : « la mesure de réduction de 20 km/h de la vitesse maximale autorisée, mise en place le 21 décembre, a donc été levée hier soir sur tout le département du Rhône ». Et ce même article souligne que le préfet avait renforcé les contrôles de vitesse.

La réglementation est rappelée en janvier 2008 : « La préfecture précise que 'sur l'ensemble des routes et autoroutes du département du Rhône, les véhicules doivent respecter aujourd'hui une vitesse maximale inférieure de 20 km/h à la vitesse maximale autorisée si cette dernière est supérieure à 70 km/h' ». Cependant, le 31 janvier, on constate : « Hier, les automobilistes étaient invités sur des panneaux lumineux à limiter leur vitesse de 20 km/h en dehors de l'agglomération. Mais le message semblait bien peu respecté sur les boulevards périphériques. Ce qui pose le problème de l'efficacité de ce type de mesures non contraignantes mais aussi du dispositif d'alerte dans sa globalité ».

Et en janvier 2009, il convient de préciser que le préfet du Rhône, Jacques Gérard, a décidé de prendre des mesures drastiques : « Il a engagé le niveau d'alerte et réduit de 20 km/h la vitesse maximum autorisée de tous les véhicules, lorsque celle-ci est supérieure à 70 km/h ».

Le 2 juillet 2009, *Le Progrès* rappelle le fonctionnement de la procédure d'alerte : « les associations de surveillance de la qualité de l'air sont tenues, par arrêté préfectoral, d'informer la population et de diffuser des recommandations en cas de constat ou de prévision d'un pic de pollution. Le niveau d'information et de recommandations s'applique quand l'ozone atteint une concentration de 180 microgrammes par mètre cube en moyenne sur une heure. Il a pour vocation d'informer les personnes les plus sensibles à la pollution. Le niveau d'alerte est atteint pour une concentration de 240 microgrammes par mètre cube. Il a pour objectif la préservation de la santé de l'ensemble de la population : la préfecture peut alors prendre des mesures de restriction de circulation et des émissions industrielles. Depuis 2006, on est passé d'une logique de constat à une logique de prévention. La notion de 'risque de dépassement' pour le lendemain, basée sur des outils de prévision et l'expertise humaine, permet

désormais d'activer le dispositif préfectoral sans que les valeurs du jour aient franchi un seuil ».

Le 19 février 2011, les règles changent : « Pourtant, les conditions météo ne sont pas plus favorables à l'accumulation des polluants (grand froid et absence de vent) que la semaine dernière où l'alerte a été maintenue cinq jours consécutifs. Mais depuis, les règles ont changé... En effet, mercredi est entré en vigueur en Rhône-Alpes un nouvel arrêté pour les principaux polluants – SO₂, NOx, ozone et particules. Comme annoncé (voir *Le Progrès* du 11 février), les seuils de dépassement ont été abaissés. Désormais, le seuil d'information est fixé à 50 microgrammes par mètre cube en moyenne sur 24 heures, et le seuil d'alerte à 80 µg/m³ contre respectivement 80 µg/m³ et 125 µg/m³ auparavant. Ces nouveaux seuils ont pour but de se rapprocher de la réglementation européenne. Selon cette dernière, les pays membres ne doivent pas enregistrer sur un an plus de trente-cinq jours dépassant la moyenne de 50 µg/m³ sur 24 heures. Problème : l'abaissement du seuil va entraîner une hausse du nombre d'alertes dans la région Rhône-Alpes très touchée par la pollution atmosphérique. D'autant que le dispositif préfectoral peut être activé non seulement sur le constat du dépassement mais aussi en prévision de celui-ci, et l'activation du niveau d'alerte se fait dès que le seuil d'information a été franchi durant deux jours consécutifs. Mais le but est aussi de prendre plus rapidement des mesures destinées à diminuer le taux de polluants et ainsi réduire le risque sanitaire qui s'accroît avec leur persistance. Pour augmenter la réactivité des services, c'est la préfecture de région qui pilotera désormais les mesures qui seront identiques sur tous les territoires de la région. Parmi ces mesures, on compte : la réduction de la vitesse de 20 km/h par rapport à la vitesse maximale autorisée si cette dernière est supérieure à 70 km/h. Il n'y aura plus besoin d'arrêté préfectoral pour la déclencher : cette mesure sera maintenant automatique dès le déclenchement de l'alerte ».

Lors de la mise en place de cette procédure issue de la loi de 1996, les articles analysés reflétaient un certain scepticisme, mais, actuellement, on observe un mouvement inverse et une certaine impatience transparaît dans les articles, comme en mars 2013. En effet, à la faveur d'un nouvel épisode de pollution, le 6 mars 2013, la ministre de l'Environnement, Dephine Batho, trouvait les mesures d'urgence insuffisantes : « Reconnaisant qu'actuellement, ce qui est mis en œuvre

'n'est pas suffisant', la ministre de l'Écologie en appelle à des 'mesures structurelles'. 'D'où la question du diesel et la nécessité de réexaminer le fait d'avoir encouragé son développement sachant, en outre, qu'il est classé cancérigène depuis juin'. La ministre a pointé aussi les feux de cheminée et les foyers ouverts, responsables, eux aussi, de cette pollution aux particules ».

Le journal ne se contente pas d'exposer les procédures, il diffuse régulièrement, à la faveur des pointes observées, trois types de message : l'un concerne les mesures réglementaires prises, ayant pour objectif d'écrêter les pointes ; l'autre consiste à donner des conseils et des recommandations pour protéger la santé de la population, et le troisième a pour objectif d'inciter la population à modifier ses habitudes de mobilité ou de chauffage. Cependant, la crédibilité des mesures prises et des contraintes imposées repose sur des considérations sanitaires puisque la motivation des habitants pour participer à la maîtrise des polluants s'appuie sur leur désir d'améliorer leur environnement et donc leur santé. C'est pourquoi on retrouve régulièrement dans la presse l'état des connaissances sur la relation entre la santé et la pollution atmosphérique. Or l'analyse des articles du *Progrès* fait état de l'évolution de ce domaine : au début de la période retenue, la presse se fait l'écho du scepticisme des pneumologues qui considèrent que seule l'éradication du tabagisme est un enjeu de santé publique. Puis, peu à peu, les connaissances sur le sujet se sont amplifiées grâce aux grandes études épidémiologiques dont *Le Progrès* a rendu compte, parfois en dehors de la période des pointes. Ce sont souvent les ingénieurs des AASQA qui sont les porte-parole des épidémiologistes, comme si la surveillance, la métrologie et les perceptions des habitants sur le sujet étaient « en avance » sur les découvertes sanitaires. Cependant, au fil des ans, les méfaits de la pollution atmosphérique se sont imposés, non pas en concurrence avec le tabac mais en appui avec la lutte contre cet autre fléau. Il est intéressant de constater que la stratégie de communication utilisée par les découvertes récentes sur les niveaux de particules fines à Paris les a, par souci pédagogique, assimilées au tabagisme passif.

Les effets sanitaires des polluants font l'objet d'une communication régulière.

Seules les informations diffusées au moment des épisodes de pollution ont été retenues dans ce travail, alors qu'à l'occasion des stratégies de

communication des grandes études épidémiologiques, le journal a pu retranscrire leurs résultats.

Les premiers articles sur les pointes, qu'elles soient hivernales ou estivales, reflètent un certain scepticisme quant à la justification sanitaire des dispositifs mis en œuvre. L'appropriation par la société de la nécessité de prendre la qualité de l'air au sérieux est sûrement à mettre en relation avec l'affirmation progressive du lien entre les niveaux de pollution et la dégradation de la santé. Les réactions d'un certain nombre de médecins à l'égard des effets de la pollution seraient inaudibles et impubliables actuellement.

La crainte des pneumologues vis-à-vis de l'amplification médiatique d'un sujet sans objet sanitaire avéré a fait place aux travaux qui ont précisé quel peut être l'impact sanitaire des particules mesurées de plus en plus finement et de leur responsabilité vis-à-vis d'une mortalité prématurée.

Au cours de l'hiver 1997, lors d'un épisode présentant des niveaux élevés de dioxyde d'azote, *Le Progrès* ouvre ses colonnes aux propos d'un pédiatre qui a été assailli par les appels : « Des parents inquiets qui lisent trop le journal ou écoutent trop la radio », plaisante le médecin qui affirme : « En tout cas, je n'ai pas examiné dix cas sérieux par jour, depuis le début de l'alerte... Certes, j'ai vu des petits nez qui coulent et j'ai diagnostiqué quelques otites. Mais pas beaucoup plus que d'habitude. Les bronchites n'ont pas davantage augmenté que les bronchiolites. En revanche, certains de mes petits patients fragiles ont eu des crises d'asthme. Les plus atteints d'entre eux sont d'ailleurs des enfants qui étaient nés prématurément ». Il conclue son propos par une interrogation : « L'épidémie de grippe qui a frappé durement en décembre petits et grands, aurait-elle rendu ses victimes plus perméables aux conséquences de la pollution atmosphérique ? »

Dans l'édition lyonnaise du 6 mars 1999, un pneumologue déclare, en faisant preuve d'un certain scepticisme quant aux effets de la pollution atmosphérique : « s'il existe un parallélisme évident entre pollutions urbaines et maladies respiratoires, la saison en cours n'aura pas été plus dramatique que les hivers précédents. Et malgré les apparences, il n'a pas constaté jusque-là d'augmentation significative de cas relevant de la faculté. De là à penser que le citoyen s'habitue... »

Les premières alertes au moment des épisodes d'ozone sont accueillies avec un scepticisme évident par les médecins et spécialement les pneumologues auxquels le journal donne la parole le 10 septembre 1997 : « Des cas extrêmes », selon Raoul Harf, pneumologue, qui pense qu'il n'y a pas là de quoi « terroriser les foules – On est en train de créer un problème qui n'existe pas ». À l'instar de la plupart de ses confrères, le docteur Raoul Harf, praticien hospitalier à Lyon, n'est pas loin de penser que la pression médiatique concernant la pollution de l'air est tout à fait démesurée. « Le débat est intéressant sur le plan politique, mais il doit être relativisé sur le plan scientifique. La chaleur a tué sans doute plus de monde cet été, à commencer par Jeanne Calment, que la pollution. Il n'y a eu, ni en consultation, ni en hospitalisation, un seul cas qu'on puisse attribuer aux pics de concentration d'ozone constatés à Lyon en août. Même si la pollution est effectivement un facteur de morbidité dans certaines situations extrêmes, elle reste un phénomène marginal qui ne joue guère sur la durée de vie. Elle constitue à ce titre un danger sanitaire modéré, qui n'a rien à voir par exemple avec l'effet du tabagisme », affirme le pneumologue.

Une étude, menée entre 1985 et 1990 à Lyon, estime ainsi à une cinquantaine le nombre de victimes annuelles qu'on peut lui attribuer ! Elle conclue que : « la pollution atmosphérique ne tue pas mais elle peut aggraver l'état de santé de personnes déjà fragilisées ».

Dès 1997, la DDASS entreprend une étude pilote avec une vingtaine de pédiatres qui sont sollicités pour répondre aux questions portant sur 2 000 enfants de la région lyonnaise. L'objectif consiste à comparer l'état de santé de ceux qui sont particulièrement exposés à la pollution atmosphérique avec l'état de ceux qui ne le sont pas à l'intérieur comme à l'extérieur de la Communauté urbaine de Lyon.

Les hésitations du monde médical sont en discordance totale avec un sondage IFOP dont *Le Progrès* a rendu compte le 18 août 1997. En effet, 82 % des personnes interrogées pensent que la pollution atmosphérique constitue « une menace plutôt grave ou très grave » pour leur santé. Ce sondage IFOP a été réalisé par téléphone les 21 et 22 août auprès de 953 personnes représentatives de la population âgée de 18 ans et plus. « Plus de huit Français sur dix pensent que la pollution atmosphérique constitue 'une

menace plutôt grave ou très grave' pour leur santé, selon un sondage IFOP réalisé pour le dernier numéro de *L'Évènement du Jeudi*. Les Français sont aussi 64 % à faire confiance au ministre de l'Environnement, Dominique Voynet, pour 'proposer des solutions afin de lutter contre la pollution' de l'air. Sur une palette de propositions, 29 % des personnes interrogées préfèrent donner 'la priorité absolue aux transports en commun' et 25 % privilégient le développement du 'feroutage' (transport des camions par rail sur de longues distances). L'interdiction des voitures dans le centre des villes arrive en troisième position (18 %), suivie à égalité (12 %) de la circulation alternée (plaques paires un jour, impaires le lendemain) et de la restriction de l'utilisation du Diesel. »

En 2009, le discours a changé, comme le montre cet article du 16 janvier 2009, les connaissances sur les effets des particules sur la santé ont progressé : « Il y a dix ans, on parlait beaucoup du dioxyde de soufre et de l'ozone mais aujourd'hui on sait qu'ils sont plutôt moins nocifs que les particules », explique le Pr Jean-François Cordier, chef du service de pneumologie de l'hôpital Louis-Pradel. Les particules représentent « la moitié des décès anticipés dus à la pollution atmosphérique, soit 380 000 décès anticipés en Europe et dix mois d'espérance de vie en moins pour un Européen », explique Marie-Blanche Personnaz. Néanmoins, les pneumologues restent méfiants par rapport à un usage abusif des statistiques dans la mesure où, selon eux, les particules ne tuent que les personnes fragiles : « Le risque peut être mis en évidence à l'échelle des populations mais il est difficile au niveau de l'individu ou même d'une agglomération comme Lyon », précise le Pr Cordier. « Ainsi, si les urgences de l'hôpital Edouard-Herriot ont connu un pic de fréquentation en raison du froid, il ne s'agissait pas de pathologies liées à la pollution. Les décès interviennent pour l'essentiel chez des patients souffrant déjà de maladies cardio-vasculaires et en premier lieu de BPCO (ndlr : broncho-pneumopathie chronique obstructive) », explique Jean-François Cordier. « Selon l'Institut de veille sanitaire, le risque relatif de décès pour causes cardio-vasculaires est augmenté de 8 % dans l'agglomération lyonnaise pour une augmentation de 10 microgrammes par mètre cube des niveaux de particules grossières. Cette pollution peut aussi avoir des effets néfastes chez les enfants asthmatiques. En tout cas, « ce n'est pas le moment de ne pas suivre un traitement au long cours si on en a un », observe le pneumologue.

Pendant ce même épisode de janvier 2009, dans un autre article, M.-B. Personnaz souligne combien la surveillance de la qualité de l'air s'appuie sur des arguments sanitaires : « Les associations de mesures de l'air de la région mènent actuellement un programme pour mieux connaître la composition de ces particules fines. À même taille, elles peuvent avoir des effets très différents car certaines combustions sont associées à des cancérigènes ».

La réticence exprimée par les médecins s'est atténuée, et le lien entre la pollution chronique et les excès de décès prématurés n'est plus à démontrer depuis la publication, non pas au moment des pointes, des résultats des grandes études épidémiologiques internationales, APHEA et APHEKOM.

Lors de l'épisode de mars 2014, un article du *Progrès* du 12 mars rappelle les indications données par le CIRC : « Reconnue cancérigène par le Centre international de recherche sur le cancer, la pollution atmosphérique serait responsable de 223 000 décès par cancer du poumon dans le monde en 2010. En France, la pollution serait responsable de 42 000 décès prématurés chaque année, selon l'OMS (Organisation mondiale de la santé). Les particules sont considérées comme le polluant atmosphérique le plus nocif pour la santé humaine par l'Agence européenne de l'environnement. En pénétrant dans les ramifications les plus profondes des voies respiratoires, les particules fines peuvent provoquer des crises d'asthme, des allergies, des maladies respiratoires ou cardio-vasculaires. Cette pollution expose à un risque accru d'infarctus chez les personnes prédisposées. À Lyon, l'espérance de vie serait augmentée de six mois si les seuils recommandés par l'OMS étaient respectés pour les particules fines, selon l'étude Aphekom. L'exposition aux particules pendant la grossesse augmenterait également le risque de faible poids (moins de 2,5 kg) à la naissance. L'exposition maternelle aux particules fines et au dioxyde d'azote, en particulier au 3^e trimestre de la grossesse induirait par ailleurs un déficit en vitamine D. Cette exposition combinée au dioxyde d'azote et aux particules pendant la grossesse et la première année de vie serait aussi un facteur de risque d'autisme. »

La plupart des articles analysés diffusent les trois grandes catégories de messages identifiées. Ceux-ci s'appuient largement sur des considérations sanitaires ; ils ne s'adressent pas unique-

ment aux personnes sensibles auxquelles il est recommandé de prendre des précautions au cours de ces jours particuliers.

Les messages diffusés par la presse au cours de ces épisodes de forte pollution

Les alertes issues de la loi sur l'air introduisent les épisodes d'ozone que la population découvre avec étonnement. Ce scepticisme est en phase avec le discours des pneumologues présenté ci-dessus ; en revanche, lorsque les alertes liées aux épisodes de particules se multiplient, les allusions au chauffage, au froid et à la circulation automobile paraissent mieux comprises.

Les premiers épisodes de pollution par l'ozone surprennent, les articles ont alors une vocation pédagogique. En effet, le lien entre la santé, la circulation automobile et la persistance de l'épisode n'est pas toujours bien compris par les habitants. Dès 1997, l'alerte urbaine est critiquée par un pneumologue interviewé : « Ce système d'information, premier pas vers une responsabilisation du public, n'est pour l'instant accompagné d'aucune mesure concrète destinée à lutter efficacement contre la pollution. Il présente surtout deux inconvénients : d'une part, il focalise l'attention sur les milieux urbains, laissant ainsi croire que la campagne bénéficie d'une atmosphère plus saine, alors qu'elle n'est en réalité pas à l'abri des caprices de la météo : 'on trouve la pollution en ville parce qu'on la cherche' », ironise l'interlocuteur. D'autre part : « il accentue l'idée de catastrophe tout en camouflant d'autres problèmes ».

La présentation des alertes liées à l'ozone est toujours difficile car ce polluant ne répond pas au discours habituel sur les sources de pollution : l'ozone est un polluant dont la répartition spatiale étonne. Le 3 juillet 2010, « L'ozone est un polluant à part », explique Mario Duval, ingénieur d'étude à l'Air de l'Ain et des pays de Savoie, « il se forme lorsqu'un important rayonnement solaire provoque des réactions chimiques complexes avec les masses d'air pollué. »

En outre, les niveaux d'ozone, polluant secondaire, n'ont pas de relations directes avec les émissions de pollution : « Les Lyonnais l'ignoraient, mais ils ont de la chance. Alors que la ville était cet été écrasée sous la chaleur, avec des

températures oscillant entre 30 et 35°, soit les plus importantes relevées dans l'hexagone, Lyon était alors la seule grande ville de la région où les pics de pollution à l'ozone restaient inférieurs au seuil d'information et de recommandations malgré la présence d'une autoroute traversant la ville avec son lot de bouchons aux entrées sud et nord du tunnel de Fourvière et de nombreuses entreprises situées dans la vallée de la chimie. Alors que les départements limitrophes affichaient des taux extrêmement importants comme en Isère ou dans la Drôme, tant en milieu urbain que rural. Que le taux était limite dans les départements alpins, dans le Chablais ou le massif des Aravis. Le premier dimanche du mois d'août, la pollution a pourtant atteint un maximum de 196 microgrammes par mètre cube au cœur de Lyon, il était de 191 à Ternay, au sud de l'agglomération lyonnaise. Un jour où la circulation est moins intense, l'activité économique ralentie. Au début du mois d'août, la chaleur était constante, le vent inexistant et malgré tout, la pollution semblait diminuer. Alors qu'elle augmentait partout ailleurs ».

Les interdictions prises ne paraissent pas s'imposer : en juillet 2004, en annonçant les recommandations d'usage indiquées par la préfecture, le journaliste se permet ce commentaire : « Donc, dur dur, pendant ce week-end de grand chassé-croisé des juilletistes et des aoûtistes sur les routes des vacances. »

En août 2004, un commentaire sur la levée du dispositif préfectoral insiste sur le soulagement des populations et va à l'encontre de la pérennisation des bons gestes adoptés au cours des épisodes de forte pollution : « la situation s'est améliorée durant la journée d'hier, grâce à l'activité orageuse... Du coup, le niveau d'information et de recommandations n'est plus atteint ». Selon un communiqué de la préfecture, « les personnes sensibles peuvent reprendre une activité normale » et l'on peut « de nouveau utiliser solvants et peintures ». On peut enfin « circuler comme d'habitude », le communiqué rappelant toutefois « qu'une utilisation citoyenne de son véhicule peut largement contribuer à limiter les risques d'apparition d'une nouvelle période de pics de pollution ».

Le discours sur la pollution liée à l'ozone est encore mal approprié, il reprend souvent un discours sur les particules hivernales ou sur l'ambrosie. En août 2004, l'attention est attirée sur les pollens qui « parlent » sans doute plus aux

populations que l'ozone : « Par chance, il y a actuellement peu de pollens dans l'atmosphère, ce qui amplifierait le phénomène ». Ce type de pollution invisible, survenant au cours des belles journées ensoleillées et chaudes, est contre-intuitif ; les journalistes essaient de le relier à des éléments plus sensibles : canicule, ambrosie, pollens.

Les précautions à prendre au cours d'un épisode d'ozone peuvent être confondues avec celles qui encouragent à résister à la canicule : le 25 juin 2005, le journal, en complément du signalement de la communication préfectorale sur le dépassement des seuils d'ozone, ajoute que : « la cellule du plan canicule n'a pas eu à déplorer hier de conséquences sanitaires graves, les pompiers du département ont néanmoins enregistré un plus grand nombre d'interventions pour venir en aide à des personnes en difficulté à cause de la chaleur ».

Un des arguments pour présenter les mesures contraignantes liées à l'ozone consiste à assurer que « la plupart des grandes villes européennes sont concernées par ce type de pollution » (23 août 1997).

Certains articles détaillés, comme celui du 13 juillet 2010, font état de l'étendue de la pointe : « Concrètement, un pic de pollution atmosphérique a débuté dans le sud et l'ouest de la région Rhône-Alpes et s'est étendu jeudi. En ville, mais aussi à la campagne. L'ozone n'est en effet pas directement émis par les activités humaines, et n'est donc pas nécessairement plus présent dans l'air urbain : avant que le rayonnement solaire ne provoque la transformation chimique de polluants en ozone, les masses d'air pollué se déplacent et les taux d'ozone les plus élevés sont donc relevés en périphérie des villes ».

L'article continue en insistant sur la dimension spatiale de l'épisode et sur les différences entre la ville et la campagne : « Ainsi Bourg, ses alentours et la Dombes sont victimes du déplacement de la pollution lyonnaise et on y observe des concentrations importantes d'ozone. Le pays de Gex est moins exposé, la pollution de Genève se déplaçant majoritairement vers la Haute-Savoie ».

Si les dispositifs imposés au moment des épisodes liés à l'ozone ont du mal à s'imposer, les communiqués, issus de la préfecture et souvent relayés par les AASQA, formulent des recommandations.

Des dispositifs d'urgence sont mis en place : les restrictions imposées à la circulation au cours des épisodes de pointe ont progressivement monté en puissance. Alors qu'en 1997, la presse se fait l'écho d'une certaine réticence vis-à-vis des contraintes, progressivement la limitation généralisée s'impose, même si elle n'est pas toujours respectée.

En janvier 1997, Paul Bernard, le préfet de Région, en liaison régulière avec Corinne Lepage, ministre de l'Environnement, a pris pour la première fois en France des mesures restreignant la circulation. Il a décidé d'interdire aux poids lourds de plus de 7,5 tonnes en transit d'emprunter l'axe A6/A7 *via* le tunnel de Fourvière entre Anse et Ternay. Cette décision est qualifiée de courageuse, mais l'article s'empresse d'ajouter « qu'elle ne présage en rien de celle qui sera prise à titre définitif sur la traversée de la région lyonnaise par ces fameux poids lourds mais qu'elle irrite d'ores et déjà les usagers de la rocade Est ».

Dès octobre 1997, alors que Paris a mis en place une première application des mesures d'urgence avec une journée de circulation alternée, Lyon se positionne par rapport à cette décision qui, selon les élus et techniciens, ne s'impose pas dans le contexte lyonnais, bien différent de celui de Paris. « Le principe même de cette mesure n'est pas décidé entre Rhône et Saône. Qui payerait alors la gratuité. Si une pollution d'intensité identique survenait prochainement à Lyon, il est assez peu probable que le préfet décrète la mise en action d'une mesure similaire. L'agglomération lyonnaise ne dispose toujours pas de plan arrêté de lutte contre la pollution atmosphérique. Ce qui ne veut pas dire pour autant qu'elle se désintéresse du problème... La gratuité des transports en commun qui est associée à cette mesure demeure par ailleurs toujours posée. En effet, la France entière paie pour la gratuité des transports en commun à Paris. Mais en province, et donc dans l'agglomération lyonnaise, qui financerait les pertes de recettes ? L'État, les collectivités locales, l'exploitant du réseau ? Le débat est toujours ouvert ».

Le plus souvent, les articles dépouillés transfèrent des recommandations

Les recommandations diffusées dans les

articles : souvent les conseils prodigués sont accompagnés d'une description de l'événement en pensant qu'une meilleure compréhension de la situation est nécessaire pour que les habitants s'approprient les recommandations et les mettent en œuvre : en décembre 2007, l'agglomération de Lyon connaissait un épisode intense de pollution par les particules en suspension, l'article du *Progrès* précise que : « les polluants provenaient en majorité du chauffage, de l'industrie et du trafic automobile. Leur formation et leur accumulation ont été favorisées par un temps anticyclonique froid et stable ».

Cependant, dans les recommandations citées, la distinction entre les messages destinés aux personnes sensibles ou fragiles qui doivent se préserver et adopter une stratégie d'évitement et les recommandations destinées à l'ensemble de la population pour participer à la maîtrise des émissions, n'est pas claire. Cette intrication des recommandations est particulièrement nette en août 1999, lorsque COPARLY fait passer des messages classiques : « L'usage du tabac, de produits irritants des voies respiratoires comme les solvants et les peintures est plus que jamais déconseillé pour les personnes sensibles, qui doivent suivre par ailleurs rigoureusement leur traitement médical... Il est recommandé d'éviter d'utiliser son véhicule personnel, de réduire sa vitesse, de pratiquer le covoiturage, d'utiliser les transports en commun et de réduire l'usage professionnel et domestique des solvants et des peintures ».

À partir de 2009, les recommandations sur le chauffage accompagnent les alertes prononcées lors des épisodes liées aux particules. Le 10 janvier 2009, au cours d'un épisode présentant des niveaux de particules « qui n'avaient pas été enregistrés depuis 10 ans », les recommandations dépassent le simple discours devenu classique sur la voiture pour attirer l'attention sur le chauffage et, en particulier, sur le chauffage au bois : « La principale d'entre elles est d'éviter au maximum de prendre sa voiture et de privilégier les transports en commun. Pour les particuliers, il est vivement conseillé de ne pas chauffer son domicile à plus de 19 degrés, et d'éviter le chauffage au bois. Réputé plus écologique, il rejette plus de particules dans l'air et pollue plus que les autres types de chauffage ».

Le 13 janvier 2009, un autre article souligne la responsabilité du chauffage au bois car « apparaissant à la faveur du froid, la pollution aux parti-

cules provient à 60 % du chauffage dans l'agglomération lyonnaise dont 85 % est lié au chauffage au bois, selon COPARLY. Il s'agit de chauffages individuels peu performants, et le développement anarchique de ce type de chauffage devient inquiétant », note Marie-Blanche Personnaz qui dénonce d'autres coupables : « Le reste provient du trafic routier, surtout de poids lourds roulant au diesel. Mais les feux de déchets de jardins peuvent aussi provoquer localement une hausse importante de cette pollution ».

Les recommandations sanitaires. Il faut attendre avril 2000 pour que le Haut Conseil de Santé Publique définisse des messages sanitaires à diffuser aux personnes sensibles et vulnérables en cas de pic de pollution. Cependant, dès 1997, François Samard, journaliste, rapportait les recommandations du préfet : « Le préfet de région a d'autre part rappelé que l'arrêt des activités sportives de plein air dans les établissements scolaires restait d'actualité. Une mesure qui devrait inciter les parents à ne pas emmener, de leur côté, leurs enfants gambader dans les allées du parc de la Tête d'Or, comme on a pu le constater notamment mercredi. Les enfants, les personnes âgées et celles souffrant de maladies respiratoires ou cardio-vasculaires sont en effet, à des titres divers, les plus exposés aux risques de la pollution atmosphérique ».

En juillet 2004, voici quelles sont les recommandations diffusées par la préfecture : « notamment éviter l'utilisation de la voiture et réduire la vitesse de 20 km/heure. Attention aux répercussions sur les personnes sensibles, âgées, présentant des pathologies chroniques cardiaques ou respiratoires, petits en bas âge ».

Parfois, comme le 1^{er} février 2011, le journaliste accompagne les recommandations de commentaires plus goguenards : « éviter les cheminées à bois (sauf en cas de chauffage principal), limiter l'usage des véhicules, et réduire les vitesses sur autoroute. Plus facile à dire qu'à faire... D'autant que, hier soir, l'information n'était pas relayée sur les panneaux à messages variables des voies rapides (A47, RN88 ou A72). Ni sur les sites Internet officiels de la préfecture et de la direction interdépartementale des routes... »

Ces recommandations paraissent plus crédibles si elles s'appuient sur des éléments sensibles : le chimiste Gautier, membre de l'Académie de médecine et du Conseil d'hygiène de la Seine, en 1901, pointe le décalage entre la per-

ception du public et celle du savant : « Je sais bien que le public, la presse et l'Administration elle-même se préoccupent toujours davantage de ce qui est immédiatement sensible, de ce qui ajoute visiblement aux inconvénients de la vie en commun, de ce qui fait crier, en un mot, que de ce qui ne se voit pas, de ce à quoi nous sommes habitués depuis longtemps. Les plaintes du public et des journaux se produisent à propos des fumées intermittentes, noires et prolongées, bien plus qu'en raison du dégagement continu dans l'air qu'on respire directement de doses énormes de gaz toxiques dont les effets sur la santé publique ne sont pas immédiatement appréciables^d. » Contrairement à cette situation, la médiatisation des alertes décrétées dans le cadre de la loi sur l'air, veulent communiquer sur l'invisible, et c'est sans doute ce qui explique leur difficile médiatisation.

Pourtant, les personnes asthmatiques ressentent physiquement les effets de la pollution au sein même de la ville : « C'était irrespirable. Je ne pouvais pas sortir en ville sans mon broncho-dilatateur. » Certains parleront peut-être d'une réaction psychosomatique aux annonces faites dans les médias. Mais la souffrance physique était bien réelle » en août 2004. D'autres communiqués mettent l'accent sur l'apparition d'un voile de pollution.

La présence de symptômes physiques légitime les dispositifs, comme en janvier 2008 : « Des odeurs nauséabondes et des picotements dans les yeux. Hier, les Lyonnais ont ressenti à des degrés divers un nouveau pic de pollution atmosphérique. Le niveau d'alerte a même été activé par la préfecture sur toute l'agglomération pour une pollution aux particules fines ».

Ou bien, lors d'un épisode de pollution par l'ozone, le 3 juillet 2010, *Le Progrès* recommande : « il est conseillé de limiter les activités sportives, les inhalations de solvants et tabac, spécialement pour les personnes sensibles (enfants, personnes âgées, asthmatiques, allergiques, cardiaques). Chacun est également appelé à restreindre ses déplacements, à préférer les transports en commun, la marche à pied ou le vélo. » Au cours des périodes de dépassements de seuils, comme le 3 avril 2013, le mélange entre les informations sanitaires et les prescriptions à respecter en cas de persistance de niveaux de particules élevés, est évident et souligne combien l'appel à la protection de la santé est un levier sur lequel les autorités s'appuient pour présenter

le bienfait des mesures à prendre contre la pollution atmosphérique : « Ses conséquences sur la santé sont parfois graves : irritation des voies respiratoires, bronchites chroniques, maladie cardio-respiratoire pouvant entraîner des décès. Les personnes les plus sensibles sont les enfants, les personnes âgées, asthmatiques, allergiques, insuffisants respiratoires et cardiaques. Mais elle (la pollution) reste pourtant difficilement visible et seuls les appels à réduire sa vitesse en rappellent la dangerosité... 50 % de cette pollution aux particules fines ont pour origine le chauffage, celui au bois d'abord ; 25 % sont dus à l'industrie, le reste est lié au trafic routier et particulièrement au diesel. »

L'alerte ne se contente pas de diffuser un message pour préserver les personnes sensibles, elle est utilisée également pour diffuser des recommandations qui pourraient être pérennisées.

Les élus s'expriment peu

Les articles analysés au moment des pointes de pollution mettent davantage en scène la préfecture, qui donne souvent la parole aux AASQA, que les élus. Rares sont les interventions d'élus, dans la presse, pour profiter de l'occasion offerte par ces épisodes pour faire passer des messages permettant d'encourager des modifications pérennes. Pourtant, en 1997, Raymond Barre constatait : « L'important n'est pas de prendre des mesures contraignantes les jours les plus difficiles, il est d'éviter de se trouver dans de telles conditions ». Les pics de pollution peuvent servir de prétexte pour encourager et accélérer la mise en œuvre d'outils de planification destinés à réfléchir sur des mesures qui seraient efficaces sur le long terme. On peut lire, en 1999 : « dans le cadre de la lutte contre la pollution sur le long terme, le préfet a récemment installé la commission du Plan régional pour la qualité de l'air. Car il ne faut pas se méprendre : si les pics de pollution sont spectaculaires, c'est bien la pollution de fond quotidienne qui représente le mal le plus insidieux qu'il convient de combattre ».

D'ailleurs Raymond Barre avait déclaré précédemment que : « la ville de Lyon doit participer, aux côtés de l'État, à la commission chargée d'élaborer un plan opérationnel de lutte contre la pollution atmosphérique, dans le cas de situations anormales ». Ce positionnement de Lyon par rapport à Paris se retrouve dans la gestion de la crise liée à la pollution du mois de mars 2014.

Dès 1997, à Lyon, on retrouve l'utilisation par les élus, Raymond Barre en l'occurrence, de la loi sur l'air pour faire accepter les travaux déjà élaborés, avec pour objectif de promouvoir les transports en commun en site propre ; l'amélioration de la qualité de l'air n'étant qu'un corollaire : le 22 janvier 1997, *Le Progrès* rend compte du dernier conseil municipal au cours duquel Raymond Barre a expliqué qu'il estimait que l'élaboration du Plan des déplacements urbains et un réseau de transports en commun attractif devaient être les priorités pour lutter contre la pollution. Il a affirmé le rôle prépondérant que peuvent jouer les transports en commun pour « modifier les comportements » et estimé que le Plan des déplacements urbains en voie d'élaboration doit être plus que jamais « la priorité ». « Cette démarche fera de Lyon la première grande agglomération à adopter un tel plan après le vote de la loi sur l'air ».

En 1999, Philippe Ritter, directeur des services d'écologie urbaine de la ville de Lyon, dans un colloque sur l'alerte le 11 juin 1999⁵, déclarait : « les alertes servent à sensibiliser les Lyonnais à l'acuité du problème de la pollution atmosphérique, et à les préparer à accepter les aménagements nécessaires » ; il pensait que la « répétition des situations anormales, défavorables, pénalisantes en termes d'image... constitue une puissante incitation (pour les décideurs) à développer une action pour y remédier ». Il était conscient de l'ampleur de la tâche à accomplir pour améliorer la qualité de l'air à Lyon. Or, des progrès considérables ont été accomplis sur les transports en particulier mais la relation avec la qualité de l'air n'a pas été mise en valeur à l'occasion des pics de pollution ; la sensibilisation des populations a porté sur les aménagements entrepris par la ville de Lyon pour les vélos ou les tramways, par exemple.

Il faut attendre le mois d'août 2005 pour que la ville de Lyon s'exprime sur les dispositifs préfectoraux dont la mise en œuvre ne peut s'appliquer que si elle est reprise dans les plans de circulation de la ville de Lyon. Or cette présentation ne fait pas allusion ni au PPA ni au PDU. Jean-Pierre Forest, responsable du stationnement à la direction des déplacements urbains de Lyon, répond aux questions concernant les mesures d'urgence décrétées par le préfet :

« – Au mois d'août, le stationnement est gratuit sur 2 zones à Lyon. Cette gratuité est remise en cause en cas de pic de pollution ? Effectivement le stationnement est gratuit en dehors de la

Presqu'île. En revanche, la mise en place de loi sur l'air en 1996, pour lutter contre la pollution, impose des dispositions particulières. Si le seuil d'alerte de pollution – de niveau 3 – est atteint, non seulement le stationnement n'est plus gratuit mais le prix horaire est multiplié par 2 pour les 22 000 places de Lyon. Cette mesure implique par conséquent la gratuité du stationnement résident ce jour-là.

- Quelles sont les autres mesures de régulation de la circulation en cas de seuil d'alerte dépassé ? Il y a également la mise en place de la circulation alternée. Les véhicules dont le 1^{er} groupe de chiffres de la plaque d'immatriculation est pair peuvent circuler les jours pairs et vice-versa pour les chiffres des jours impairs. Il existe une dérogation pour les véhicules détenteurs de la pastille verte. L'accès aux transports publics est gratuit ».

Toutefois, le 14 avril 2007, Jean-Louis Touraine, interrogé par François Samard sur les mesures d'urgence, affirme : « Il est évident qu'il faut se préoccuper de la dizaine de pics que l'on peut avoir dans l'année, mais il est avant tout essentiel de faire chuter le niveau de pollution au quotidien ». Cependant, il répond, dans les colonnes du journal, aux questions posées :

« - En cas de pic de pollution, peut-on envisager que la Ville de Lyon décide, comme Paris hier, de rendre gratuit le stationnement résidentiel ?

- Nous avons la chance de ne pas être dans ce cas actuellement mais nous avons connu des pics de pollution l'été. À Lyon, ce type de décision ne pourrait se faire que de manière conjointe avec la préfecture si des seuils critiques étaient atteints justifiant des mesures concernant le stationnement et les transports en commun. Mais le contexte de Lyon est très différent de celui de Paris et la gratuité du stationnement résidentiel n'aurait absolument pas le même impact.

- Pour quelles raisons ?

- Le stationnement résidentiel sur voirie, en raison de son coût attractif de 14 euros mensuels, a beaucoup de succès à Lyon, et le quart, et dans certains arrondissements 40 %, des places est occupé par des résidents. Par ailleurs, à Paris, la totalité des places disponibles en surface sont payantes. Sur l'ensemble de Lyon, trois quarts de celles-ci sont encore gratuites. La mesure ne concernerait donc que 25 % des places dis-

ponibles. Il faut aussi savoir que chaque jour circulent dans Lyon 200 000 voitures d'habitants de la ville mais aussi 400 000 automobiles originaires d'autres communes.

- Quelle est la priorité pour lutter contre la pollution atmosphérique ?

- Il est évident qu'il faut se préoccuper de la dizaine de pics que l'on peut avoir dans l'année, mais il est avant tout essentiel de faire chuter le niveau de pollution au quotidien. Et on peut se féliciter d'avoir réussi à faire baisser, pour la première fois depuis 1945, la part de l'automobile dans les déplacements en 2005 et 2006. C'est un tournant. Nous allons aussi interdire la circulation des camions de livraison les plus anciens, donc les plus polluants dans la ville ».

Le mois d'août 2003 a connu des records de niveaux d'ozone, non pas dans le centre de l'agglomération mais en périphérie, ce qui a justifié la gratuité des transports en commun à Vienne. Ainsi, selon *Le Progrès* du 8 août 2003 : « Nouveaux pics de pollution hier après-midi à Vienne avec 242 microgrammes d'ozone par mètre cube d'air. Face à ce nouvel épisode atmosphérique, la communauté d'agglomération du pays viennois a décidé d'offrir la gratuité des transports en commun pour inciter à laisser sa voiture au garage ».

Conclusion

Ce rapide survol qualitatif de la médiatisation des épisodes fortement pollués permet de mieux saisir quelle a été l'évolution des dispositifs d'alerte mis en œuvre à partir de la loi sur l'air de 1996. L'introduction, par la loi sur l'air, de l'ozone comme polluant susceptible de déclencher des alertes a beaucoup déconcerté les habitants qu'il a fallu convaincre du lien, contre-intuitif, entre les belles journées ensoleillées et la pollution de l'air attribuée aux émissions automobiles. Le lien entre le froid persistant de l'hiver et les particules paraissait plus évident, et les alertes industrielles, en écrêtant les pointes par une réduction des émissions de SO₂ avaient montré leur efficacité.

Les articles examinés rendent compte des messages délivrés, le plus souvent, par la préfecture, relayée pour les explications scientifiques par les ingénieurs des AASQA. Ces messages ont trois objectifs : imposer des mesures temporaires pour limiter les pointes, diffuser les pré-

cautions à prendre par les personnes sensibles et encourager la population à adopter certains comportements vertueux. Les mesures temporaires, imposées par le préfet, consistent essentiellement à limiter la vitesse sur les grands axes. D'après les articles analysés, on sent que l'observation de cette prescription induit un certain scepticisme, et le passage à des dispositifs plus contraignants, tels que la circulation alternée, est très critiqué car « Lyon n'est pas Paris ». Les messages à faire passer pour la protection des personnes sensibles sont hésitants, et le récent arrêté d'août 2014 montre combien ces recommandations sont difficiles à uniformiser, à synthétiser et à stabiliser. Ces incitations qui relèvent d'une stratégie d'évitement sont souvent confondues avec les conseils donnés à l'ensemble de la population pour adopter des comportements plus conformes à la maîtrise des émissions polluantes. Cependant, le passage à des mesures pérennes n'est que rarement évoqué, même par les élus qui n'utilisent pas les alertes pour montrer aux habitants les aménagements effectués pour maîtriser les émissions. Depuis Raymond Barre, qui avait évoqué les PDU, les élus interrogés réagissent sur les mesures d'urgence et ne communiquent pas sur les décisions d'aménagement efficaces sur le long terme.

Les dispositifs d'alerte, comme toutes les politiques en faveur de la maîtrise des pollutions atmosphériques, s'appuient sur des considérations sanitaires. Aux articles teintés de scepticisme des premières années succède une volonté de prendre la question de la pollution atmosphérique au sérieux. Cette transformation de l'opinion publique semble être liée au développement des connaissances sur les effets sanitaires des polluants et spécialement des particules fines ; la pollution atmosphérique ayant été déclarée, en octobre 2013, cancérigène probable par le CIRC (Centre International de Recherche sur

le Cancer), lié à l'OMS (Organisation Mondiale de la Santé). Les résultats des grandes études sanitaires font l'objet d'une médiatisation, selon le rythme de la publication des résultats, le plus souvent en dehors des épisodes de pollution. On peut alors se poser la question de l'efficacité des alertes dans le rôle qu'elles ont pu jouer en tant que « lobbying » vis-à-vis de l'opinion publique pour faire changer les comportements. En effet, les sondages effectués à la fin du XX^e siècle montraient déjà l'importance que la population accordait à la pollution atmosphérique comme un problème environnemental complexe majeur en regard duquel les recommandations assez faibles prodiguées par la préfecture pouvaient paraître dérisoires par rapport aux attentes. La politique axée sur les épisodes fortement pollués présente un caractère paradoxal car les recommandations prodiguées pourraient être pérennisées, dans la mesure où les données sanitaires insistent sur le poids de la pollution de fond dans les dommages sanitaires causés par la pollution atmosphérique. Or, les dispositifs mis en place pour écrêter les pointes ne suffisent pas à maîtriser la pollution s'ils ne sont pas repris quotidiennement. Ce paradoxe est renforcé par deux ambivalences des alertes : d'une part, les messages diffusés ne distinguent pas clairement le mal-être sanitaire provoqué par ces niveaux élevés qui doivent attirer l'attention des personnes fragiles sur les précautions à prendre, des actions à mettre en œuvre pour lutter durablement contre la pollution. D'autre part, les alertes provoquées par des causes météorologiques peuvent-elles être levées par des dispositifs permettant la maîtrise temporaire des pollutions ? Cette distinction entre les stratégies d'évitement à encourager pour les personnes sensibles et les « bons gestes » que la population doit s'approprier pour agir sur la pollution, est-elle pertinente ? Tous les individus ne sont-ils pas à la fois victimes et acteurs de la mauvaise qualité de l'air ?

1. Langumier J., La pollution de l'air dans la presse: une représentation « dramatique », Etude de la production des quotidiens régionaux de l'agglomération lyonnaise, *Pollution Atmosphérique* n° 176 , 2002 p. 503-512
2. Sondage IFOP réalisé pour Airparif en octobre 2014 auprès de 500 Franciliens.
3. AASQA (Association Agréée pour la Surveillance de la Qualité de l'Air) qui a précédé Air Rhône-Alpes.
4. Armand Gautier, « Les fumées de Paris. Influence exercée par les produits de combustion sur l'atmosphère de la ville », *Revue d'hygiène et de police sanitaire*, février 1901, p. 101.
5. *Air pur*, n° 56, 1999, « L'alerte dans le domaine de la qualité de l'air correspond-elle à un risque sanitaire, physique ou médiatique ? »