



La controverse médiatique dans le financement de la Formule 1
entre 1990 et 1998 : stratégies, confrontation et inégalités

Mémoire dirigé par Étienne PENISSAT

« J'ai bien pris conscience des dispositions concernant le plagiat et je m'engage à ce que mon travail de mémoire en soit exempt »

Remerciements

Je tiens à remercier mon directeur de Mémoire, Monsieur Étienne PENISSAT pour l'accompagnement et les différents accès qu'il m'a fourni pour la réalisation du travail.

Je souhaite remercier aussi le journaliste Basile DAVOINE pour le temps qu'il m'a accordé afin de réaliser un entretien.

Je remercie par avance celui ou celle qui sera chargée d'évaluer mon mémoire lors de la soutenance, pour les analyses constructives qui seront faites sur mon travail.

Table des matières

Introduction	1
Chapitre I : L'espace médiatique : le champ de bataille entre les acteurs	10
I) L'intérêt économique de la FIA contre l'intérêt sanitaire des responsables publiques : moteurs du scandale public	10
A) Lorsque la FIA et le Gouvernement lavent leur linge en public	10
B) S'arroger le monopole de l'opinion publique et ne pas « perdre la face » (GOFFMAN, 1967)	14
II) La force de la FIA : la division	18
A) « Le lobby des cigarettiers et de la Formule 1 travaillent main dans la main pour déstabiliser le gouvernement », <i>Clives BATES</i>	18
B) La pluralité des espaces au service de la FIA	22
Chapitre II : Lorsque l'économie domine la santé	28
I) Définir c'est déjà choisir	28
A) Le passage sous silence de la lutte contre le tabac	28
B) À la recherche de la légitimité	32
II) « Les hiérarchies politiques s'imposent aux hiérarchies médiatiques » (NOLLET Jérémie, 2016, p.31)	34
A) Le privilège médiatique des légitimes	35
B) La dépendance des dominés médiatiques aux dominants	39
Conclusion	42
INDEX DES NOMS PROPRES	43
BIBLIOGRAPHIE :	46
Iconographie :	46
Sources Primaires :	46
Articles de presses :	46
Sources internet :	46

Sources Secondaires :	47
ANNEXES I : INTERVENTIONS PUBLIQUES DES ACTEURS	49
ANNEXE II : TABLEAU DES ÉVÈNEMENTS.....	77
ANNEXE III : GRILLE D'ENTRETIEN	82
ANNEXE IV : RESTRANSCRIPTION INTÉGRALE DE L'ENTRETIEN.....	91
ANNEXE V : PAGE 9 DU COMPTE RENDU INTRAL DES QUESTIONS AU GOUVERNEMENT DU 16.12.1997	104
ANNEXE VI : PRINCIPALES ACTIVITÉS DE LA COMMISSION EUROPÉENNE DANS LA SEMAINE DU 24 NOVEMBRE 1997	105
ANNEXE VII : RÉOLUTION DU CONSEIL DU 26 NOVEMBRE 1996	107
ANNEXE VIII : ARTICLE 205 DE LA VERSION CONSOLIDÉE DU TRAITÉ D'AMSTERDAM	109
ANNEXE IX : DIRECTIVE 98/43/CE DU 06 JUILLET 1998.....	111
ANNEXE X : LISTE DES ARTICLES UTILISÉS	119

Introduction

« Vos remarques devant l'Assemblée Nationale ayant été publiques, je crois approprié de communiquer le contenu de la présente lettre à la presse », Max MOSLEY (président de la FIA¹). Il s'agit là de la fin du communiqué de presse publié par le journal le Figaro le 18.12.1997 du président de la FIA, suite à l'intervention lors des questions au gouvernement du 16.12.1997 du ministre des sports Français Marie Georges BUFFET concernant la tenue de l'édition 1998 du Grand-Prix de France. Au-delà de la justification que se donne le président de la FIA concernant la publicisation de la lettre à la presse, il convient de concevoir la presse comme étant une ressource au profit d'acteurs qui interviennent dans le domaine public.

L'objet de ce mémoire porte sur l'interdiction du financement du sport automobile, et plus particulièrement de la Formule 1, par les cigarettiers entre 1990 et 2005. La discipline de la Formule 1 telle que nous la connaissons aujourd'hui débute en 1950. Il est possible de qualifier la première période de la Formule 1 (entre 1950 et 1970) comme étant une période « non industrielle ». C'est-à-dire que les enjeux de financements durant cette période n'étaient pas aussi prépondérants. L'organisation même de la Formule 1 n'avait rien à voir, simplement sur l'angle des droits commerciaux puisque la télévision et les techniques de captation d'images n'étaient pas développées.

Puis à partir des années 1970, il subsiste une sorte de tournant où la Formule 1 devient peu à peu une industrie. Afin de schématiser l'ère nouvelle dans laquelle le monde de la Formule 1 évolue, il semble pertinent d'observer le schéma réalisé par Frédéric LASSALLE dans

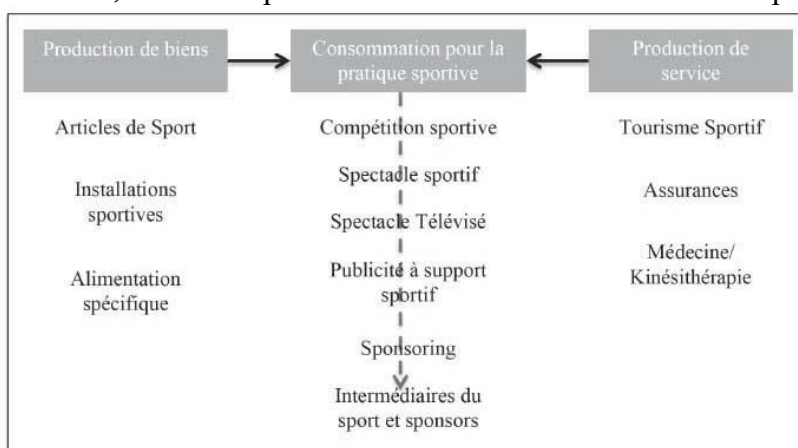


FIGURE 1

Management des organisations sportives.

Le fait est qu'à partir des années 1970, il est possible d'observer les premiers financements par l'industrie du tabac de certaines écuries. Ces

¹ Fédération Internationale de l'Automobile

entrées se font particulièrement par l'intermédiaire des écuries privées et plus particulièrement via Bernard ECCLESTONE (Bernard ECCLESTONE), financier Britannique, directeur d'écurie et ancien président de la FOCA². Il existait 2 types d'écurie à cette époque. Les sources de financement différaient en fonction de ces équipes. Il y avait tout d'abord les écuries de constructeurs. C'est-à-dire les écuries qui représentaient directement un constructeur automobile (Ferrari, Mercedes, Alfa Romeo, Renault). Ces équipes étaient entièrement financées (à cette époque) par les constructeurs automobiles, qui pour la plupart sont des constructeurs implantés sur le marché automobile des voitures sportives. La Formule 1 représente donc en ce sens une vitrine pour promouvoir le côté sportif des constructeurs (Renault est apparue en F1 notamment pour promouvoir la voiture Alpine). Puis il y avait de l'autre côté des écuries dites « privées ». C'est-à-dire des écuries qui ne représentent pas une marque automobile (Williams, Brabham, BRM). La question du financement de ces écuries se pose rapidement, puisqu'elles doivent acheter aux constructeurs la plupart des matériaux (châssis, moteur), ainsi que le développement des infrastructures à une époque où la Formule 1 devient de plus en plus technique. C'est ainsi, que les premières marques de tabac apparaissent comme sponsors de certaines écuries privées. Le 01.01.1968 se déroule le premier grand prix de Formule 1 avec une écurie qui porte le nom d'un cigarettier. En 1972, l'écurie privée BRM porte les couleurs du cigarettier Marlboro, puis en 1974 avec l'écurie de constructeur McLaren qui opte pour les couleurs du cigarettier.

Dans le même temps que se déroulent les évolutions sportives de la Formule 1 et les évolutions techniques des médias et notamment de la retransmission, il s'agit de rappeler la stratégie marketing des cigarettiers. En effet, si l'industrie du tabac a financé la Formule 1 (en même temps que d'autres sports extrêmes), c'est notamment au prisme de la vitrine publicitaire offerte par le sport. En effet, la stratégie de l'industrie du tabac a été d'« enrôler au cours du XX^e siècle, les personnalités les plus diverses pour la défense ou la promotion de leur industrie : médecins, chimistes, juristes, mais aussi stars du cinéma, sportifs et sportives, vedettes du jazz » (ROSENTAL, 2013, p.1). L'objectif du côté des cigarettiers était de faire passer la pratique de fumer comme étant quelque chose de valorisant. Cette technique n'est autre que la technique du « two steps flow of communication » (KATZ

² Formula One Constructor Association, il s'agit d'une association représentant les constructeurs de la discipline et à qui les droits télévisuels de la Formule 1 appartiennent.



FIGURE 2, JAMES HUNT, CHAMPION DU MONDE 1976

Elihu, LAZARSELD Paul, 1955). Cette théorie dispose que la transmission d'une information/communication passe par des relais qui ont la caractéristique d'être socialement valorisés et reconnus. Le fait pour les cigarettiers de nouer des partenariats avec représentants de sports extrêmes, qui sont socialement valorisés, rend l'image de la cigarette comme étant quelque chose de valorisé.

À la fin des années 1980 et aux débuts des années 1990, de nombreuses études scientifiques remettent en cause la non-nocivité du tabac. Les recherches du professeur Robert PROCTOR permettent de comprendre la longue stratégie des cigarettiers en termes de diffusion d'une idée portant sur la non-nocivité des cigarettes. Le changement de paradigme dans le domaine scientifique à déteint rapidement sur les pratiques mêmes des cigarettiers. En effet, au-delà de simples raisons médicales, les études accusaient aussi les pratiques de communication et de promotion du tabac.

C'est ainsi que les années 1990 marquent un tournant dans les relations entre la Formule 1 et l'industrie du tabac. En effet, de nombreux pays européens, avec la France comme précurseur avec le vote de la loi Évin en 1991 vont interdire le sponsoring des cigarettiers dans les événements sportifs. Le point culminant étant la réglementation européenne dans ce domaine en 1998. L'aboutissement de cette période se trouve en 2005 avec une interdiction totale du financement de la Formule 1 par l'industrie du tabac (même si dans la réalité ce n'était pas le cas).

Durant cette période entre 1990 et 1999, nous assistons à une intervention régulière d'une série d'acteurs. Que ce soit les représentants de la FIA et de la FOCA, les représentants des fédérations sportives, l'industrie du tabac, des sportifs, des associations de lutte anti-tabac, des membres du gouvernement ainsi que les représentants des manifestations sportives. Les différentes interventions ont la particularité d'être publique et donc de se dérouler au devant de l'opinion publique.

L'intégralité des interventions amène à observer une controverse médiatique, qui est définie comme étant une « séquence de discussions et d'affrontements entre des points de vue divergents entre des points de vue sur un sujet » (LASCOUMES Pierre, 2019, p.170). Derrière ce constant se pose la question des conditions d'émergence d'une controverse

médiatique, mais aussi de chercher à comprendre quelles sont les objectifs et les stratégies des différents acteurs.

Il faut enfin rappeler une chose essentielle : l'existence en Formule 1 de l'écurie Prost-Peugeot. Cette écurie, avec pour directeur sportif Alain PROST, est soutenue d'une part par la volonté politique du président Jacques CHIRAC de voir une écurie Française en F1 (l'écurie Renault n'était plus que fournisseuse de moteur pour Benneton/ Williams dans cette période), et d'autre part par le cigarettier Français « Gauloise ». Aucun article n'a soulevé les problématiques qui pourraient avoir lieu, mais la controverse médiatique autour de la tenue du Grand-Prix de France entraîne nécessairement des effets sur les projets de l'écurie Française.

Cadre Problématique :

Plusieurs points de tensions peuvent être dégagés à la suite de cela. En effet, le premier questionnement possible tourne autour de la manière avec laquelle l'espace médiatique constitue le terrain privilégié de la confrontation des intérêts entre les acteurs. C'est ici la question des conditions d'émergence d'un scandale public. Pour cela, le travail sur la crise de l'amiante (HENRY Emmanuel, 2007), permet de fournir plusieurs éléments afin de comprendre cette notion. Tout d'abord par la définition puisqu'il explique que « c'est à ce moment³ et autour de ces acteurs que se produit le véritable coup de force qui permet la redéfinition du problème de l'amiante – cette fois dans sa généralité – comme un scandale de santé publique ; nouvelle problématisation qui ne fera que se renforcer après cette période une fois reprise par les médias d'information » (HENRY Emmanuel, 2007, p.71). Ce qui est d'autant plus pertinent à travers la recherche d'Emmanuel HENRY, afin de traiter le sujet du financement de la Formule 1 par l'industrie du tabac, c'est qu'il pose le constat que le scandale public est un dépassement du problème public, puisque cette notion n'est pas seulement une « phase de problématisation au cours de laquelle un certain nombre d'acteurs vont être amenés à percevoir une situation comme « anormale » et vont la qualifier d'une manière particulière qui peut être susceptible d'appeler l'attention d'un acteur public » (MULLER Pierre et SUREL Yves, 2000, p.57). L'avantage que représente une telle situation est l'accessibilité aux discours d'acteurs qui s'expriment que très rarement en public, c'est le cas notamment avec la FIA, la FOCA ou bien encore certains représentants des fabricants

³ Au moment où les militants de Jussieu proposent une redéfinition environnementale du problème de l'amiante

de tabac. Au regard de ce premier aspect, il est possible de se poser la question de savoir quelles sont les conditions d'émergence et d'entretien d'une controverse médiatique ?

Par ailleurs il convient de se pencher sur la question des effets du traitement médiatique sur l'évolution du scandale public. Avant de se poser d'autres questions, il faut mettre un point d'alerte sur l'accès aux sources. La plupart des journaux n'a pas numérisé les archives papiers à une époque où internet n'existait pas encore. Les ressources en ligne n'étaient que les seules ressources disponibles, et il peut y avoir potentiellement un biais dans ces ressources. Mais il subsiste tout de même un certain constat qui amène à s'interroger sur les effets du traitement médiatique. C'est donc sous l'angle du cadrage, c'est-à-dire de la manière dont l'information va être traitée par les journalistiques. En effet, une information peut être traitée sous plusieurs angles. Dans le cas de l'interdiction du financement du tabac, deux angles de traitement médiatique existent. Un angle économique puisque l'interdiction du financement de la F1 vient modifier l'organisation économique de la Formule 1, mais aussi un angle sanitaire. En effet, les lois visant à interdire le sponsoring fait au tabac sont avant tout prises pour un motif sanitaire, c'est-à-dire la volonté pour les pouvoirs publics de réduire la consommation de tabac afin de réduire les maladies provoquées par sa consommation. Or les deux angles ne sont pas abordés de la même manière. Cela pose donc la question des effets du traitement de l'information sur les acteurs de la controverse. Par ailleurs cela soulève aussi la question de la manière avec laquelle les acteurs ont accès aux médias, mais aussi à quels médias les acteurs ont accès.

Notre sujet nous amène à se poser des questions autour de la production de légitimité dans le cadre du traitement médiatique. En effet, le cadrage médiatique est le résultat d'interactions entre les différents acteurs. En tant que phénomène social, le cadrage médiatique est générateur d'effet. Par conséquent il est intéressant de se pencher sur la production des effets et leur utilisation de la part des acteurs au prisme de la production de légitimité.

Hypothèse :

Le sujet du mémoire a évolué à plusieurs reprises depuis le début du processus. Ainsi les hypothèses émises ont été élaborées à la suite d'une première étude du terrain. Tout d'abord il semble que les médias dans le cadre d'une controverse et d'un scandale public entre différents acteurs deviennent l'arène de la lutte. Il faut entendre par là que, lorsque les acteurs sont pluriels (de manière qualitative), c'est-à-dire de la sphère dans laquelle ils

évoluent alors les médias ont tendance à devenir la scène majeure de la rencontre des intérêts. Cela pourrait s'expliquer par le fait que comme les acteurs proviennent d'univers différents, leurs pratiques sont différentes. En effet, il semble que la manière avec laquelle les pouvoirs publics défendent leurs intérêts sont différentes de celles de la FIA. Dans ce cas l'espace médiatique est le dénominateur commun qui regroupe tous les acteurs. C'est le seul espace où ils auraient l'occasion de se rencontrer et que chacun maîtrise relativement. Il faut entendre le mot maîtrise comme quelque chose de connu pour les acteurs.

Dans le cadre de l'interdiction du financement de la F1 par l'industrie du tabac, nous avons affaire à la notion de scandale public. Il serait possible d'observer que l'émergence d'un scandale public est d'autant plus probable que les crises se cumulent, mais que dans le même temps le scandale public favoriserait l'émergence de nouvelles crises.

La question du traitement de l'information semble être relativement importante. Nous pouvons partir de la définition suivante du cadrage : « To frame is to select some aspects of a perceived reality and make them more salient in a communicating text, in such a way as to promote a particular problem definition, causal interpretation, moral evaluation, and/or treatment recommendation for the item described »⁴ (ENTAMN Robert, 1993, p.52). Au regard de cette définition nous pouvons comprendre qu'en fonction de la manière dont le cadrage se déroule dans l'action, des effets semblent se produire. Ses effets seraient de plusieurs natures, comme par exemple la production de légitimité, c'est-à-dire un sentiment crée chez les acteurs pour intervenir. Par ailleurs il semble que la manière du cadrage semble favoriser des arguments plutôt que des autres. Enfin, il pourrait être possible de saisir la question du cadrage comme un enjeu pour les acteurs, puisque *in fine* cela a un impact direct dans leur capacité à défendre leurs intérêts.

Les effets du cadrage médiatique semblent être important au regard de la production d'une inégalité d'accès aux médias entre les différents acteurs, mais aussi dans le sens où il serait producteur d'une légitimité dont certains acteurs seraient investis et qui leur confèreraient un accès aux médias.

⁴ « Encadrer, c'est sélectionner certains aspects d'une réalité perçue et les rendre plus saillants dans un texte de communication, de manière à promouvoir une définition particulière du problème, une interprétation causale, une évaluation morale et/ou une recommandation de traitement pour l'élément décrit. », traduction par le traducteur en ligne « DeepL »

L'enquête :

L'enquête est basée sur la recherche d'articles entre 1990 et 1999 sur via les données disponibles sur FACTIVA portant sur le sujet entre l'arrêt du financement par l'industrie du tabac de la Formule 1. Avec les articles, il a été récupéré l'intégralité des interventions publiques des acteurs (ANNEXE 1) relayées dans la presse. Les bases de données EUROPRESSE et FACTIVA, qui possèdent les archives du journal l'Équipe (notamment), n'ont pas pu être utilisées puisque le bornage temporel du sujet est trop lointain pour la base de données. Aussi, il n'a pas été possible d'accéder à toutes les archives sur cette période faute d'archives numériques.

De nombreuses demandes d'entretien ont été faites, à de nombreuses reprises. Tout d'abord Marie-George BUFFET, ministre des sports lors de la période et actuelle députée. Elle a été contactée sur sa boîte mail parlementaire, sans réponse. Bernard KOUCHNER, via l'agence premium communication puisqu'il est conférencier en partenariat avec cette agence. Il était à l'époque de l'enquête Ministre de la Santé et il a participé au « rapport des 5 sages » qui a contribué à la réalisation de la loi Évin. Aucune réponse n'a été envoyée suite à la requête. Albert HIRSCH, président du Comité National Contre le Tabac entre 1991 et 1993, a été contacté via le site « alliance contre le tabac » puisqu'il en est le vice-président, aucun retour n'a été fait suite à la requête ; Gérard DUBOIS, président de ce même comité a été contacté au travers de l'interface « Research Gate », une sorte de LinkedIn pour les chercheurs, aucune réponse n'a été apportée à la requête. Les causes du refus de ces entretiens sont multiples. Tout d'abord concernant les 2 professeurs de médecine, la situation sanitaire actuelle ne leur permet pas (j'imagine) de dégager du temps pour cela. Concernant les personnels politiques, et cela est sûrement en lien avec certains passages de l'entretien, la raison du refus peut tenir à un certain « tabou » qui entoure cette période.

D'un autre côté, plusieurs journalistes ont été contacté, et notamment les journalistes qui ont signé les articles trouvés et qui ont traité le sujet. Cédric VOISARD, journaliste pour le journal *Le Figaro*, spécialiste dans le sport automobile entre 1996 et 2012, pour lequel aucun moyen de contact n'a été trouvé. Que ce soit par des contacts presse, ou bien sur LinkedIn⁵. Des recherches de contact ont été faites pour Anne Léveillé, journaliste spécialiste dans

⁵ C'est sur ce site que sa « biographie » a été trouvée, mais sans moyen de le contacter, à moins d'être dans ses contacts.

l'automobile⁶ qui a écrit l'article *MacLaren abandonne son blason rouge et blanc* dans le journal La Tribune, mais aucun moyen de contact n'a été trouvé. Géraldine MEIGNANT, qui écrit un article satyrique⁷ sur la Formule 1 en 2003, là encore une approche via son compte LinkedIn a été faite (puisque c'est la seule interface de contact trouvée), mais une fois encore aucune réponse n'a été apportée.

Des contacts ont été fait auprès de journalistes internet. Au vu de la période du sujet, peu de journalistes ayant traité de ce ont été trouvé. Néanmoins, une demande de contact a été faite auprès de Jean Louis MONCET, journaliste automobile au travers de la plateforme « Auto-Plus ». Il est l'un des journalistes Français de la Formule 1 les plus connus, et il était commentateur des courses lorsque ces dernières étaient diffusées sur la chaîne TF1. Mais aucune réponse n'a été apportée à la demande. La seule réponse positive reçue est celle du journaliste de chez Motorsport Basile DAVOINE, qui a été contacté part l'interface du blog. Il s'agit d'un journal en ligne qui traite d'automobile. Cette personne a été trouvée au cours des recherches puisqu'il a écrit un article en 2016.⁸ Il n'a donc pas couvert les événements au moment de la période. En revanche, il a travaillé sur cette période au travers de l'article. Mais l'entretien a aussi permis d'avoir un regard provenant d'une personne qui a vécu en tant que supporter de la F1 cet épisode marquant dans l'histoire de ce sport. Il y a donc un accès à un double discours, qui est celui du « journaliste » quand bien même il se refuse à se définir ainsi, et celui du spectateur mais qui a un avis marqué et prononcé sur la situation. Par ailleurs les deux discours se rejoignent et se recoupent, l'enquête déclarant qu'il a écrit cet article car « très honnêtement c'est pas un sujet qui m'attire spécialement en réalité. **Autre que par la nostalgie et la photo** ». Par conséquent, il n'a pas été journaliste sur la période en question, mais ses propos permettent de comprendre le refus des acteurs contactés. En effet, il déclara que cette période est pour la Formule 1 une période assez tabou et qui n'est pas au cœur des discussions.

L'idéal aurait été d'avoir accès à des entretiens avec des responsables de l'industrie du tabac qui intervenaient directement dans les relations financières avec la Formule 1.

⁶ Lien de la page internet retraçant son parcours : <https://viadeo.journaldunet.com/p/anne-leveille-4368412>, consulté le 10.05.2021

⁷ L'intérêt de cet article satyrique n'est pas en lien direct avec le sujet, mais il démontre les connaissances des journalistes sur le sujet. D'autant qu'il est écrit en 2003. Ainsi, l'intérêt d'un entretien avec cette personne aurait été grand puisque pour réaliser la satire d'une chose il faut bien la connaître. https://lexpansion.lexpress.fr/actualite-economique/les-galopins-de-la-f1_1367112.html

⁸ Les raisons d'écriture de son entretien sont présentes dans la transcription à l'annexe 4. Afin de faire simple, il explique avoir disposé de nombreuses archives photos inédites provenant de photographes. Ainsi, il a choisi de traiter les photos sous l'angle du financement du sport automobile par l'industrie du tabac.

Malheureusement, la plupart étaient étrangers, assez âgés ou bien aujourd'hui décédés. Qui plus est, ce sont des secteurs sensibles et le terrain est difficile d'accès.

Annonce du plan :

Nous verrons dans un premier Chapitre la manière avec laquelle l'espace médiatique est devenue la scène privilégiée des interactions entre les acteurs. Dans ce premier chapitre nous observerons tout d'abord la confrontation des deux intérêts, à savoir l'intérêt économique et l'intérêt sanitaire (I), avec un premier regard sur la forte tension entre les représentants du sport automobile et les responsables politiques (A), puis un deuxième regard sur les effets de la construction de l'espace médiatique comme scène privilégiée des interactions (B). Nous aborderons par la suite les effets du temps politiques sur l'alimentation de la controverse (II). Nous démontrerons dans un premier temps les pratiques utilisées par les instances du sport automobile (A), puis dans un second temps comment la multiplicité des espaces politiques constitue un point d'appui pour la FIA (B).

Le deuxième Chapitre porte les logiques de traitement de l'information. Nous aborderons la notion de cadrage médiatique dans un premier temps (I), où nous démontrerons comment la lutte contre le tabac a été effacée dans le cadre de ce processus (A) avant de se pencher sur les effets de ce cadrage en termes de légitimité (B). Enfin, nous verrons dans une dernière partie comment le traitement médiatique reflète les hiérarchies entre groupes sociaux (II), dans le sens où il subsiste des acteurs privilégiés (A) et des acteurs dominés qui dépendent des premiers (B).

Chapitre I : L'espace médiatique : le champ de bataille entre les acteurs

Dans ce premier chapitre il sera traité de la place centrale occupée par l'espace médiatique. En effet, au-delà même du rôle de traitement de l'actualité que jouent les médias, il s'avère que les protagonistes s'affrontent au travers des médias. En effet, il ne va pas de soi que l'espace médiatique soit le terrain principal de la lutte entre les différents acteurs, d'autant plus qu'il s'agit d'un comportement assez exceptionnel pour des groupes spécialisés comme une fédération sportive ou encore l'industrie du tabac. Le fait est que la pluralité des acteurs en question, la diversité (extrême) des intérêts ainsi que l'influence des événements extérieurs (c'est-à-dire qui n'ont *a priori* pas de lien direct avec le sujet mais qui influent *in fine* dessus), conduisent à construire l'espace médiatique comme la scène principale de la confrontation. Il faut aussi comprendre cette construction au prisme d'une logique de légitimation et d'appropriation des ressources pour les acteurs dans l'objectif de faire triompher les intérêts qu'ils défendent.

I) L'intérêt économique de la FIA contre l'intérêt sanitaire des responsables publiques : moteurs du scandale public

L'affrontement des différents intérêts participe à la construction du sujet comme un problème public, c'est-à-dire « l'ensemble des problèmes perçus comme appelant un débat public, voire l'intervention des autorités politiques légitimes » (PADIOLEAU Jean-Gustave, 1982, 222 pages). Mais, comme cela a été posé en introduction, le stade du problème public n'est pas le plus pertinent pour tenter de comprendre cette période. En effet, les acteurs s'opposant aux pouvoirs publics ne souhaitent pas une intervention, mais plutôt une non-intervention dans la régulation du financement de la Formule 1 par le sport automobile.

A) Lorsque la FIA et le Gouvernement lavent leur linge en public

Les relations entretenues entre les acteurs se déroulent dans l'espace médiatique. Cette notion d'espace médiatique est à relier avec celle d'« espace public » (HABERMAS Jürgen, 1962). Ce terme désigne un lieu matériel ou immatériel dans lequel tous les individus peuvent se rendre et s'exprimer. Le fait est que l'espace médiatique constitue un espace immatériel dans lesquels les acteurs s'expriment. Cela ne va pas de soi que l'espace

journalistique puisse être considéré comme un « espace public ». Le passage du statut de traitement médiatique à espace médiatique est avant tout un processus résultat de la stratégie des acteurs.

Dès le vote de la loi Évin en 1991, et son application en 1993, certains acteurs prennent publiquement la parole pour s'exprimer sur les difficultés que vont entraîner la loi pour le financement du sport automobile. C'est ici la première étape de la controverse et les prémices de la construction de l'espace médiatique comme terrain de la lutte. En effet, en Mars 1995, le gouvernement d'Édouard BALLDUR annonce la mise en place d'un « fond tabac » à hauteur de 75 millions de Francs. Ce fond tabac avait pour objectif de compenser au niveau Français une partie des pertes de sponsoring liée à la mise en œuvre de la loi Évin qui dispose que : « toute opération de parrainage est interdite lorsqu'elle a pour objet ou pour effet la propagande ou la publicité directe ou indirecte en faveur du tabac ou des produits du tabac. »⁹. Lors de la mise en œuvre de la loi en 1993, qui coïncide avec l'arrivée à Matignon d'Édouard BALLADUR et notamment de Guy DRUT au ministère des sports, la question est posée par les représentants des fédérations sportives. Nous reviendrons sur les effets produits par les changements de gouvernement dans la 2^{ème} partie du chapitre, mais l'arrivée de Guy DRUT au ministère des sports joue un rôle important. En effet, il s'agit d'un ancien athlète français de haut-niveau qui, par conséquent, connaît une certaine proximité avec les problèmes soulevés par les fédérations sportives. Durant la controverse qui va suivre en 1995, il n'hésitera pas à rappeler qu'il faut préserver le « réservoir à champions » tout en conciliant « les intérêts de la lutte anti-tabac et aussi ceux des sportifs ». La mise en place du fond-tabac devait commencer en 1995. Or, les engagements prononcés par le gouvernement ne pourront pas être tenus eu égard, selon Guy DRUT « la difficulté et la rigueur budgétaire [qui] font que cet argent n'est pas provisionné ». L'objectif n'est pas ici de dire si le ministre dit vrai lorsqu'il mentionne la particularité de la situation budgétaire. Mais, cette annonce sera la première pierre de la discorde entre les fédérations sportives et le gouvernement.

En effet, immédiatement après l'annonce du ministre, le président de la Fédération Française de l'Automobile Jean-Marie BALESTRE, et président de la FIA une année auparavant,

⁹ Loi no 91-32 du 10 janvier 1991 relative à la lutte contre le tabagisme et l'alcoolisme, url : <https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000000344577>

s'exprime dans une conférence de presse le 30.06.1995 durant le Grand-Prix de France de Formule 1 en mettant publiquement en cause le gouvernement français.

« Cette affaire va prendre la dimension d'un scandale public qui met en cause la moralité de l'État français refusant de tenir ses engagements »

Jean-Marie BALESTRE, 30.06.1995, relayé par Reuters

Les propos du président de la FFA sont éloquentes par leur véhémence envers le gouvernement français. Ils font particulièrement écho à la typologie décrite par Philippe GARRAUD par les différents types d'acteurs. Dans cette typologie il souligne que le scandale est une stratégie à part entière pour sensibiliser à une cause. Ainsi, lorsque Jean-Marie BALESTRE tient ce type de propos, sa stratégie est clairement de diffuser la cause qu'il défend en appelant à l'idée du scandale. Le ministre des Sports répondra à cette intervention en annonçant finalement la mise en place d'un fond tabac à hauteur de 25 millions de francs.

L'année 1997 est caractérisée par ce qu'il est possible d'appeler un emballement médiatique. C'est-à-dire une inflation d'articles qui traitent de la situation. Au fil du temps de l'emballement médiatique, il est possible d'observer que le centre de gravité de la confrontation des intérêts tend à se déplacer vers l'espace médiatique. Le 18.12.1997 Max MOSLEY ¹⁰ répond publiquement, par la transmission d'une lettre à la presse, à l'intervention de Marie-George BUFFET ¹¹ lors d'une séance des questions au gouvernement. ¹²

¹⁰ Max MOSLEY est président de la FIA entre 1993 et 2009. Son père est Oswald MOSLEY, fondateur du « British Union of fascist ». Il connaît une légère carrière dans la course automobile avant de faire la connaissance de Bernie ECCLESTONE (président de la FOCA) en 1969. Il est élu président de la FIA par le soutien de l'ancien président Jean-Marie BALLESTRE et par Bernie ECCLESTONE. Il fait aussi parti des donateurs du parti travailliste, point qui sera soulevé dans la presse en 1997.

¹¹ Marie-George BUFFET est ministre de la Jeunesse et des Sports entre 1997 et 2002. Elle est députée affiliée au Parti Communiste Français en 1997, puis de manière discontinue depuis 2002.

¹² Voir Annexe 5

« Vos remarques [celles de Marie-George BUFFET] devant l'Assemblée Nationale ayant été publiques, je crois approprié de communiquer le contenu de la présente lettre à la presse »

Extrait de la lettre de Max MOSLEY à la presse. Publiée dans le journal Le Figaro, le 18.12.1997

Dans ce passage, Max MOSLEY justifie publiquement la raison pour laquelle il transmet la lettre à la presse. Il est intéressant d'observer que le président de la FIA se sent obligé de justifier son intervention. D'un premier abord, on pourrait se dire qu'il s'agit d'une simple formule de politesse afin de ne pas « froisser » la Ministre des Sports puisque le contenu de la lettre est assez virulent à l'égard de la responsable politique. Mais en réalité, il s'agit d'un indice permettant de saisir le rôle de l'espace médiatique dans l'alimentation de la controverse. En effet, par cet acte de transmettre directement la lettre à la presse, et non pas à la Ministre des Sports, il y a une stratégie de prendre à témoin les lecteurs et le public. Les effets de cette stratégie alimentent la controverse puisqu'elle intègre un acteur important : les spectateurs de la Formule 1. La stratégie à laquelle se livre Max MOSLEY est une stratégie qui vise à mobiliser les spectateurs de la Formule 1 comme une ressource invocable dans les rapports qu'entretient Max MOSLEY avec les pouvoirs publics. Il est vrai, qu'aucune donnée, aucune preuve, n'existe quant à l'établissement de cette stratégie. Mais les travaux d'Emmanuel HENRY sur la crise de l'amiante permettent de faire cette analogie. En effet, dans la crise de l'amiante, le rôle des associations qui dénoncent la nocivité de l'amiante est d'alerter/ sensibiliser l'opinion publique sur un sujet. Dans le cas de l'interdiction du financement de la Formule 1 par le tabac, Max MOSLEY tente de mobiliser les spectateurs du sport afin d'éviter l'interdiction, qui entraînerait une perte de financement. Les propos de l'enquête sont éloquentes à ce sujet. Puisqu'au-delà du fait qu'il possède un avis journalistique, sa vision de la période est en réalité la vision d'un spectateur, d'un fan de la Formule 1.

« C'est pour ça que je parlais de paradoxe. Face à ça qu'est ce que c'est nul d'interdire ça. Qu'est ce que c'est nul parce qu'on touche à du mythique en fait. Parce que aussi moi j'estime être quelqu'un capable de comprendre que le tabac est nocif et de pas avoir envie d'acheter du tabac même si je vois une marque de tabac sur une voiture. »

Propos de l'enquête

La vision de l'enquêté est avant tout une vision construite sur l'affect de sa personnalité. En effet, il déclare que « on touche à du mythique ». Or le « mythique » est une émotion/ un affect, qui débouche sur un avis. Pour l'enquêté, l'avis est que « c'est nul ». Et c'est justement sur ce genre d'émotion que la FIA tente de s'appuyer afin de construire les sentiments en une ressource mobilisable dans les discussions. Dans la même période, deux pilotes se sont exprimés sur la situation.

« Peut-on parler de chantage de la FIA ? Elle fixe la règle du jeu. C'est son rôle. A la Fédération française et au gouvernement d'apprécier rapidement la situation »

Olivier Panis, pilote de F1 pour l'écurie Prost-Peugeot en 1997, Le Figaro, 18.12.1997

« C'est incroyable que la FIA et notre gouvernement ne puissent trouver un terrain d'entente »

Jean Alesi, pilote de F1 pour l'écurie Benetton en 1997, Le Figaro, 18.12.1997

Nous retrouvons chez les pilotes de Formule 1 une origine émotive des arguments, bien que les pilotes ne puissent se permettre de fustiger publiquement la FIA compte tenu de leur position de pilote. Mais il convient d'observer que le passage des espaces privés à l'espace médiatique a bien un objectif précis dans une logique de ressource. Le fait que les pilotes de Formule 1 français ne fustigent pas la FIA publiquement montre qu'ils « soutiennent » la position de la FIA. C'est sans doute l'effet recherché par Max MOSLEY lorsqu'il se « croit approprié » de répondre publiquement à la Ministre des Sports.

B) S'arroger le monopole de l'opinion publique et ne pas « perdre la face » (GOFFMAN, 1967)

« Sauver la face publiquement », c'est de cette manière que la Fédération Européenne des éditeurs de magazine qualifie le changement de position de la Grande-Bretagne sur l'interdiction du financement de la F1 par l'industrie du tabac.

Reprendre la notion de « face » développée par Erving GOFFMAN s'explique par le fait que l'espace médiatique représente une interaction. Cette interaction entre les acteurs est basée sur les intérêts défendus par ces derniers. La différence avec les théories de construction des politiques publiques est que dans le cas précis de cette controverse, l'effet majeur de la confrontation se passe devant le public, et c'est finalement ce dernier qui dit le dernier mot. Ainsi, les différents protagonistes sont pris dans une obligation de tenir leur rôle. Le bras de

fer dans lequel sont pris la FIA et les Gouvernements est révélateur de la notion de face. En effet, il ne serait pas concevable qu'un Gouvernement, dont la légitimité provient des peuples qui les ont élus, puisse faire machine arrière face aux intérêts (de prime abord privés) d'une fédération sportive.

L'analogie entre la face que doivent tenir les acteurs aux devants de l'opinion publique apparaît rapidement dans le début de la période. Dès 1990, Simone VEIL, souligne le poids de l'opinion publique dans les politiques publiques.

« Aujourd'hui, il est quand même très satisfaisant d'observer que le poids de l'opinion publique compte davantage. L'opinion publique aujourd'hui a un rôle. Elle peut convaincre les parlementaires de voter des textes courageux »

Simone VEIL, 11.10.1990, Le Monde

L'opinion publique jouerait donc un rôle dans le processus de construction de l'action publique. Selon Robert DAHL, le rôle joué par l'opinion publique sur l'action publique est à comprendre au regard de « la réactivité continue du gouvernement aux préférences de ses citoyens [qui] constitue une caractéristique clé de la démocratie » (Robert DAHL, 1971, p.1). Cet angle, au regard des propos de Simone VEIL, permet de comprendre l'attention que portent les responsables politiques à l'opinion publique. En revanche dans ce cas précis, il s'agit simplement d'une relation duale entre l'opinion publique et les responsables politiques, il n'y a pas ici de « concurrence » pour s'arroger l'opinion publique.

Dans le cas précis de la controverse sur le financement du sport automobile, la relation n'est plus duale mais multiple puisque les acteurs sont eux aussi multiples. Cela a pour effet majeur de construire l'opinion publique comme une ressource que chacun tente de s'arroger. Il est nécessaire de saisir l'importance des effets de la controverse qui construit l'espace médiatique comme l'espace de la lutte. L'espace médiatique est composé d'émetteurs (ceux qui s'expriment) et de récepteurs (l'opinion publique). Dans ce cas précis, les acteurs ont un rôle à tenir, celui de « la face » au-devant de l'opinion publique puisqu'elle est finalement au centre de l'espace médiatique.

Cela se remarque tout d'abord dans le cas Français lorsque Marie-George BUFFET répond, elle aussi, publiquement à Max MOSLEY. Les paramètres de l'interaction étant ceux décrits plus haut, il était difficilement possible pour la Ministre des Sports, qui représente l'autorité de l'État, de laisser le représentant d'une organisation privée, « dicter » des conditions et tenir un discours mettant en cause les décisions du Gouvernement.

« Ce projet, je vous l'ai présenté le 4 novembre dernier. A l'issue de cette rencontre, vous avez rendu hommage « aux gens du ministère qui ont bien travaillé », et vous avez ajouté : « On est sur la bonne voie... Je crois que nous avons trouvé une bonne solution. » »

Lettre de Marie Georges BUFFET à la presse en réponse à Max MOSLEY publiée dans le journal Le Figaro, le 18.12.1997

Le fait marquant dans cette partie de la réponse de la Ministre, est qu'elle fait allusion à la rencontre privée qui a eu lieu le 04.11.1997 avec MOSLEY. Cette rencontre n'est pas mentionnée dans la lettre qu'il adresse à la Ministre. La Ministre se permet aussi de dévoiler à la presse une partie du discours tenu par son interlocuteur lors de la rencontre. En opérant de cette manière, la Ministre des Sports envoie le signe qu'elle ne laisse pas une organisation privée faire pression sur des politiques publiques qui ont été mises en place. Lorsque nous comparons les deux lettres envoyées, nous pouvons remarquer que la Ministre ne laisse pas le président de la FIA lui faire porter la responsabilité de l'annulation du Grand-Prix de France 1998.

« Ce projet, je vous l'ai présenté le 4 novembre dernier. A l'issue de cette rencontre, vous avez rendu hommage « aux gens du ministère qui ont bien travaillé », et vous avez ajouté : « On est sur la bonne voie... Je crois que nous avons trouvé une bonne solution. » »

Lettre de Marie Georges BUFFET à la presse en réponse à Max MOSLEY publiée dans le journal Le Figaro, le 18.12.1997

Il faut noter que la pratique des réunions en petit comité est une pratique récurrente de la part de la FIA et des représentants du sport automobile. De nombreuses rencontres ont eu lieu entre Max MOSLEY, Bernie ECCLESTONE et le Premier Ministre Britannique Tony BLAIR. Ces interventions ont été relayées dans la presse que lorsque le gouvernement britannique a finalement accepté d'interdire le financement du sport par le tabac. C'est aussi le cas lorsque Max MOSLEY rend visite à la Commission Européenne le 26.11.1997 (voir annexe VI)

Dans ces interactions, il y a aussi le précédent de 1995 qui entre en compte concernant ce sujet. En effet, quand bien même en 1997 les raisons officielles invoquées par Max MOSLEY, sont vis-à-vis des droits TV (avec en fond le financement par l'industrie du tabac), une situation similaire s'est produite entre 1993 et 1995 aux lendemains de la mise en application de la loi Évin. À cette époque, le ministre des Sports Guy DRUT avait rapidement changé de position concernant le fond tabac. Il avait tout d'abord annoncé la mise en place d'un fond à hauteur de 75 millions de francs. Puis quelques mois plus tard il annonçait que ce fond n'était pas financé. Jean-Marie BALESTRE s'était exprimé publiquement à ce sujet de manière vive. Finalement le ministre des sports annonce la mise en place d'un fond à hauteur de 25 millions de francs. Le fait est que le changement de position rapide du ministre face à la réaction du président de la Fédération Française de l'Automobile (mais aussi celui de Moto), dégage un certain sentiment de « non-contrôle » de la situation par les pouvoirs publics. Pourtant, les pouvoirs publics disent agir en fonction de la « rationalité »¹³, ou bien comme le dit Tessa JOWELL, la secrétaire d'État à la Santé Britannique, de manière « pragmatique ».

Côté Britannique, le sujet de l'interdiction du financement du sport automobile se pose en 1997, année où l'Union Européenne avait décidé d'harmoniser les législations européennes sur ce sujet. Le fait est que durant plusieurs années, la position Britannique a régulièrement changé. Dans un article du journal *La Tribune*, le ministre de la Santé, Frank DOBSON, annonce que le gouvernement Britannique va interdire le financement du sport automobile par l'industrie du tabac. Mais, en novembre 1997, quelques semaines avant le Conseil Santé de l'Union Européenne se tenant au mois de décembre 1997, le gouvernement Britannique, au travers de Tessa JOWELL, annonce qu'il n'interdira finalement pas le financement du sport automobile par l'industrie du tabac.

¹³ De nombreuses études, notamment celles de Simon HERBERT ont montré qu'en réalité les pouvoirs publics agissaient avec une « rationalité limitée ». Mentionner la rationalité prétendue des pouvoirs publics à ce moment permet simplement de comprendre que le ministre Guy DRUT perd le rôle qu'il doit tenir, rôle qui lui est prêté par l'opinion publique.

« Il importe de parvenir à une politique qui ne menace par la F1 dans ces pays ou en Europe, mais qui atteigne notre objectif de santé publique qui est de protéger les jeunes de l'influence de la publicité pour le tabac »

« Ils [les instances de la FIA] ont fait part de leur intention de coopérer et nous avons accepté en toute bonne foi leur proposition. Cela s'appelle du pragmatisme »

Tessa JOWELL, Secrétaire d'État à la Santé Britannique, l'Agéfi, 06.11.1997

Au-delà des raisons qui ont motivé le changement de position de la part du Gouvernement Britannique (position qui changera par ailleurs quelques jours plus tard mais ce point sera traité dans la prochaine partie) il faut souligner les raisons avancées par Tessa JOWEEL afin de justifier le changement de position. En effet, nous pouvons voir qu'elle en appelle au « pragmatisme », laissant prétendre que la décision ne serait pas le fruit d'une idéologie particulière, ou bien dans ce cas précis de quelconques pressions qui auraient pu être exercées par des acteurs externes. En mettant en avant la notion de « pragmatisme », l'objectif recherché par le gouvernement Britannique est de ne pas perdre la face au-devant de l'opinion publique. Dans le même temps, la fédération européenne des éditeurs de magazines a réagi dans le journal *Reuters* à ce changement de position qui serait dans un objectif de « sauver la face publique ».

II) La force de la FIA : la division

Les paramètres externes aux relations directes entre les acteurs fonctionnent comme une ressource, sur laquelle la FIA va régulièrement s'appuyer pour alimenter la controverse médiatique. Mais dans le même temps, la controverse médiatique va renforcer l'effet des paramètres externes. La FIA semble tout d'abord jouer avec les modalités des prises de décision au sein des pays européens, puisque ce sont les seuls pays qui prennent des législations restrictives. Dans le même temps, une série d'événements comme des changements de gouvernement, des changements de positions, vont être instrumentalisés par la FIA, mais aussi par les cigarettiers (même si leur présence est moins importante, sans doute du fait de leur connotation directe avec l'industrie du tabac).

A) « Le lobby des cigarettiers et de la Formule 1 travaillent main dans la main pour déstabiliser le gouvernement », Clives BATES

L'environnement dans les politiques publiques est une chose importante dans la manière dont vont se dérouler les interactions entre les acteurs. Deux choses peuvent être distinguées afin de comprendre le comportement de la FIA. Revenons tout d'abord sur la notion de « fenêtre d'opportunité » (John KINGDOM, 1984). L'auteur de la notion nous explique qu'il existe 3 types de courants qui naviguent et qui, lorsqu'ils se rencontrent, forment les conditions propices à l'émergence d'une cause. Ici, nous n'allons pas revenir sur l'émergence d'une cause, mais plutôt sur la manière avec laquelle la FIA va finalement jouer sur le troisième courant de la notion pour tenter de s'imposer aux autres acteurs. Mais nous devons aussi souligner le rôle d'une personne : Bernie ECCLESTONE, en revenant sur son parcours, puisque c'est en partie ce qui permet d'expliquer la stratégie de la FIA. L'intervention de Clives BATES est importante. En effet, c'est l'une des seules fois où la parole d'un groupe défendant une analyse sanitaire du problème est donnée.¹⁴

Derrière la notion de « fenêtre d'opportunité » se trouvent les notions de « problem stream »¹⁵, « policy stream »¹⁶ et « political stream ». C'est le dernier courant qui nous intéresse. Cette notion désigne le temps politique, c'est-à-dire l'intégralité des événements qui a lieu en dehors du problème même. Par exemple un changement de gouvernement n'est pas en rapport direct avec l'interdiction du financement par l'industrie du tabac du sport automobile, mais de manière indirecte cela va agir sur les interactions. Ce courant est instrumentalisé par la FIA afin de s'imposer dans les interactions.

C'est tout d'abord le cas avec l'exemple Français. En 1997 le gouvernement Français n'est pas le même qu'en 1995. La dissolution de l'Assemblée Nationale par Jacques CHIRAC entraîne un changement de gouvernement et la 3^{ème} cohabitation Française qui amène Marie-George BUFFET au ministère des sports. Ce changement de gouvernement n'a pas d'incidence directe sur le sujet, mais la FIA va jouer sur ce changement de gouvernement,

¹⁴ La question de l'accès aux médias sera traitée dans le chapitre II.

¹⁵ John KINGDOM définit cette notion comme étant le fait que « les gens sont convaincus que quelque chose peut-être fait pour améliorer la situation », (KINGDOM John, 1984, p.119)

¹⁶ C'est le courant des solutions. Selon John KINGDOM, un ensemble de solutions naviguerait en permanence, et la rencontre dans une même temporalité avec les 2 autres courants serait la raison de l'émergence d'une cause dans les politiques publiques. Généralement, les pouvoirs publics reprenant les solutions qui naviguent en permanence.

et donc sur la manière dont le sujet est approché par les dirigeants pour tenter de délégitimer le gouvernement Français. Dans la lettre publique à Marie-George BUFFET, le président de la FIA n'hésite pas à souligner ce changement de gouvernement dans l'objectif de pointer du doigt la potentielle incohérence dans les propos du gouvernement Français.

« À la suite de cela, j'ai rencontré votre prédécesseur, M.Drut. Il nous a alors de nouveau été promis à maintes reprises que le problème serait résolu. Aucune des promesses n'a été tenue. La raison pour laquelle votre ministère est incapable de résoudre un problème simple m'échappe, mais ce n'est pas la faute de la FIA, et encore moins celle d'un plan imaginaire visant à retirer la formule 1 de l'Europe »

Extrait de la lettre de Max MOSLEY à la presse. Publiée dans le journal Le Figaro, le 18.12.1997

Dans cet extrait de la lettre, qui rappelons-le est publique, le président de la FIA n'hésite donc pas à dévoiler la potentielle incohérence des pouvoirs publics, dans un objectif de délégitimer. Ainsi, nous pouvons clairement observer qu'au-delà d'un simple courant dans l'émergence de ce qui fait problème, nous pouvons comprendre cette notion comme étant une ressource au profit des acteurs puisqu'elle peut être saisie afin de produire des effets. Il est clair que les effets d'une telle stratégie ne sont pas mesurables dans l'enquête, mais la volonté de faire usage du courant politique est certaine.

La question du rôle des groupes d'intérêts est large, pour se faire il est intéressant de concevoir le rôle des groupes d'intérêts comme des acteurs qui « n'influencent pas la politique : [mais qui] font de la politique car ils la font vivre » (COURTY Guillaume, 2018, p.19). Ce constat opéré par Guillaume COURTY permet de comprendre en quoi la FIA construit le courant politique comme une ressource. En effet, les groupes d'intérêts construisent un discours de dépolitisation de leur action, et le constat opéré par l'auteur ci-dessus permet de déconstruire le discours qui pourrait être tenu par les groupes d'intérêts et donc de qualifier la FIA de groupe d'intérêts tout en soulignant le rôle joué dans le courant politique. Cela nous amène donc à concevoir la FIA comme un groupe d'intérêt, et par conséquent de revenir sur le rôle de Bernie ECCLESTONE. Sa figure est en réalité importante dans la manière avec laquelle la FIA va interpréter ses relations avec les autres acteurs.

Bernard (dit Bernie) ECCLESTONE, est né le 28.10.1930 Suffolk en Grande-Bretagne. Il est un ancien pilote de course automobile dans les années 1940, mais un accident met fin à sa carrière de pilote. Il est homme d'affaires dans le secteur de l'immobilier. Dans les années 1960 il fait son retour dans le monde du sport automobile en étant responsable de plusieurs écuries. Il rachète en 1972 l'écurie de Formule 1 Brabham. Au-delà de son rôle de directeur d'équipe il fonde la FOCA en 1974 avec Max MOSLEY. La FOCA est l'association des constructeurs de Formule 1, et l'objectif de Bernie ECCLESTONE est de commercialiser la F1. En effet, avant cela, il n'y avait aucune redevance télé aux écuries. Le contrôle des droits télé de la F1 va animer le paddock puisque la FIA qui gère l'organisation du championnat (cela passera par des menaces d'expulsion du côté de la FIA, des menaces de championnats annexes du côté de la FOCA). Tout cela va durer jusqu'à l'arrivée de Max MOSLEY à la tête de la FIA en 1993.

La période et les pratiques utilisées lors du conflit FOCA / FISA (FIA) permettent de saisir la manière avec laquelle Bernie ECCLESTONE entend défendre ses intérêts.

Au 01.03.2021 il est classé comme étant la 18^{ème} fortune de Grande-Bretagne et la 877^{ème} fortune mondiale selon le site FORBES. L'origine de sa fortune étant « la Formule 1 ».

Ce petit détour prosopographique sur Bernie ECCLESTONE permet de comprendre tout d'abord les liens avec Max MOSLEY. En effet, il est clair que les deux hommes se sont connus bien avant que Max MOSLEY n'accède au poste de président de la FIA. De plus ils se sont connus dans le cadre d'activité financière. La particularité est que Bernard ECCLESTONE a construit l'intégralité de sa fortune sur les droits commerciaux de la Formule 1, qui n'a pas été sans heurts avec d'autres organisations. Nous pouvons donc dire qu'il y a chez lui une culture de la négociation, mais aussi du conflit. Il faut avoir à l'esprit que la lutte sur les droits commerciaux de la Formule 1 a été une période de très grande crise interne dans le monde de la Formule 1.¹⁷ À la suite de cela, nous pouvons observer le rôle de Bernie ECCLESTONE comme celui d'un représentant de groupe d'intérêt, ce groupe étant la Formule 1.

Le cas de la Grande-Bretagne permet tout d'abord de venir affirmer l'idée avancée par Guillaume COURTY. En effet, lors du changement de position de la part du Gouvernement Britannique en 1997, il est fait état par la presse que Bernie ECCLESTONE est l'un des plus gros donateurs du parti travailliste.

¹⁷ Je me permets de joindre ici une vidéo you tube qui revient assez justement et de manière rapide sur le conflit FISA / FOCA, qui permet de se rendre compte de la manière avec laquelle Bernie ECCLESTONE gère un conflit : <https://www.youtube.com/watch?v=Sk60SbFLwJQ>

« Le gouvernement [de Tony BLAIR] fait face à une vive polémique depuis l'autorisation de la publicité pour le tabac en F1, alors qu'il a confirmé avoir reçu une donation d'un million de livres (1,7 million de dollars) du grand argentier de la F1, Bernie Ecclestone, avant les élections »

Reuters, 16.11.1997

La position Britannique concernant le financement du sport automobile a régulièrement changé allant de l'annonce d'une interdiction en mai 1997, à celle d'une non-interdiction en novembre 1997. Il n'est pas possible de prouver la nature des relations entretenues entre Bernie ECCLESTONE et le premier ministre Britannique. Mais le fait que le parti travailliste soit en partie financé par des dons provenant de Bernie ECCLESTONE vient renforcer le fait que les organisations de la Formule 1 ont des pratiques similaires à ceux des groupes d'intérêts, et qu'ils participent à faire vivre la politique. Par ailleurs, il faut souligner que la position Britannique a de nouveau changé suite à l'annonce de ces liens de financement. Tony BLAIR annonçant après ces révélations que le Royaume-Uni allait lui aussi interdire le financement du sport automobile par l'industrie du tabac. Il faut aussi noter, que le financement par Bernie ECCLESTONE du parti travailliste semble être « problématique » puisque le premier ministre a annoncé que le don a été remboursé. Tony BLAIR qualifiant le sujet de l'interdiction du sponsoring des cigarettiers comme étant un sujet qui « ressemble à une grande affaire, à laquelle le gouvernement se consacrait beaucoup (...) mais ça ne l'était pas »¹⁸, tentant ainsi de minimiser l'importance des révélations.

B) La pluralité des espaces au service de la FIA

Nous avons vu dans la partie précédente l'importance de la figure de Bernie ECCLESTONE avec une stratégie similaire à celles des groupes d'intérêts. Dans le cadre de notre sujet nous assistons à une pluralité des espaces. Cette pluralité est tout d'abord géographique. En effet, le sport automobile est un sport mondial qui concourt dans différents pays. Qui plus est, la Formule 1 constitue pour de nombreux pays émergents des années 1990 un « soft power », définit comme étant « l'habilité à séduire et à attirer » (NYE Joseph, 1990). C'est particulièrement le cas pour des pays comme le Brésil avec la figure très présente du triple champion du monde Ayrton SENNA (dont la mort le 01.05.1994 a été

¹⁸ Reuters, 16.11.1997

vécue au Brésil comme un véritable drame national).¹⁹ Une série d'autres pays en dehors de l'Europe ont fait leur apparition dans les années 1990-2000, comme le Grand-Prix d'Argentine, de Chine, de Singapour, de Malaisie. Ces pays ont la particularité d'être dans des États qui étaient à l'époque très peu volontariste sur les politiques de lutte contre le tabac. Il y avait donc une offre d'espaces qui était faite à la Formule 1 pour évoluer dans ces pays. Ces nouveaux espaces géographiques sont directement entrés en concurrence avec les grands-prix installés pour la quasi-totalité au sein de l'Union Européenne. Cette concurrence est aussi construite par la FIA pour tenter de limiter la mise en œuvre des politiques anti-tabac. Ainsi, à de nombreuses reprises les organisateurs de la Formule 1, et l'industrie du tabac ont joué de cette pluralité des espaces pour la construire comme un levier sur les États de l'Union Européenne afin de défendre leur position.

En 1996, le PDG de Reemsta²⁰ et le patron de l'écurie MacLaren signent un contrat de financement de l'écurie. Le précédent contrat de MacLaren était avec le cigarettier Marlboro, Ron DÉNIS (le patron de MacLaren) invoquant des discordes sur les montants du contrat, alors que dans le même temps Marlboro signait un contrat avec l'écurie concurrente : Ferrari. Le fait est que l'écurie MacLaren signe un contrat de sponsoring avec un autre cigarettier alors que la polémique de la présence des cigarettiers en F1 commence à émerger dans l'espace médiatique. À ce titre, le PDG de Reemsta s'exprime sur la signature de ce nouveau contrat.

« Nous comptons sur les retransmissions de Grands Prix pour imposer notre image en Chine et en Russie mais aussi en France, sans se soucier de ce cauchemar qu'est la loi Évin »

Ludger STABY, PDG de Reemsta, La Tribune, 25.09.1996

Nous pouvons donc observer que pour l'industrie du tabac, la pluralité des espaces géographiques est construite comme un argument afin de défendre la présence de l'industrie du tabac. En effet, cela amène véritablement une mise en concurrence entre les pays qui accueillent des courses automobiles. Nous allons aussi retrouver cette « stratégie » dans un

¹⁹ Au point que le Brésil mis en place plusieurs jours de deuil national.

²⁰ Propriétaire des cigarettes WEST

communiqué de presse de Max MOSLEY en date du 01.10.1997, mais repris dans le journal *Le Monde* le 03.02.1998.²¹

« Ces régions [Europe de l'Est, Amérique latine, Asie] sont des marchés en pleine croissance pour l'industrie du tabac, contrairement aux marchés saturés d'Europe de l'Ouest »

Extrait du communiqué de presse de Max MOSLEY du 01.10.1997, repris par le journal Le Monde le 03.02.1998

Au-delà de la pluralité des espaces géographiques, la FIA possède une stratégie de multiplication des espaces thématiques, qui va *in fine* contribuer à alimenter la controverse, mais aussi la division entre les pays européens. Là encore la figure de Bernie ECCLESTONE pèse énormément sur la multiplication des sujets.

En effet, une fois la première vague de confrontation avec la France qui portait sur la loi Évin, a émergé le sujet des droits télévisés en France. Ce problème, de premier abord indépendant de la question de l'interdiction du tabac est en réalité lié avec le sujet initial du tabac. Les représentants du sport automobile à travers la FIA et la FFA ont mis à l'agenda ce sujet dans un objectif de multiplication des points de discordes avec les pays européens. Cette stratégie de multiplication des sujets a pour objectif de maintenir en permanence la confrontation avec les acteurs publics, mais aussi d'empêcher un consensus au niveau européen sur le tabac. Dans sa réponse au député LANDRAIN, la ministre des sports expose le constat suivant :

« Il n'y a pas que le Grand Prix de France qui soit menacé par le conseil international de la Fédération internationale du Sport Automobile : **on menace la Belgique parce qu'elle a voté une loi sur le tabac, on menace le Portugal pour des raisons de travaux. Et je finis par me demander si la fédération internationale ne veut pas enlever la formule 1 de toute l'Europe** pour aller dans des pays où il n'y a pas de lois qui protègent la santé publique ou de lois qui réglementent la liberté d'information ». En caractère gras, ce qui a été repris dans l'édition du journal *Le Figaro* du 18.12.1997

Extrait de la réponse de Marie-George BUFFET en réponse à la question du député Édouard LANDRAIN lors des questions au gouvernement du 16.12.1997.

²¹ Nous aborderons dans le Chapitre II la manière avec laquelle une information finie par être traitée. Le fait est que dans ce cas précis, l'article semble avoir été publié à 15 jours d'un procès en Belgique pour la défense du GP de Belgique. L'auteur soulignant même cela dans une partie de l'article.

Ainsi, la multiplication de ce qui fait problème dans les années 1990, dans un temps rapproché tient avant tout à sa présence dans le sport automobile. Les questions de financement, droits télé et sécurité permettent de souligner l'importance de la figure de Bernie ECCLESTONE. En effet, il est confronté dans les années 1970, après la création de la FOCA à de vives manifestations dans le paddock concernant la sécurité sur les Grand-Prix de Formule 1. Dans les années 1980, la FISA (qui deviendra la FIA) et la FOCA s'affrontent régulièrement sur la question des droits commerciaux. Dans le cas de ce sujet, il est intéressant de voir que l'intégralité des débats au sein du sport automobile est portée avec les États.

La multiplication des espaces est se trouve aussi au niveau institutionnel. En effet, la particularité de l'Union Européenne est construite en ressource du côté de la FIA. Il faut tout d'abord distinguer deux faces derrière « Union Européenne ». Il y a tout d'abord les institutions européennes, notamment la commission européenne. Ici se sont les modalités de vote au sein du Conseil qui viennent affecter la manière avec laquelle la Commission Européenne aborde les relations avec les pays membres. Puis il y a les pays européens dans leur ensemble, avec la diversité de leur approche politique sur le sujet. Dans les deux cas, la FIA semble trouver un point d'appui sur ces dispositions institutionnelles pour repousser l'application des mesures conseillées par la résolution du conseil du 26 Novembre 1996 (*voir annexe VII*).

Sur le point de la diversité des pays au sein de l'Union Européenne, la volonté de la Commission Européenne était d'harmoniser la législation européenne sur la question de la lutte contre le tabac. L'une des questions soulevées était celle de la publicité directe et indirecte faite au tabac. C'est de cette manière que le financement du sport automobile par l'industrie du tabac a fait problème. Cette diversité dans les pays européens se remarque puisque certains pays étaient en avance, comme c'est le cas en France avec la loi Évin en 1991. Dans le même temps d'autres pays étaient opposés à cette interdiction comme l'Allemagne, l'Espagne ou bien encore le Royaume-Uni, quand bien même ces pays ont annoncé en 1997 se positionner en faveur de ces mesures. Les implications de l'Union Européennes, c'est-à-dire la multiplicité des acteurs en présence, donnent à la FIA la possibilité de « négocier » avec certains d'entre eux afin d'empêcher la mise en place d'une telle directive. Nous avons déjà eu l'occasion de voir dans la précédente sous partie les relations entretenues entre le monde de la Formule 1 et le parti travailliste au pouvoir.

Mais les effets de la pluralité des acteurs sont renforcés par les modalités d'adoption des mesures au sein du Conseil. En effet, le vote pour ce type de politique est un vote à la majorité qualifiée. Les règles européennes disposaient qu'il fallait atteindre « au moins soixante-deux voix lorsque, en vertu du présent traité, elles doivent être prises sur proposition de la Commission »²². Cette règle de la majorité qualifiée, avec la pondération des voix a pour effet que l'adoption doit susciter l'accord de quasiment tous les pays. Par conséquent la position du Royaume-Uni contre la potentielle législation a suscité des prises de paroles publiques de la part de la Commission, permettant de souligner au passage la délicatesse institutionnelle pour l'adoption de cette mesure.

« Il s'agit d'un facteur de complication, qui gêne la discussion à un stade très avancé entre les ministres de la santé de l'UE lesquels auraient pu enfin adopter à la majorité leur position commune lors du prochain Conseil Santé, début décembre [...] de plus, on court le risque de perdre l'appui des pays [Allemagne, Pays-Bas, Grèce, Danemark] qui sont en faveur de l'interdiction de la publicité pour les produits du tabac »

Barbara NOLAN, porte-parole du Commissaire aux affaires sociales Padraig FLYNN

Quand bien même aucun document ne prouve l'utilisation des règles européennes pour l'adoption de telles mesures, il est clair que la FIA devait en avoir connaissance. De plus, il est établi que la question des modalités de vote était très présente du côté de la Commission Européenne, au point que cela a eu des effets sur la manière dont cet acteur a abordé ses relations avec les États membres. La Commission européenne et le conseil sont dépendants des règles institutionnelles en vigueur, donc de la position de chacun des États. Cela constitue pour la FIA un moyen de pression indirecte afin de repousser le vote de la mesure. La multiplication des espaces doit aussi être interprétée au regard de la temporalité. En effet, le sujet sur l'harmonisation des législations anti-tabac au niveau européen est une demande qui date de début des années 1990. Le fait est que, le Conseil Santé se tenant en décembre 1997 avait pour objectif de trouver un accord, notamment après la déclaration du Conseil du 26 novembre 1996 (annexe VII). La FIA a finalement « buté » sur la volonté politiques des États Européens, car la directive 98/43/CE votée le 06.12.1998 par le Parlement européen et le Conseil dispose dans l'alinéa 1 de l'article II que « aux fins de la présente directive on entend par [...] « parrainage » : toute contribution, publique ou privée, à un évènement ou à

²² Extrait de l'article 205 du Traité d'Amsterdam dans sa version consolidée. Voir Annexe VIII pour l'intégralité de l'article.

une activité qui a pour but ou pour effet direct ou indirect de promouvoir un produit du tabac »²³.

²³ Voir annexe IX pour l'intégralité de la directive 98/43/CE

Chapitre II : Lorsque l'économie domine la santé

Nous avons donc vu dans le premier chapitre la manière avec laquelle l'espace public a été construit comme le terrain principal de la confrontation entre les acteurs. Nous avons aussi vu les logiques avec lesquelles les acteurs évoluent dans cet espace médiatique. Dans ce chapitre nous verrons la manière avec laquelle le traitement sous l'angle économique a éclipsé le traitement sanitaire. Le traitement médiatique d'une information ne va pas de soi, et son traitement participe à la lutte entre les acteurs. Dans le même temps, le traitement d'une information produit des effets sur la question de la légitimité, c'est-à-dire sur la capacité à intervenir. En effet, il faut noter que de manière paradoxale, la controverse médiatique sur les effets des lois anti-tabac n'a pas abordé la question de la lutte contre le tabac. Par ailleurs, nous pouvons observer un accès différencié aux médias en fonction des acteurs.

I) Définir c'est déjà choisir

La question de ce qui fait problème est le fruit d'une construction entre les différents acteurs. En effet, « la forme que prend le problème est le fruit des rapports entre groupes sociaux, qui influencent sa prise en charge par les pouvoirs publics et les politiques publiques qui en découlent » (NOLLET Jérémie, 2019, p.340). Au-delà de la manière avec laquelle le problème sera pris en charge par les pouvoirs publics, la définition d'un problème est à comprendre dans une logique de production d'effets bien particuliers, qui vont eux aussi orienter la manière dont le problème sera défini. La définition d'un problème étant évolutive puisqu'elle se fait au regard des rapports entre les acteurs.

A) Le passage sous silence de la lutte contre le tabac

Aussi paradoxale que cela puisse paraître, la question de la lutte contre le tabac, qui est la principale motivation des pouvoirs publics afin de mettre en place l'interdiction du sponsoring par les cigaretteurs n'a pas ou peu été traitée dans le cadre de la controverse. Cela s'explique tout d'abord par la manière dont le fait a été cadré *in fine* par la couverture médiatique. La notion de « framing » (GOFFMAN Erving, 1974) permet de comprendre la manière avec laquelle un fait social est interprété par les différents acteurs. En effet, au regard de la définition de Jérémie NOLLET (*ci-dessus*), nous avons que la définition d'un

problème est le fruit d'interactions entre les différents acteurs. Le fait est que ces différents acteurs ont chacun une manière de concevoir les choses. Dès lors, cette manière de concevoir les choses se ressent dans le traitement médiatique de l'information.

Nous pouvons tout d'abord se rendre compte du cadrage économique de l'interdiction du sponsoring à travers les types de journaux qui ont traité l'information. En effet, la nature de la rédaction qui traite une information participe à diffuser une certaine idée de ce qui fait problème. Le tableau ci-dessous donne un aperçu de l'origine du journal qui a publié un article sur le sujet.

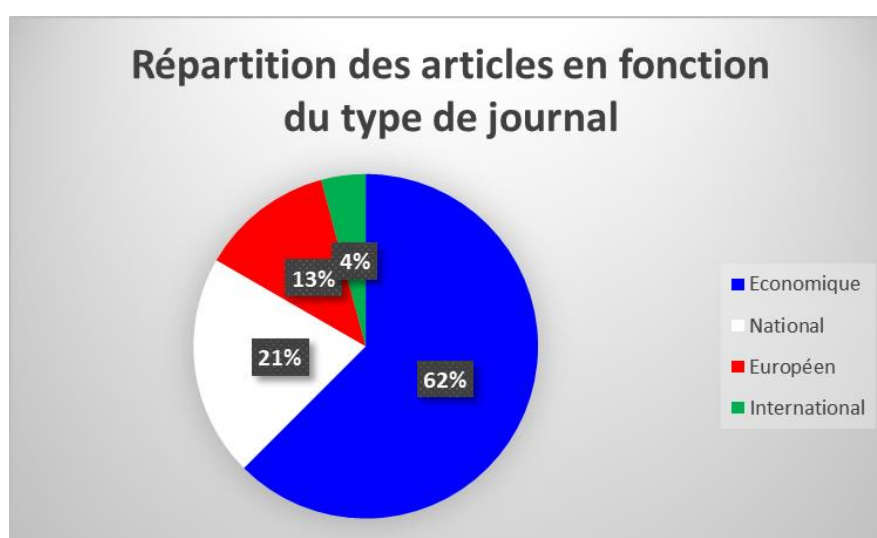


FIGURE 3

EXEMPLE DE LECTURE : 21% DES ARTICLES ONT ÉTÉ PUBLIÉS DANS UN JOURNAL DIT DE PRESSE NATIONAL

Ces résultats, quand bien même il convient de souligner le fait que l'accès aux archives peut représenter un biais puisque nous n'avons pas accès à l'intégralité des articles sur le sujet, permettent d'observer que nous assistons à un fort tropisme d'un traitement médiatique sous l'angle économique. Ce tropisme du traitement médiatique n'est pas sans conséquence sur la manière de penser le problème. En effet, le traitement économique incite les différents acteurs à concevoir le problème comme étant économique, et non pas seulement sanitaire, au point que la manière dont est pensée le problème est devenue, peu à peu exclusivement économique. Progressivement, les discours tenus par les différents acteurs se portent exclusivement sur la nature économique du problème. Les propos tenus par la Secrétaire d'État à la Santé Britannique, permettent de comprendre la manière avec laquelle le problème du sponsoring par le tabac est progressivement perçu comme économique.

« Il importe de parvenir à une politique qui ne menace par la F1 dans ces pays ou en Europe, mais qui atteigne notre objectif de santé publique qui est de protéger les jeunes de l'influence de la publicité pour le tabac »

Tessa JOWEEL, secrétaire d'État à la Santé Britannique

Pour la secrétaire d'État à la santé, ce qui fait problème n'est pas la consommation de tabac, ou bien encore les maladies liées à la consommation mais l'exposition à la publicité pour le tabac. Ces propos permettent en partie de comprendre les effets du cadrage de ce qui fait problème sur la manière de le concevoir. Par ailleurs, le traitement médiatique possède un effet rétroactif dans le sens où les effets vont contribuer à renforcer le cadrage. En effet, le traitement de l'information s'effectuant prioritairement sous un angle économique cela tend à diffuser la perception d'un problème économique. Mais dans le même temps, le fait que le problème soit construit comme étant économique va conduire à ce que les acteurs s'expriment sur le problématiques économique du sujet, au détriment des problématiques sanitaires (qui existent mais qui ne sont pas traitées). Finalement, le traitement médiatique de l'intervention des acteurs contribue à renforcer l'idée que le problème est économique. Cela conduit *in fine* à disqualifier toutes les autres formes de ce qui peut faire problème. Dans notre cas précis, cela a conduit à déqualifier le problème sanitaire.

En concevant cet effet rétroactif du traitement médiatique, nous pouvons tenter de mieux saisir les propos de certains acteurs qui sont intervenus. En effet, il est possible d'observer une stratégie afin de cantonner la définition de ce qui fait problème à l'angle économique. C'est le cas de Ron DÉNIS, qui, s'exprimant sur la signature d'un nouveau contrat de sponsoring avec un cigarettier en 1996, explique que :

« Le budget que nous a proposé Reemtsma est supérieur à celui de Marlboro, leur dynamique nous correspond bien et leurs exigences sont moindres »

Ron DÉNIS, publié dans la Tribune, 25.09.1996

Du côté des représentants des écuries de Formule 1, le financement du sport automobile par l'industrie du tabac ne semble pas amener une remise en cause de leur mode de financement à un moment où l'écurie avait l'opportunité de changer de sponsor. La temporalité de l'article est importante, puisque les propos sont tenus à la fin de l'année 1996. La controverse

sur le sponsoring de l'industrie du tabac était déjà présente depuis plusieurs années dans des pays comme la France par exemple.

Ce constat d'obscurité de l'approche sanitaire du problème se retrouve aussi dans les propos des représentants du sport automobile. Ce qui peut nous amener à concevoir le cadrage d'une information comme relevant aussi d'une stratégie bien précise de la part de certains acteurs qui ont un intérêt à ce que le traitement se fasse dans une seule direction. En effet, le président de la FIA ne soulève jamais le problème de la consommation de tabac, ce qui empêche l'émergence d'un traitement sanitaire du sujet, renforçant ainsi l'idée d'un traitement exclusivement économique. Nous pouvons comprendre ce constat dans le sens où il aurait été assez compliqué de s'opposer à des enjeux qui font appel à la morale. La conférence de Helsinki se tenant le 03.10.1996 n'a pas été traitée de manière conséquente. L'intervention du commissaire aux affaires sociales Pádraig FLYNN y tenait un discours particulièrement accablant concernant la responsabilité des leaders d'opinion dans la consommation de tabac.

« The annual toll of half a million Europeans who die from tobacco-related diseases should be understood for what it is – a huge problem for society [...] skilfully reinforced by the use of marketing involving sports personalities, film stars, fashion models, rock singer »

« Le bilan annuel d'un demi-million d'Européens qui meurent de maladies liées au tabac doit être compris pour ce qu'il est – un énorme problème pour la société [...] habilement renforcé par l'utilisation du marketing impliquant des personnalités du sport, des stars du cinéma, des mannequins et des chanteurs de rock »

Pádraig FLYNN, durant la conférence de Helsinki du 03.10.1996, repris dans European Report le 05.10.1996

Un dernier élément permet de venir renforcer l'idée de l'effacement du traitement sous l'angle de la santé. Il s'agit ici de la question des journalistes qui ont traité l'information. Avant tout il convient de souligner les potentiels biais du fait des sources. Sur l'ensemble des articles recensés, 6 sont signés par des journalistes. Sur les 6 journalistes, 4 journalistes étaient chargés des sujets de sport automobile au sein de leur rédaction, 1 était correspondant AFP à Londres et nous n'avons pas de données permettant de catégoriser le dernier. Là encore nous observons qu'en plus du traitement par la presse économique, les journalistes dans les rédactions généralistes (*Le Monde*, *Le Figaro*) qui ont traité la question étaient des journalistes spécialistes dans le sport automobile. Le fait que nous retrouvions (sur un petit échantillon en effet, mais c'est le seul dont nous disposons) le même type de journaliste dans

différentes rédactions permet de renforcer l'idée d'un traitement médiatique orienté sur les thématiques sportives, et *in fine* sur la question du financement de la Formule 1.

Le cadrage médiatique est donc bien le fruit d'une construction. Le rôle des acteurs dans la construction est important dans le sens où il est recherché dans un objectif de recherche de légitimité.

B) À la recherche de la légitimité

Nous avons vu dans la partie précédente la manière avec laquelle le cadrage médiatique est orientée sur un axe économique au fil des relations entre les acteurs. En effet, le cadrage médiatique, au-delà de l'angle par lequel est traité l'information, a pour conséquence indirecte d'inclure et d'exclure les différents types d'acteurs considérés comme légitime à intervenir sur le sujet, et donc d'être traité dans les médias. Pierre BOURDIEU nous livre la définition suivante de la légitimité : « Est légitime une institution, ou une action, ou un usage qui est dominant et méconnu comme tel, c'est-à-dire tacitement reconnu ». (BOURDIEU Pierre, 1984). Cette définition de la légitimité permet de saisir la manière avec laquelle il existe un lien entre le cadrage médiatique et la production de légitimité. Trois points sont importants dans cette définition.

Tout d'abord le fait qu'il s'agisse de quelque chose de « dominant ». Nous avons montré dans les parties précédentes la manière avec laquelle le cadrage économique des événements a eu pour effet d'exclure un autre type de traitement. De manière progressive, le problème s'est construit sur un fondement économique. Ainsi, l'angle économique de ce qui fait problème est progressivement devenu dominant dans le champ journalistique ce qui tend à accroître la légitimité ayant un rapport direct avec le financement du sport automobile.

Ensuite, la définition de Pierre BOURDIEU souligne que cette domination est « méconnue comme tel ». Dans le cas précis de la légitimité, cela montre la manière avec laquelle l'idée dominante est devenue celle d'un problème économique, sans que les acteurs en aient été conscience. Cette idée s'est imposée progressivement et de manière inconsciente ce qui tend à la construire comme allant de soi. La construction de cette idée est le résultat des confrontations entre les acteurs, qui par leurs relations ne finissent pas partager les mêmes perceptions du monde. En ce sens, nous pouvons parler d'« habitus », c'est-à-dire de

« principes générateurs et organisateurs de pratiques et de représentations qui peuvent être objectivement adaptées à leur but sans supposer la visée consciente des fins et la maîtrise expresse des opérations nécessaires pour les atteindre » (BOURDIEU Pierre, 1980, p.88). Le cadrage médiatique participe *in fine* à la création d'un *habitus* entre les différents acteurs, qui partagent de manière inconsciente les mêmes manières de percevoir le problème.

Enfin, la troisième point apporté par Pierre BOURDIEU est le fait que ce soit « tacitement reconnu ». Il s'agit ici de la résultante des deux autres points, mais le fait que ce soit « tacitement reconnu » est ce qui va conduire à la production d'une légitimité dont les acteurs vont se saisir.

Le processus de production de légitimité est le fruit des rapports de force entre les acteurs et du cadrage médiatique. C'est le cas lorsque le Gouvernement Français d'Édouard BALLADUR propose en 1992 la création d'un fond tabac afin de palier une partie de la perte de financement liée à l'application de la loi Évin. Dans ce cas précis, l'action publique, c'est-à-dire l'intervention des pouvoirs publics, diffuse l'idée qu'il y aurait une nécessité d'agir sur le plan économique auprès des organisations sportives. Cette diffusion de l'idée est la reconnaissance mutuelle et tacite des acteurs. Il faut savoir que les pouvoirs publics sont investis d'une certaine légitimité dans le sens où il possède le « monopole de la violence légitime »²⁴, mais aussi par le mode de sélection des gouvernements. Par conséquent, lorsque le gouvernement Français décide de ce fond anti-tabac, il vient apporter de la légitimité au sujet mais aussi de la légitimité disponible pour les acteurs concernés. Il faut bien comprendre ici que la légitimité des acteurs visés par les politiques n'est pas « donnée » en soi. Mais il faut un processus d'appropriation, d'où le terme de légitimité disponible, à la manière du salaire disponible dans les théories de sciences économiques. Cette légitimité disponible s'est traduite par un processus d'appropriation décrit dans le premier chapitre, c'est-à-dire un travers la prise de parole et les réactions des acteurs.

Ce processus de légitimité se renforce d'autant plus que les acteurs sont en position d'interdépendance et qu'ils entretiennent des rapports réguliers et conflictuels. Cet entretien des rapports est rendu visible dans le cadre de notre sujet à travers la construction de l'espace médiatique comme espace principal de rencontres entre les acteurs. Ce processus est marqué

²⁴ Max WEBER

par une « radicalisation » des positions qui va maintenir la situation de conflit. Nous pouvons observer ce processus en suivant l'évolution des propos dans le temps tenu par les acteurs. Au début de la période, les relations sont avenantes. Nous entendons par « avenantes » le fait qu'il y a soit des rencontres privées durant lesquelles les propos tenus restent entre les acteurs présents ou bien que les interventions publiques invitent à l'échange entre les acteurs. C'est le cas avec Marie-George BUFFET lorsqu'elle déclare, deux mois avant la décision du conseil international de la FIA les propos suivants :

« Je suis prête à recevoir Max MOSLEY quand il le souhaite pour lui faire part de ma volonté de voir le Grand Prix se dérouler l'année prochaine en France »

Marie-George BUFFET, 10.10.1997, repris dans le journal La Tribune

Puis après la rencontre du 04.12.1997 et le conseil mondial de la FIA annulant le Grand-Prix de France, les propos tenus n'invitent plus à l'échange et au dialogue. Comme nous l'avons vu c'est à ce moment que nous passons d'un problème public à un scandale public. Le fait est que chaque acteur va chercher à construire une légitimité à intervenir, mais aussi une légitimité dans sa sphère d'influence. Ce processus est particulièrement marqué chez la FIA puisqu'il s'agit d'un acteur qui est de prime à bord considéré comme sectoriel et sportif. L'objectif est ici d'être considéré comme légitime afin d'intervenir sur le sujet. Par ailleurs, nous pouvons observer un processus de modification de la catégorisation de la FIA, qui finalement n'est plus seulement considérée comme un acteur sportif mais comme un acteur économique. Cette requalification de la FIA est à comprendre au regard des sujets considérés comme dominants dans le cadre de la controverse, à savoir les problématiques économiques.

Ce processus de légitimité recherché par un acteur sectoriel tel que la FIA est à comprendre au regard du point suivant concernant l'accès aux médias.

II) « Les hiérarchies politiques s'imposent aux hiérarchies médiatiques » (NOLLET Jérémie, 2016, p.31)

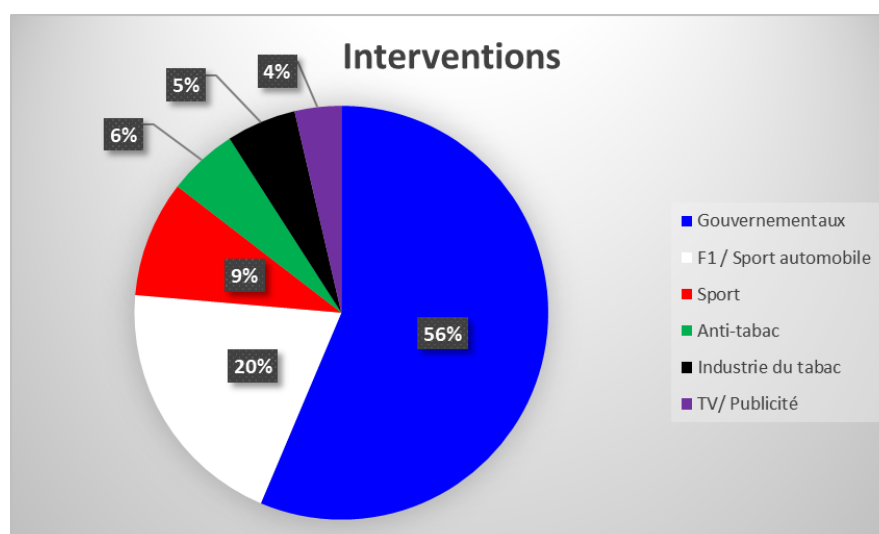
Tous les acteurs n'ont pas le même accès à l'espace médiatique et cet accès se fait en fonction des ressources et de la position à partir de laquelle s'exprime les acteurs. Jérémie NOLLET livre une analyse intéressante concernant « les inégalités d'accès aux médias en fonction de la position dans le champ politique » (NOLLET Jérémie, 2016, p.34). Cette analyse permet de comprendre qu'il y a une inégalité d'accès aux médias, et que cette

inégalité d'accès aux médias dépend avant tout de la place occupée par les acteurs et qu'elle ne dépend pas seulement des ressources. En effet, elle dépend surtout de la manière avec laquelle les acteurs vont investir l'espace médiatique. Comme nous allons le voir à travers les deux dernières parties, il subsiste ce que l'on peut appeler un « privilège médiatique », c'est-à-dire des acteurs qui du fait de leur position ont un accès quasi immédiat et assuré à l'espace médiatique. Nous avons observé dans la précédente partie les processus de cadrage et de légitimité. Ces processus contribuent à construire certains acteurs, qui au départ n'ont pas un accès médiatique assuré, comme des favorisés médiatiques. La nuance entre les deux notions est importante, puisque les favorisés médiatiques le sont ici par le fait qu'ils sont considérés par les autres acteurs comme légitime à intervenir suite aux effets du processus de cadrage médiatique. Puis nous verrons que la question de l'accès aux médias est constitutive d'un « répertoire d'action collective » (TILLY Charles, 1984) avec une dépendance aux privilégiés médiatiques. Enfin nous verrons l'existence d'une inégalité entre les acteurs dans l'accès au traitement médiatique, mais aussi une inégalité dans le cheminement médiatique.

A) Le privilège médiatique des légitimes

Nous pouvons parler de privilège médiatique dans le sens où un certain nombre d'acteurs à une capacité d'accéder aux médias de manière facilitée de telle manière que cela est constitutif forte inégalité. Cette inégalité produit par ailleurs des effets dans le sens où elle contribue à renforcer les différents processus cités ci-dessus (celui de la légitimité et celui du cadrage médiatique). Le fait est que ce privilège médiatique peut provenir de deux positions différentes. Tout d'abord, et c'est ce que montre Jérémie NOLLET, les acteurs gouvernementaux ont un accès quasi-permanent aux médias par le simple fait que le champ journalistique couvre de manière quasi-constante les prises de position des acteurs gouvernementaux. Il existe dans un deuxième temps d'autres acteurs, qui sont éphémères c'est-à-dire qu'ils possèdent un accès médiatique de manière temporaire par le simple fait qu'ils sont reconnus comme étant légitime à intervenir.

L'idée développée par Jérémie NOLLET se retrouve dans le pourcentage des interventions qui sont relayées par la presse. Ce pourcentage d'intervention en fonction du type d'acteurs est appelé « capitale médiatique » et définit comme étant l' « inégale capacité des agents sociaux à peser sur la construction médiatique de la réalité » (NOLLET Jérémie, 2016, p.31).



EXEMPLE DE LECTURE : 20% DES INTERVENTIONS RELAYEES PAR LA PRESSE SONT CELLES DE REPRESENTANT DU SPORT AUTOMOBILE / F1

Le diagramme ci-dessus représente le nombre d'interventions qui a été relayé dans la presse en fonction du type d'acteur (annexe I). Au total ce sont 55 interventions qui composent la réalisation de ce diagramme. Le premier constat que nous pouvons faire vient confirmer les propos de Jérémie NOLLET qui défend l'idée que les acteurs gouvernementaux ont un accès facilité aux médias. Le fait est que dans notre cas que 56 % des propos qui sont relayés sont tenus par des acteurs gouvernementaux. Nous pouvons avancer l'idée que les acteurs gouvernementaux sont investis d'un accès privilégié en comparaison directe avec les autres acteurs. Nous pouvons aussi comprendre que d'une manière générale les acteurs gouvernementaux sont dans les différents sujets ceux qui vont faire l'objet d'une reprise quasi certaine. Cela confère *in fine* un rôle important aux acteurs gouvernementaux dans le cadre du processus de cadrage.

Le deuxième constat est que l'acteur suivant le plus relayé est celui du sport automobile et de la Formule 1. Nous sommes en réalité en présence d'un acteur que nous pouvons qualifier de « dominant thématique », c'est-à-dire le groupe d'acteur qui est légitimé au travers du processus de cadrage médiatique. Nous avons eu l'occasion de montrer la manière avec laquelle le cadrage médiatique a été favorable au traitement économique du sujet. Ainsi, cela semble se répercuter sur la capacité des acteurs à accéder aux médias.

Il convient de comprendre aussi l'investissement médiatique des acteurs comme faisant parti de leur répertoire d'action collective. Cette notion développée par Charles TILLY permet de comprendre l'ensemble des moyens dont disposent les groupes sociaux

afin de mobiliser les membres et de faire valoir leurs intérêts. Il faut souligner que le répertoire d'action collective dépend de la sociologie des membres du groupe ainsi que de son histoire. L'intervention médiatique constitue une partie de la mobilisation collective des acteurs gouvernementaux dans le cadre d'une controverse médiatique. Il s'agit presque de la seule ressource que le gouvernement peut utiliser.

L'intervention médiatique est aussi constitutive d'une ressource pour les acteurs du sport automobile. Un double facteur permet d'expliquer la construction de l'intervention médiatique comme ressource. Cela s'explique tout d'abord par la sociologie des leaders dans le groupe mobilisé. Ici ce sont les présidents des fédérations nationales, le président de la FIA et Bernie ECCLESTONE. Nous sommes revenus dans le premier chapitre sur la carrière de Bernie ECCLESTONE. Ces personnes sont habituées aux négociations et aux interventions médiatiques. À ce titre elles maîtrisent les codes médiatiques qui permettent d'accéder aux médias. Cette facilité participe à l'utilisation de l'intervention médiatique comme ressource de mobilisation. C'est aussi le cas pour Jean-Marie BALESTRE qui est le fondateur de l'*Auto-journal*, le premier journal automobile Français.

Le second facteur qui permet d'expliquer ce processus de construction en ressource tient au terrain sur lequel les acteurs s'affrontent. Là encore nous avons montré dans le Chapitre I, la manière avec laquelle l'espace médiatique est devenu le terrain principal de la lutte entre les différents acteurs. Finalement ce processus doit être compris au regard de la place qu'occupe l'intervention médiatique dans le répertoire d'action collective des acteurs. En effet, il ne s'agit pas seulement de susciter du traitement médiatique, mais il s'agit avant tout de diffuser les propos et les idées défendues. Cela engendre une concurrence entre les acteurs que nous pouvons observer lorsque le président de la FIA et la ministre des sports se répondent par voie de presse en Décembre 1997. Au-delà de pouvoir comprendre l'intervention médiatique comme une ressource, nous pouvons analyser cette épisode comme caractéristique d'une lutte entre les acteurs dans le contrôle de la ressource. L'objectif des différents acteurs dans ce cas précis est d'accaparer un maximum les paroles relayées par la presse.

Dans la même idée, nous pouvons observer le faible nombre d'interventions de la part des acteurs représentant le monde de la santé. En effet, les propos tenus par Clives BATES²⁵ à l'occasion du renoncement Britannique à interdire le parrainage sportif représentent la seule intervention d'un acteur du monde de la santé dans l'intégralité de la période couverte par le sujet. Cet acteur s'exprime au nom d'une association britannique de lutte contre le tabac. Nous avons vu que la dominante dans le traitement médiatique était économique, à ce titre Clives BATES n'est pas un acteur considéré comme légitime à intervenir. Par ailleurs, lorsque nous observons les propos de ce dernier nous pouvons observer les effets de l'inégalité dans l'accès médiatique.

« Déprimé mais pas surpris »

« Le lobby des cigarettiers et de la Formule 1 travaillent main dans la main pour déstabiliser le gouvernement »

« L'industrie du tabac et de la Formule 1 ont fait pression sur le gouvernement en menaçant de déplacer les courses hors d'Europe »

Clive BATES, 06.11.1996, relayé dans La Tribune et Reuters

Deux hypothèses peuvent permettre de comprendre les propos de Clive BATES. Ce ne sont que des hypothèses puisqu'il faudrait avoir accès à une base beaucoup plus grande (c'est-à-dire l'intégralité des interventions en dehors du relais presse). La première hypothèse tient dans le fait d'une modification des propos pour voir ses propos relayés. En effet, le traitement médiatique privilégie l'angle économique, hors Clive BATES peut-être qualifié de représentants des acteurs médicaux. Les propos tenus par Clive BATES ne font nullement référence à sa position de président d'une association anti-tabac. Dans cette hypothèse, la volonté d'accès aux médias pourrait passer par une modification des propos ou une certaine censure.

La deuxième hypothèse porte sur le traitement médiatique lui-même. En effet, nous n'avons accès qu'aux propos qui sont relayés dans les médias. Mais cela n'empêche pas les acteurs de tenir des conférences de presse où ils ont l'occasion d'exprimer des propos plus divers. Ainsi, l'inégalité d'accès et le traitement médiatique auraient pour conséquence une reprise des propos qui correspondent à la nature des acteurs considérés comme légitime. Les deux hypothèses sont possibles et les données que nous possédons ne permettent pas de pencher vers l'une plutôt que vers l'autre.

²⁵ Président de l'Action on Smoking and Health

B) La dépendance des dominés médiatiques aux dominants

Nous venons de voir la manière avec laquelle certains acteurs ont un accès facilité aux médias. Cette facilité d'accès aux médias entraîne non seulement une inégalité dans le traitement médiatique mais aussi une inégalité dans le type de traitement, c'est-à-dire les journaux qui vont traiter l'information. Au début de la période, le seul acteur qui possède un accès médiatique est le gouvernement. En effet, sa position dominante lui assure un traitement quasi-permanent. Puis au fil du temps, nous avons vu apparaître le dominant thématique, c'est-à-dire l'acteur qui est considéré comme légitime au travers du processus de cadrage, il s'agit ici des acteurs du sport automobile et de la FIA. Cette position de dominant thématique est le fruit de plusieurs processus de construction, elle n'est donc pas acquise contrairement aux acteurs gouvernementaux. Le fait est que ce processus de construction engendre un certain nombre d'effets.

C'est tout d'abord le cas avec les propos de Jean-Marie BALESTRE qui tenait une conférence de presse au Grand-Prix de France 1995.

« Cette affaire va prendre la dimension d'un scandale public qui met en cause la moralité de l'État français refusant de tenir ses engagements »

Jean-Marie BALESTRE, 30.06.1995, relayé par Reuters

Au-delà de la simple personnalité de Jean-Marie BALESTRE qui reste une personne connue pour ses coups de sang²⁶ par le passé, nous pouvons comprendre la teneur des propos comme étant une volonté de susciter du traitement médiatique. L'inégalité d'accès aux médias se fait donc ressentir, puisque les acteurs dominés doivent, s'ils veulent être relayé, tenir des propos radicaux qui traitent directement des pouvoirs publics. En effet, les pouvoirs publics ayant un accès aux médias, le fait de les mettre en cause (en plus d'être le président de la FFA) et de tenir des propos radicaux à leur sujet, sont des facteurs qui permettent la réussite d'un relais médiatique.

²⁶ Senna – Exclusive Clip ('91 German Grand Prix), url = <https://www.youtube.com/watch?v=1jxSjt3wU3s>, consulté le 23 mai 2021. Cet extrait de la réunion d'avant course des pilotes lors du Grand- Prix d'Allemagne 1991 permet de comprendre rapidement la manière dont se comporte Jean-Marie BALESTRE (homme en noir avec les lunettes de soleil).

Nous pouvons observer la dépendance des dominés aux dominants sous l'angle du type de rédaction qui va traiter l'information. En effet, nous avons eu l'occasion de démontrer plus haut qu'il y avait un tropisme manifeste dans le type de rédaction qui relais les interventions publiques en faveur des journaux économiques. Le fait est que si nous croisons les acteurs qui interviennent dans les médias et le type de médias dans lesquels ils sont relayés nous pouvons établir plusieurs constats. Pour ce faire nous allons prendre les interventions de cinq acteurs différents. Tout d'abord Marie-George BUFFET qui voit quatre de ses interventions reprises dans la presse et qui en termes de taille est l'acteur dont nous avons le plus de contenu. 50 % de ses interventions sont relayées dans la presse généraliste et 50 % sont reprises dans la presse économique.

Concernant Tessa JOWELL qui totalise trois interventions, les deux-tiers sont relayés dans la presse économique, et le reste est relayé dans un communiqué Reuters.

Barbara NOLAN, dont nous retrouvons la trace de six interventions est relayée à quatre reprises par un journal spécialiste dans la vie de l'union européenne, à une reprise par un journal économique et à une reprise par un communiqué de presse Reuters. Le cas de Barbara NOLAN est intéressant car nous pouvons constater sa position dans le champ d'interactions au regard de la presse européenne qui relaie majoritairement ses interventions.

Le président de la FIA totalise quatre interventions relayées. Tout d'abord deux interventions sont relayées dans la presse généraliste. Mais ces deux interventions permettent de mettre en exergue la dépendance des dominés médiatiques aux dominants. En effet, il est relayé dans un premier temps dans le journal *Le Figaro*. Le contexte de son intervention fait suite à la lettre de réponse à Marie-George BUFFET, qui elle-même avait discuté de ce sujet devant l'Assemblée Nationale. La combinaison d'une certaine attention médiatique autour du sujet, combiné à l'attention médiatique quasi-permanente concernant les responsables politique ont conduit dans ce cas précis à ce que les propos de Max MOSLEY à l'encontre de la ministre soit relayés. En effet, toutes les interventions politiques qui mettent en cause des responsables politiques ne sont pas relayées par la presse et dans le même temps le facteur de la position du ministre est déterminante dans le relai de cette réaction. Par ailleurs la question de la temporalité est importante, puisque la lettre de réponse à Marie-George BUFFET est publiée dans le journal *Le Figaro* après la réaction publique de la Ministre des Sports à ladite lettre de Max MOSLEY. Par conséquent, le relai de l'intervention de Max

MOSLEY ne s'est pas fait en tant que tel, mais il s'est fait suite à la réaction de la ministre. Cela nous permet de comprendre la dépendance médiatique de certains acteurs, mais aussi de comprendre ce qui, aux yeux des médias, est prioritaire.

Il est relayé dans un deuxième temps dans une presse généraliste par le journal *Le Monde*. Nous pouvons remarquer une fois encore cette notion de dépendance au regard de la temporalité entre la prononciation des propos et le relai médiatique. Dans le cadre de cette intervention, l'article du journal *Le Monde* est publié le 03.02.1998 entre la fin du Conseil Santé et quelques semaines avant l'adoption de la directive (annexe IX). Mais les propos relayés datent quant à eux du 01.10.1997, soit environ 4 mois avant la publication de l'article. Le traitement de l'information ne s'est pas fait de manière immédiate, mais de manière différée dans le cadre d'un contexte politique favorable.

Enfin, les interventions de Jacques RÉGIS, président de la FFA, sont relayés à deux reprises dans le journal *Le Figaro*, mais une fois encore il se fait suite à l'intervention de la Ministre des Sports qui avait réagi à la décision du Conseil Mondial de la FIA d'annuler le Grand-Prix de France 1998.

Nous pouvons enfin avancer l'idée d'un cheminement médiatique pour les dominés. Ce cheminement classique serait celui d'un premier passage par les presses thématiques. Puis lorsque les conditions sont réunies, c'est-à-dire la construction de l'espace médiatique comme l'endroit de la controverse, un cadrage favorable à certains acteurs, et l'intervention régulière des pouvoirs publics, alors les presses généralistes à travers les spécialistes des rédactions portent une certaine attention. Dans ce cas précis, les pouvoirs publics ne sont pas concernés par le cheminement médiatique, et nous avons pu observer que lorsque ces acteurs interviennent alors les propos des dominés médiatiques ne subissent pas ce cheminement médiatique.

Conclusion

Finalement l'épisode de l'interdiction du financement du sport automobile par l'industrie du tabac permet de mettre en lumière plusieurs mécanismes. Dans le premier chapitre nous avons vu la manière et les effets de la construction de l'espace médiatique comme terrain de la confrontation entre les acteurs. Nous avons souligné l'importance des interactions entre les acteurs qui participent tous au déroulement de l'action. La manière avec laquelle les acteurs vont agir dans cet espace est conditionné avant tout par les intérêts qu'ils défendent et la place qu'ils occupent. De la même manière, nous avons observé comment la problématique sanitaire a progressivement été effacée de ce qui faisait problème, et en même temps comment certains acteurs poursuivait une stratégie afin d'imposer un certain type de cadrage afin de pouvoir mieux s'imposer. Nous avons aussi vu les effets des contextes politiques dans la déroulement de la controverse et leur instrumentalisation par un acteur comme la FIA qui se servait de ce contexte politique pour empêcher, ou bien retarder la mise en place des législations restrictives. Cette instrumentalisation nous permet de faire le parallèle avec les groupes d'intérêts, et nous avons permis d'appuyer le constat opéré par Guillaume COURTY expliquant que les groupes d'intérêts font de la politique par le simple fait qu'ils la font vivre. Le cas échéant nous avons vu qu'ils la faisaient vivre en suscitant une activité médiatique et législative, mais qu'il la faisait vivre au sens propre du terme par le financement de parti politique.

Dans le deuxième chapitre nous nous sommes donc penchés sur les questions du traitement médiatique et de ses effets. Nous avons vu que le traitement médiatique était le fruit d'une construction permanente entre les acteurs. Ce chapitre nous a permis de comprendre la production de légitimité dans le cadre de ce traitement médiatique mais aussi d'observer au regard des travaux de Jérémie NOLLET une inégalité entre les différents acteurs. Les effets de cette inégalités sont nombreux.

En revanche, nous avons eu l'occasion d'émettre plusieurs alertes sur certains propos au regard du terrain d'enquête mais aussi de la quasi-impossibilité à accéder aux acteurs en question. C'est d'ailleurs l'une des utilités de l'entretien, que de comprendre pourquoi nous avons pu avoir de si nombreux refus (en dehors du contexte sanitaire). Mais d'une manière générale nous avons réussi à inscrire la recherche dans les nombreux travaux, et nous avons parfois pu apporter quelques compléments.

INDEX DES NOMS PROPRES

ALFA ROMÉO : constructeur. Écurie de Formule 1 depuis 1950 sous plusieurs formes (écurie, fournisseur de moteurs).

ALESI Jean : pilote de Formule 1 français entre 1989 et 2001. Pilote pour l'écurie Benetton en 1997.

BALLADUR Édouard : Premier Ministre Français entre 1993 et 1995.

BALESTRE Jean-Marie : Président de la FIA entre 1985 et 1993. Président de la FISA entre 1978 et 1991. Président de la FFSA entre 1973 et 1996.

BATES Clives : Président de l'association Britannique *Action on Smoking and Healt*.

BENETTON : écurie privée de Formule 1 entre 1986 et 2001. Elle remporte 1 titre constructeur en 1995 et 2 titres pilotes avec Michaël SCHUMACHER en 1994 et 1995.

BLAIR Tony : Premier Ministre Britannique entre 1997 et 2007.

BRABHAM : écurie privée de Formule 1 entre 1962 et 1992. Le fondateur est Bernie ECCLESTON. Elle remporte deux titres constructeurs et quatre titres pilotes.

BRM : écurie privée de Formule 1 entre 1951 et 1997. Elle remporte un titre constructeur et un titre pilote.

BUFFET Marie-George : Ministre de la Jeunesse et des Sports entre 1997 et 2002. Adhérente au Parti Communiste Français.

CHIRAC Jacques : Président de la République Française entre 1995 et 2007.

ECCLESTONE Bernard (dit Bernie) : Président de la FOM entre 1978 et 2017. Propriétaire de Brahbm entre 1972 et 1987.

DÉNIS Ron : directeur général de MacLaren Racing entre 1980 et 2009.

DRUT Guy : ancien coureur du 110 mètres haies. Ministre des sports entre 1995 et 1997.

FERRARI : constructeur. Écurie de Formule 1 depuis 1950. Elle remporte 16 titres de constructeurs et 15 titres de pilotes.

FIA : Fédération Internationale du Sport automobile. C'est l'instance qui gère l'intégralité des compétitions automobiles. Le siège se situe place de la concorde à Paris.

FISA : Fédération Internationale du Sport Automobile. Organe créée par la FIA afin de gérer l'organisation des courses automobile. L'arrivée à la tête de la FIA de Max MOSLEY en 1993 amena une réforme de fusion de la FISA dans la FIA.

FLYNN Pdraig : Britannique. Commissaire européen aux affaires sociales entre 1993 et 1999.

FOCA : Formula One Constructors Association. Fondée en 1971 par Bernie ECCLESTONE. Il s'agit de l'association des constructeurs. Elle est propriétaire des droits commerciaux de la F1.

FOM : Formula One Management. Créée par Bernie ECCLESTONE à la suite des accords concordés en 1987. Elle est propriétaire des droits commerciaux de la F1. Rachetée en 2017 par le groupe Liberty Media.

HUNT James : pilote de formule 1 entre 1973 et 1979. Champion du monde 1976.

JOWELL Tessa : Secrétaire d'État à la Santé Britannique.

LANDRAIN :

MACLAREN : constructeur. Écurie de Formule 1 depuis 1966. Elle remporte 8 titres constructeurs et 12 titres pilotes.

MARLBORO : branche du cigarettier Philippe MORRIS. Principal sponsor de MacLaren dans les années 1980-1990 puis de Ferrari dans les années 1990-2000.

MERCEDES : constructeur. Écurie de Formule 1 entre 1954 et 1955, puis fournisseur de moteur à MacLaren entre 1993 et 2009 avant de revenir en tant qu'écurie à partir de 2010. Elle remporte 7 titres constructeurs et 9 titres pilotes.

MOSLEY Max : Président de la FIA entre 1993 et 2009. Président de la FISA entre 1991 et 1993. Il fait la rencontre de Bernie ECCLESTONE en 1969. Fils de Oswald MOSLEY, le fondateur du parti fasciste britannique.

NOLAN Barbara : porte-parole du Commissaire aux affaires sociales Pdraig FLYNN.

PANIS Olivier : pilote de Formule 1 français entre 1994 et 2005. Pilote pour l'écurie française Prost-Peugeot en 1997.

PROST Alain : pilote de Formule 1 français entre 1980 et 1993. Champion du monde 1985, 1986, 1989 et 1993. Président de l'écurie Prost-Peugeot entre 1997 et 2001.

PROST-Peugeot : constructeur. Écurie de Formule 1 française entre 1997 et 2001.

RÉGIS Jacques : Président de la Fédération Française du Sport Automobile depuis 1996.

RENAULT : constructeur. Écurie française de Formule 1 entre 1977 et 1985, 2002 et 2011 puis depuis 2016. Fournisseur de moteur. Elle remporte 2 titres constructeurs et 2 titres pilotes.

REEMSTA : branche du cigarettier Imperial Brands. Sponsor de MacLaren dans les années 1990.

SENN Ayrton : pilote brésilien de Formule 1 entre 1984 et 1994. Il meurt durant le 01.05.1994 durant le Grand-Prix d'Imola en Italie. Champion du monde 1988, 1990 et 1991.

STABY Ludger : PDG de Reemsta.

VEIL Simone : Ministre de la santé entre 1974 et 1976, elle est à l'origine de la loi Veil de 1976 sur les premières mesures anti-tabac.

WILLIAMS : écurie privée fondée en 1977. Elle remporte 9 titres constructeurs et 7 titres pilotes.

BIBLIOGRAPHIE :

Iconographie :

Figure 1 : LASSALLE Frédéric, *Management des organisations sportives*. EMS Editions, « Les Essentiels de la Gestion », 2015, 272 pages

Figure 2 : BRADLEY Charles, « Le compte Instagram de Lewis Hamilton est-il digne de James Hunt », *Motorsport.com*, 2015, url : <https://ch-fr.motorsport.com/f1/news/le-compte-instagram-de-lewis-hamilton-est-il-digne-de-james-hunt/1444737/>, consulté le 10.05.2021

Figure 3 : échantillon de 24 articles

Figure 4 : échantillon de 55 interventions

Sources Primaires :

Articles de presses :

« Avant le débat au Sénat, Mme Simone Veil dans un entretien au « Monde » soutient le projet gouvernemental », *Le Monde*, 11.10.1990

GILLES BRESSON, « Portrait : les ministres racontent leur entrée en fonction et leurs projets. Guy Drut se voit déjà sur le podium. Esprit sportif, il travaille en équipe avec ses collègues du gouvernement », *Libération*, 29.07.1995

LÉVEILLÉ Anne, « MacLaren abandonne son blason rouge et blanc », *La Tribune*, 25.09.1996

« Londres n'interdira pas la pub pour le tabac en F1 », *Reuters – Les actualités en Français*, 05.11.1997

« GB/ F1/ Tabac – Excuses et mea culpa de Blair », *Reuters – Les actualités en Français*, 16.11.1997

VOISARD Cédric, « GP de France : débat hors-piste », *Le Figaro*, 18.12.1997

POTET Frédéric, « La FIA pratique un lobbying agressif », *Le Monde*, 03.02.1998

Sources internet :

« The World's real-time Billionaires », *Forbes*, url : <https://www.forbes.com/real-time-billionaires/#19ba83f63d78>, consulté le 01.03.2021

« Traité d'Amsterdam modifiant le traité sur l'Union européenne, les traités instituant les Communautés européennes et certains actes connexes – Version consolidée du traité instituant la Communauté européenne », Journal officiel n° C 340 du 10/11/1997, url : <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:11997D/AFI/CE:FR:HTML>, consulté le 04.04.2021

« Bernie ECCLESTONE », Stats F1, url : <https://www.statsf1.com/fr/bernie-ecclestone.aspx>, consulté le 15 mai 2021

F1 à la loupe, « Le coup d'État de Bernie Ecclestone et Max Mosley en F1 : conflit FISA-FOCA & Accords Concorde », url : <https://www.youtube.com/watch?v=Sk60SbFLwJQ>, consulté le 15 mai 2021

SENNAmovie, « SENNA – Exclusive Clip ('91 German Grand-Prix), url : <https://www.youtube.com/watch?v=1jxSjt3wU3s>, consulté le 20 mai 2021

Sources Secondaires :

BOURDIEU Pierre, « Le Sens Pratique », *Éditions de Minuit*, Paris, 1980, 480 pages

BOURDIEU Pierre, « Ce que parler veut dire. Questions de sociologie », *Éditions de Minuit*, Paris, 1984

COURTY Guillaume, « Le lobbying en France, invention et normalisation d'une pratique politique », *Peter Lang : coll. La Fabrique*, Bruxelles, 401 pages

DAHL Robert, « Polyarchy, Participation and Opposition », *Yale University Press*, New Haven (Conn.), 1971

ENTMAN Robert, « Framing : Toward Clarification of a Fractured Paradigm », *Journal of Communication*, Volume 43, Issue 4, Décembre 1993, pages 51-58

GOFFMAN Erving, « Interaction ritual : essays on face-to-face interaction », *Aldine*, 1967

GOFFMAN Erving, « Frame Analysis. An Essay on the Organization of Experience », New York (NY), *Harper and Row*, 1974

HABERMAS Jürgen, « L'espace Public », 1962

HENRY Emmanuel, « Amiante, un scandale improbable. Sociologie d'un problème public », Rennes, *Presses Universitaires de Rennes*, 2007, 312 pages

KATZ Elihu, LAZARSFELD Paul, « Personal Influence. The Part Played by People in the Flow of Mass Communications », Glencoe, Free Press, 1955

KINGDOM John Wells, « Agendas, Alternatives and Public Policies », Boston (Mass.), Little, *Brown and Co*, 1984

LASCOUMES Pierre, « Controverse », dans : BOUSSAGUET Laurie éd., *Dictionnaire des politiques publiques. 5^e édition entièrement revue et corrigée*. Paris, Presses de Sciences Po, « Références », 2019, pp. 170-177.

MULLER Pierre et SUREL Yves, « L'Analyse des politiques publiques », Paris, *Montchrestien*, 2000 [1998], 156 pages

NOLLET Jérémie, dir. JUHEM Philippe et SEDEL Julie, « Agir par la parole, Porte-paroles et asymétrie de l'espace public », *Presse Universitaire de Rennes*, Rennes, 2016, 222 pages

NOLLET Jérémie, « Médias et politiques publiques », dans : BOUSSAGUET Laurie, éd., « Dictionnaire des politiques publiques. 5^e édition entièrement revue et corrigée », Paris, *Presses de Sciences Po*, « Références », 2010, pp. 339-344

PADIOLEAU Jean-Gustave, « L'État au concret », *Presses universitaires de France*, Paris, 1982, 222 pages

PROCTOR Robert, « Golden Holocaust : Origins of the Cigarette Catastrophe and the case for abolition », *University of California Press*, Berkeley (Ca.), 2012, 752 pages

ROSENTAL Paul-André, « Les guerres du poumon. La cigarette et l'ignorance distribuée », *La vie des Idées*, 30 janvier 2013, 9 pages

TILLY Charles, « Les origines du répertoire d'action collective contemporaine en France et en Grande-Bretagne », *Vingtième Siècle, Revue d'histoire*, n°4, 1984, pp. 89-108

ANNEXES I : INTERVENTIONS PUBLIQUES DES ACTEURS

Cette annexe recense, sous forme de tableau l'intégralité des interventions reprises par la presse dans la période concernée.

Marie Georges Buffet (Ministre des sports Français)

Date	Contexte	Contenu	Journal
10.10.1997	Le ministre des sports dépose un projet de loi pour réglementer les droits de retransmission des événements sportifs.	« Je suis prête à recevoir Max Mosley quand il le souhaite pour lui faire part de ma volonté de voir le Grand Prix se dérouler l'année prochaine en France. J'ai demandé à Hervé Bourges (Ndlr : président du CSA) et aux chaînes françaises de télévision de se réunir dans les plus brefs délais pour aboutir à un protocole d'accord de nature à rassurer la FIA « »	La Tribune
10.10.1997	Le ministre des sports dépose un projet de loi pour réglementer les droits de retransmission des événements sportifs.	« Il y aura une modification de la loi dans le sens d'une garantie absolue du droit à l'information. C'est pour moi une question fondamentale. Or, il n'y a droit à l'information que si la liberté d'accès des moyens d'information à l'ensemble des manifestations sportives est respectée «	La Tribune
10.10.1997	Le ministre des sports dépose un projet de loi pour réglementer les droits de retransmission des événements sportifs.	« Cela n'est pas incompatible avec la signature de contrats d'exclusivité. Il suffit de bien délimiter les interventions des chaînes de télévision selon qu'elles sont propriétaires des droits ou non. «	La Tribune
13.12.1997	Non réinscription du Grand Prix de France par le Conseil mondial de la FIA à Monaco le 12.12.1997	« Ce décret n'est pas acceptable aux yeux des juristes, a-t-elle expliqué hier après-midi au cours d'une conférence de presse. Mais je garde bon espoir et reste déterminée à tout mettre en œuvre pour qu'il y ait un Grand	Le Figaro

		Prix de France 1998. Les nouvelles lois sur le sport et l’audiovisuel sont en préparation, mais rien ne nous empêche de passer par la voie législative à propos de ce problème avant que ces lois ne passent dans leur ensemble. Nos services et ceux de Jacques Régis, le président de la fédération française, ont beaucoup travaillé. Max Mosley, le président de la FIA, que nous avons rencontré début novembre, l’a lui-même reconnu. Nous devrions être en mesure de trouver une solution courant janvier. »	
18.12.1997	QAG du 16.12.1997 sur l’organisation de la Coupe du Monde et du Grand Prix de France à l’Assemblée Nationale	« On menace la Belgique parce qu’elle a posé une loi sur le tabac, le Portugal sur les travaux... Est-ce que la FIA ne veut pas enlever la formule 1 de toute l’Europe pour aller dans des pays où il n’y a pas de lois qui protègent la santé publique ou qui règlementent la liberté d’information ? Tout faire pour que le Grand Prix de France se tienne, mais pas à n’importe quel prix ». Passage repris par la presse	Le Figaro
18.12.1997	Réponse à la lettre ouverte de Max Mosley	« Monsieur le Président, J’ai bien reçu votre lettre et je souhaite y répondre sans tarder. Dès mon entrée en fonction, en juin dernier, j’ai eu connaissance des menaces qui pesaient sur l’inscription du Grand Prix de France au calendrier 1998. Dès cette date, le ministère de la Jeunesse et des Sports s’est mis au travail afin d’aboutir à une solution qui garantisse à la fois le libre accès de la presse à	Le Figaro

		une manifestation sportive et le droit d'exploitation de cette manifestation par ses organisateurs. C'est d'ailleurs dans cet esprit, et à l'initiative conjointe du ministère et du Conseil supérieur de l'audiovisuel, que les chaînes françaises de télévision ont signé un protocole d'accord le 22 octobre 1997. Il fallait cependant donner à cette démarche un fondement juridique qui ne la limite pas au seul Grand Prix de France de formule 1. Sur cette base, un projet de décret a été élaboré après une consultation étroite avec les acteurs du mouvement sportif et les médias audiovisuels. Ce projet, je vous l'ai présenté le 4 novembre dernier. A l'issue de cette rencontre, vous avez rendu hommage « aux gens du ministère qui ont bien travaillé », et vous avez ajouté : « On est sur la bonne voie... Je crois que nous avons trouvé une bonne solution. » C'est précisément cette « bonne voie » que le gouvernement continue d'explorer, et cette « bonne solution » que nous allons présenter au Parlement dès le mois de janvier 1998.	
--	--	--	--

		Les conditions seront alors réunies pour que, conformément à vos engagements, le Grand Prix de France soit réinscrit au calendrier 1998 du Championnat du monde de formule 1. Je vous prie de croire, Monsieur le Président, en l'expression de ma considération distinguée »	
--	--	---	--

Franck Dobson (ministre de la Santé travailliste) :

Date	Contexte	Contenu	Journal
20.05.1997	Extension de l'interdiction de la publicité en faveur du tabac au parrainage d'évènements sportifs	« interdiction effective de la publicité en faveur du tabac », propos tenu durant une session parlementaire	La Tribune

Ron Denis (directeur de l'écurie McLaren)

Date	Contexte	Contenu	Journal
25.09.1996	Le contrat entre McLaren et Marlboro n'est pas reconduit. Reemsta	« Marlboro devenait trop présent. Après tant d'années de partenariat, notre image s'effaçait derrière celle du cigarettier et tous les trois ans, à chaque	La Tribune

	(propriétaire des cigarettes West) devient le principal sponsor de McLaren	renouvellement du contrat, il se montrait de plus en plus exigeant. Il était temps pour nous de prendre un nouveau départ »	
25.09.1996	Le contrat entre McLaren et Marlboro n'est pas reconduit. Reemtsma (propriétaire des cigarettes West) devient le principal sponsor de McLaren	« Le budget que nous a proposé Reemtsma est supérieur à celui de Marlboro, leur dynamique nous correspond bien et leurs exigences sont moindres. Donc pas d'hésitation »	La Tribune

Ludger Staby, (PDG de Reemsta)

Date	Contexte	Contenu	Journal
25.09.1996	Le contrat entre McLaren et Marlboro n'est pas reconduit. Reemsta (propriétaire des cigarettes West) devient le principal sponsor de McLaren	« Notre arrivée en F1 auprès d'une écurie aussi prestigieuse est une véritable opportunité, d'autant qu'elle court avec un moteur allemand et qu'elle pourrait peut-être un jour débaucher Schumacher. Depuis que McLaren s'est associée avec Mercedes, ses résultats sont encourageants. Évidemment cela va nous coûter très cher (aucun chiffre officiel n'est dévoilé, on parle d'un budget annuel de 150 millions de francs), mais aujourd'hui, les lois anti-tabac sont telles que la F1 reste le meilleur mode de communication. Et puis nous pouvons nous le permettre. Depuis 1989, notre chiffre d'affaires net et nos bénéfices ont progressé annuellement de 16% ! Nous comptons sur les retransmissions de Grands Prix pour imposer	La Tribune

		notre image en Chine et en Russie mais aussi en France, sans se soucier de ce cauchemar qu'est la loi Évin »	
25.09.1996	Le contrat entre McLaren et Marlboro n'est pas reconduit. Reemsta (propriétaire des cigarettes West) devient le principal sponsor de McLaren	« Notre présence devient impérative puisque les cigarettes vont tellement augmenter en France que le marché y devient rentable »	La Tribune

Clive Bates, (directeur de ASH : Action on Smoking and Health)

Date	Contexte	Contenu	Journal
06.11.1997	La Grande Bretagne renonce à interdire le parrainage sportif des fabricants de tabac envers les écuries de F1.	« déprimé mais pas surpris », état d'esprit de Clive Bates suite aux annonces du Gouvernement britannique.	La Tribune
06.11.1997	La Grande Bretagne renonce à interdire le parrainage sportif des fabricants de tabac envers les écuries de F1.	« Le lobby des cigarettiers et de la Formule 1 travaillent main dans la main pour déstabiliser le gouvernement »	L'orient le jour Reuters du 05.11.1997
06.11.1997	La Grande Bretagne renonce à interdire le parrainage sportif des fabricants de tabac envers les écuries de F1.	« L'industrie du tabac et la Formule 1 ont fait pression sur le gouvernement en menaçant de déplacer les courses hors d'Europe »	La Tribune

Tessa Jowell (secrétaire d'État à la Santé Britannique)

Date	Contexte	Contenu	Journal
06.11.1997	La Grande Bretagne renonce à interdire le parrainage sportif des fabricants de tabac envers les écuries de F1.	« il importe de parvenir à une politique qui ne menace par la F1 dans ces pays ou en Europe, mais qui atteigne notre objectif de santé publique qui est de protéger les jeunes de l'influence de la publicité pour le tabac »	L'Agéfi
06.11.1997	La Grande Bretagne renonce à interdire le parrainage sportif des fabricants de tabac envers les écuries de F1.	« exemple de politique pragmatique », en réponse aux acteurs qui accusent le Gouvernement Britannique de « volte face »	L'Agéfi
06.11.1997	La Grande Bretagne renonce à interdire le parrainage sportif des fabricants de tabac envers les écuries de F1.	« Cette accusation est parfaitement ridicule. Nous avons mis en place toute une politique de prévention concernant le tabagisme chez les jeunes », en réponse aux propos de Clive Bates « Nous avons l'intention de négocier avec les dirigeants de la Formule Un le niveau de publicité qui apparaîtra au niveau mondial. Ils ont fait part de leur intention de coopérer et nous avons accepté en toute bonne foi leur proposition. Cela s'appelle du pragmatisme »	L'orient le jour Reuters du 05.11.1997

Barbara Nolan (porte-parole du Commissaire aux affaires sociales Pádraig Flynn)

Date	Contexte	Contenu	Journal
06.11.1997	La Grande Bretagne renonce à interdire le parrainage sportif des fabricants de tabac envers les écuries de F1.	<i>À propos de l'attitude Britannique</i> : « il s'agit d'un facteur de complication, qui gêne la discussion à un stade très avancé entre les ministres de la santé de l'UE lesquels auraient pu enfin adopter à la majorité leur position commune lors du prochain Conseil Santé, début décembre »	Agence Europe
06.11.1997	La Grande Bretagne renonce à interdire le parrainage sportif des fabricants de tabac envers les écuries de F1.	« Cette nouvelle position du Royaume-Uni nous a surpris. Le Commissaire Flynn a eu un entretien téléphonique avec Tessa Jowell pour lui faire part de sa déception »	Agence Europe
06.11.1997	La Grande Bretagne renonce à interdire le parrainage sportif des fabricants de tabac envers les écuries de F1.	« Il sera très malaisé de persuader d'autres États membres à accepter une dérogation pour la Formule 1 ; car, dans ce cas, pourquoi ne pas agir de la sorte pour d'autres sports tels que le cricket ou le snooker, lesquels seraient également et particulièrement affectés par une telle mesure d'interdiction ? »	Agence Europe
06.11.1997	La Grande Bretagne renonce à interdire le parrainage sportif des fabricants de tabac envers les écuries de F1.	« de plus, on court le risque de perdre l'appui des pays qui sont en faveur de l'interdiction de la publicité pour les produits du tabac », que sont l'Allemagne, les Pays-Bas, la Grèce et le Danemark	Agence Europe
06.11.1997	La Grande Bretagne renonce à interdire le parrainage sportif des fabricants de tabac envers les écuries de F1.	« En excluant un sport, nous courrons le risque de perdre le soutien d'États membres qui, jusqu'à présent, étaient favorables à l'interdiction »	La Tribune

06.11.1997	La Grande Bretagne renonce à interdire le parrainage sportif des fabricants de tabac envers les écuries de F1.	« La position du Royaume-Uni pourrait signer l'arrêt de mort de la directive (européenne en préparation sur l'interdiction de la publicité pour le tabac » « En tentant de faire une exception pour un sport, nous risquons de perdre le soutien des États membres »	L'Orient le jour Reuters le 05.11.1997
------------	--	---	---

Padraig Flynn (commissaire aux affaires sociales)

Date	Contexte	Contenu	Journal
05.10.1996	Conférence sur le tabac et la Santé à Helsinki le 03.10.1996	« The annual toll of hal a million Europeans who die from tobacco-related diseases should be understood for wath it is – a huge problem for society ». Le bilan d'un demi-million d'Européens qui meurent de maladies liées au tabac doit être compris pour ce qu'il est – un énorme problème pour la société	European Report The Wall Street Journal Europe le 10.10.1996
05.10.1996	Conférence sur le tabac et la Santé à Helsinki le 03.10.1996	« skifully reinforced by the use of marketing involving sports personalities, film stars, fashion modles and rock singer ». Habilement renforcé par l'utilisation du marketing impliquant des personnalités du sport, des	European Report

		stars du cinéma, des mannequins et des chanteurs de rock. À propos de la culture du fumeur en Europe.	
05.10.1996	Conférence sur le tabac et la Santé à Helsinki le 03.10.1996	« experience shows that application of the rules can leave much to be desired ». L'expérience montre que l'application des règles peut laisser beaucoup à désirer.	European Report
05.10.1996	Conférence sur le tabac et la Santé à Helsinki le 03.10.1996 Échange entre Padraig Flynn et Martin Hirsch	« The existing dispersal of effort between a large number of national association can lead to ineffective activity, which is why the creation of this Network is so valuable ». La dispersion actuelle des efforts entre un grand nombre d'associations nationales peut conduire à des activités inefficaces, d'où l'intérêt de la création de ce réseau.	European Report
10.10.1996	Conférence sur le tabac et la Santé à Helsinki le 03.10.1996	« You have to ask yourself whether there is another way they [the tobacco farmers » car earn their living ». Vous devez vous demander s'il n'y a pas une autre façon pour eux [les producteurs de tabac] de gagner leur vie. « orientation debate ». Débat d'orientation. Requête du Commissaire Flynn pour la réunion plénière de la Commission Européenne du 23.10.1996	The Wall Street Journal Europe

Max Mosley (président de la FIA)

Date	Contexte	Contenu	Journal
01.10.1997	Législation européenne anti-tabac	Dans un communiqué du 01.10.1997 : « Ces régions [Europe de l'Est, Amérique Latine, Asie] sont des marchés en pleine croissance pour l'industrie du tabac, contrairement aux marchés européens saturés d'Europe de l'Ouest »	Le Monde, publié le 03.02.1998
25.10.1997	Réaction à la mise en place de la législation européenne interdisant la publicité au tabac. Grand Prix du Portugal.	« Ils veulent être politiquement corrects » « Ils veulent qu'on arrête de fumer. Alors ils interdisent la publicité, ce qui n'a aucun effet sur la consommation » « soixante-dix pour cent de l'audience télévisée mondiale est maintenant située en Asie »	Reuters
06.11.1997	La Grande Bretagne renonce à interdire le parrainage sportif des fabricants de tabac envers les écuries de F1.	« Si cette position est adoptée par l'Union européenne, la FIA est prête à mettre en place une réglementation qui diminuera la visibilité du parrainage tabac en Formule Un au niveau mondial »	L'orient le jour, citation d'un communiqué de la FIA Reuters le 05.11.1997

06.11.1997	Réaction à la volonté de l'UE de supprimer toute publicité pour le tabac. Proposition de la FIA de supprimer la pub sur les combinaisons.	La F1 a lieu « sur une scène mondiale et avec une audience télévisée globale » « Une interdiction du sponsoring de l'industrie du tabac à l'échelle européenne de l'UE ne ferait que pousser ce secteur à soutenir de grands événements à l'extérieur de l'UE »	Reuters
17.12.1997	Confirmation de l'abandon du Grand-Prix de France par Max Mosley	« Toutes les dates limites raisonnables étant passées, il est maintenant virtuellement impossible d'insérer une épreuve supplémentaire dans le calendrier 1998 » « Ce qui est maintenant impératif, c'est un effort déterminé de clarification de la loi française sur la télévision dès que possible afin que le Grand Prix de France 1999 puisse être inclus dans le championnat du monde de F1 » « La raison pour laquelle votre ministère est incapable de résoudre un problème simple m'échappe, mais ce n'est pas la faute de la FIA et encore moins celle d'un plan imaginaire visant à retirer la formule un de l'Europe »	Reuters
18.12.1997	Lettre ouverte à Marie Georges Buffet, en réponse aux propos tenus par cette dernière le 16.12.1997	« Madame le Ministre chargée des sports, Il apparaît que vous vous êtes interrogée hier, devant l'Assemblée nationale, si la Fédération internationale souhaitait retirer la formule 1 de	Le Figaro

		l'Europe. Il aurait peut-être été plus utile de me poser cette question lors de notre récente réunion. Le problème qui affecte le Grand Prix de 1998 existe depuis 1992. Après d'innombrables promesses et des années de négociations infructueuses, la possibilité de son retrait du Championnat du monde de formule 1 de la FIA a été soulevée en octobre 1996. A la suite de cela, j'ai rencontré votre prédécesseur, M. Drut. Il nous a alors de nouveau été promis à maintes reprises que le problème serait résolu. Aucune de ces promesses n'a été tenue. La raison pour laquelle votre ministère est incapable de résoudre un problème simple m'échappe, mais ce n'est pas la faute de la FIA, et encore moins celle d'un plan imaginaire visant à retirer la formule 1 de l'Europe. Aucun organisateur ne peut se permettre de supporter plus d'une petite partie du coût d'une course de formule 1. Pour plus de 90 %, le coût réel est couvert par une combinaison de parrainage, de soutien technique et de télévision. A moins que les dispositions télévisuelles universellement acceptées ne puissent être respectées, l'ensemble du système s'effondre. Tout cela a été expliqué à votre ministère à de nombreuses reprises.	
--	--	--	--

		Toutes les dates limites raisonnables étant passées, il est maintenant virtuellement impossible d'insérer une épreuve supplémentaire dans le calendrier 1998. L'accord de chaque concurrent serait nécessaire. Ce qui est maintenant impératif, c'est un effort déterminé de clarification de la loi française sur la télévision dès que possible, afin que le Grand Prix de France 1999 puisse être inclus dans le Championnat du monde de formule 1 de la FIA 1999. Rien de tout cela n'a de rapport avec la Belgique ou le Portugal, où des problèmes locaux particuliers ont toutes les chances de trouver des solutions locales rapides et efficaces. Vos remarques devant l'Assemblée nationale ayant été publiques, je crois approprié de communiquer le contenu de la présente lettre à la presse. Je vous prie d'agréer, Madame le Ministre, l'expression de ma plus haute considération. »	
--	--	--	--

Jean Claude Dassier (directeur des opérations spéciales de la Une)

Date	Contexte	Contenu	Journal
13.12.1997	Non réinscription du Grand Prix de France par le Conseil mondial de la FIA à Monaco le 12.12.1997	« France 3 vient, tourne quelques images et fait globalement la publicité de TF1 qui reste la seule chaîne à diffuser la course. Mais je comprends que la FIA puisse en faire une affaire de principe »	Le Figaro

Jacques Régis (président de la FFSA depuis 1997)

Date	Contexte	Contenu	Journal
13.12.1997	Non réinscription du Grand Prix de France par le Conseil mondial de la FIA à Monaco le 12.12.1997	« Ce projet de décret visant à donner aux fédérations sportives le pouvoir d'appliquer leurs propres règlements en matière de droits de télévision n'est pas conforme à la loi selon le Conseil d'État. Modifié puis entériné, il devrait nous permettre de demander au Conseil mondial de réétudier l'inscription du Grand Prix de France le mois prochain. » Au-delà des dissonances de ces violons mal accordés, une certitude : le Grand Prix de France n'a jamais été aussi près de disparaître. Pessimisme de la FIA à la clé : « Il y a trop longtemps que cette affaire dure. Et rien n'a évolué à ce jour... Dans le cas contraire, il sera possible de réinscrire la manche française au calendrier 1999. Mais pour 1998, cela devient de plus en plus difficile. »	Le Figaro

13.12.1997	Non réinscription du Grand Prix de France par le Conseil mondial de la FIA à Monaco le 12.12.1997	« espère que non, conscient toutefois que désormais chaque jour qui passe n'est pas bon ». <i>À propos de la réintégration du Grand Prix de France 1998</i>	Le Figaro
------------	---	---	-----------

Jean Alesi (pilote de Formule 1 pour l'écurie Benetton en 1997)

Date	Contexte	Contenu	Journal
13.12.1997	Non réinscription du Grand Prix de France par le Conseil mondial de la FIA à Monaco le 12.12.1997	« Une saison sans Grand Prix de France, j'ai un peu de mal à le croire... Ce serait d'autant plus terrible qu'avec l'écurie Prost le sport automobile français a un outil pour connaître une belle relance. A titre personnel, je suis navré. C'est tout de même le Grand Prix « à la maison » qui risque de disparaître, et j'imagine la déception du public comme celle de la population de la Nièvre. C'est incroyable que la FIA et notre gouvernement ne puissent trouver un terrain d'entente. »	Le Figaro

Olivier Panis (pilote de Formule 1 pour l'écurie française Prost Peugeot en 1997)

Date	Contexte	Contenu	Journal
13.12.1997	Non réinscription du Grand Prix de France par le Conseil mondial de la FIA à Monaco le 12.12.1997	« Visiblement, les chances de voir le Grand Prix de France inscrit au calendrier sont désormais bien minces. Nous en avons discuté avec Alain Prost et cela nous paraît aussi incroyable que dramatique. Un championnat a beau se jouer sur toute une saison à travers le monde entier, la manche	Le Figaro

		française n'en demeure pas moins un rendez-vous aussi important que particulier pour Prost-Peugeot. Je crois que tout le monde est derrière cette équipe 100 % française. Si nous ne pouvons pas concourir cette année sur notre propre sol, il y a peu de chances pour que nous puissions le faire à l'avenir. Le risque est de perdre ce Grand prix de France définitivement. Peut-on parler de chantage de la FIA ? Elle fixe la règle du jeu. C'est son rôle. A la Fédération française et au gouvernement d'apprécier rapidement la situation par rapport à une loi que tout le monde semble finalement fustiger. S'il reste une petite chance, il faut la saisir. »	
--	--	--	--

Simone Veil

Date	Contexte	Contenu	Journal
11.10.1990	Ouverture du débat au Sénat de la loi Évin	« Ce projet s'inscrit dans la ligne des dispositions que nous avons fait prendre en matière de lutte contre le tabac. Pour ce qui touche à l'alcool, nous avons commencé plus timidement en souhaitant renforcer le Comité de lutte contre l'alcoolisme, mais nous n'avons pas touché à ce moment-là au code des débits de boissons. Nous savions en effet que le Parlement risquait fort d'opposer, à cette occasion, des dispositions beaucoup plus laxistes que celles que nous souhaitions voir prises. Cela dit, il faut s'interroger sur les raisons qui font par exemple que la France est encore	Le Monde

		largement en tête pour ce qui concerne la consommation moyenne d'alcool par habitant » « Lorsque j'ai commencé, il y a quinze ans, la lutte dans ce domaine, certains disaient que la nocivité de cette consommation n'était pas prouvée scientifiquement. Aujourd'hui, ils n'osent plus le dire. On entend aussi souvent l'argument selon lequel la publicité en faveur des marques de cigarettes n'inciterait pas à la consommation et ne ferait qu'orienter les choix. En réalité, toutes les enquêtes qui ont été faites sur ce thème démontrent que la publicité a une action sur la consommation. D'ailleurs, quand on voit ces publicités, on comprend sans mal qu'il s'agit d'une incitation directe à fumer puisqu'elle valorise cette pratique en l'associant notamment au sport, à la virilité, à l'évasion, etc. « Je ne vois pas pourquoi on dépenserait dans la publicité si elle n'avait pas pour but d'inciter à la consommation... Je crois qu'il faut insister très fortement sur les actions de prévention chez les jeunes et les très jeunes. Le programme d'action du Parlement européen pour les années 1991-1995 met au maximum l'accent sur ce thème et à une très forte majorité, le Parlement a suivi la demande d'une interdiction totale de publicité qui existe d'ores et déjà dans certains pays européens. « Le lobby des publicitaires «	
--	--	--	--

		« A cette époque, j’ai été confrontée au lobby du tabac et surtout à la SEITA qui fut alors extrêmement agressive, disant notamment que l’on privilégiait les tabacs étrangers, essayant aussi de soutenir que les tabacs bruns n’étaient pas plus forts en nicotine et répandant l’idée que ces tabacs bruns étaient moins nocifs que les tabacs blonds. Maintenant, quand je regarde rétrospectivement la situation, je me rends compte qu’au fond il y avait bien sûr les lobbies du tabac mais qu’il s’agissait en fait bien davantage de celui des publicitaires. Ces derniers avaient été à l’origine d’un certain nombre d’articles qui étaient, ni plus ni moins, de la désinformation sur la nocivité du tabac. J’ajoute que le poids très fort du président de la République, qui avait tout à fait soutenu la campagne, avait permis que le ministère des finances ne cherche pas à freiner notre action. » « Bien sûr, c’est un sujet très difficile. On avait déjà dans le texte vu une échappatoire importante au principe avec l’autorisation de la publicité pour les courses automobiles. Il y avait eu là en effet certains soutiens du Parti socialiste à de certaines compétitions automobiles et de personnalités directement concernées par cette activité... »	
--	--	---	--

		« Je trouve que les parlementaires ont beaucoup changé. Les choses me semblent beaucoup moins difficiles. Aujourd’hui, il est quand même très satisfaisant d’observer que le poids de l’opinion publique compte davantage. L’opinion publique aujourd’hui a un rôle. Elle peut convaincre les parlementaires de voter des textes courageux. » « Certainement. J’ajouterai que pour être crédible, puisqu’on parle beaucoup aujourd’hui d’économies en matière de santé, il faut en même temps lutter contre les principales causes de pathologies et de mortalité prématurée. Tout cela forme un tout. » « Je crois que l’idée de restructurer le financement de la Sécurité sociale va tout à fait dans le sens de ce qui se passe dans les autres pays européens. J’y suis tout à fait favorable. Si l’on analyse la structure du financement de la Sécurité sociale, on voit que la France a le système qui pèse le plus sur les cotisations patronales et le moins sur la fiscalité. On n’a pas en son temps, à cause de diverses oppositions, budgétisé le financement des allocations familiales. Il est bon de commencer dans ce domaine à condition d’accompagner cette mesure de réformes comme la séparation financière des différentes branches. C’est une réforme favorable et favorable entre autres aux entreprises . Elle devrait aussi permettre un	
--	--	--	--

		contrôle parlementaire beaucoup plus rigoureux. Quand j'ai quitté le gouvernement, je me souviens d'avoir fait une note au premier ministre expliquant que l'on n'échapperait pas à une réforme très importante du système de couverture sociale. Tous les facteurs démographiques, technologiques ou sociologiques poussent à une augmentation des dépenses de santé. Il faut, comme l'explique le gouvernement, voir dans la contribution sociale généralisée une nouvelle répartition du financement mais pas une solution au problème de l'évolution des dépenses de santé ou de la retraite. On ne pourra d'ailleurs faire de réforme que si l'on sépare totalement les différentes branches. On y verra beaucoup plus clair dans les comptes et on pourra traiter différemment des problèmes qui sont de nature différente. »	
--	--	--	--

Philippe Gurdjian (organisateur du Grand Prix de France)

Date	Contexte	Contenu	Journal
27.06.1997	Nouvelle évocation de l'annulation du Grand Prix de France	« Le 01 avril 1993, la course était réintégrée, se souvient Gurdjian. Au début, j'ai cru à une farce. Nous avons tout organisé sur trois mois » « Nous avons fait réaliser pour 6 millions de travaux en l'espace de dix jours. Le tout a été financé par le ministère des sports. En 1995, il n'y a pas grand-chose à signaler »	Libération

		« 600 agriculteurs, très remontés contre les Anglais, y compris ceux de F1, ont envahit [sic] le circuit huit jours avant la course. Ils ont alors causé d'importants dégâts pour environ un million de francs, et ont vidé quelque 70 extincteurs . Mais je redoutais surtout qu'ils reviennent le dimanche de la course. ». Contexte de la crise de la vache folle. « En septembre dernier [septembre 1996], Ecclestone m'a informé que le GP de France n'aurait pas lieu que si ce problème [des droits TV], grave à ses yeux, trouvait une solution qui ne pouvait pas venir de son côté » « Fin 1996, Jean-Marie Balestre qui en terminait avec son dernier mandat à la tête de la FFSA a recommandé de mettre ce dossier [celui des droits TV] dans les mains de Guy Drut, alors ministre des ports » « Jusqu'à la fin du mois d'avril, 30% des spectateurs potentiels appelaient pour savoir si le Grand Prix de France avait bien lieu, et puis la période préélectorale où tout semble se figer ne nous a pas aidés . Le plus difficile est de renseigner les étrangers qui représentent 40% de nos clients. La plupart d'entre eux viennent d'Allemagne, mais nous avons aussi beaucoup d'Italiens, de Belges, et bizarrement de Hollandais qui	
--	--	--	--

		s'arrêtent sur la route des vacances et viennent encourager Jos Verstappen.» « Plus grand stade permanent de France », qualification du Grand-Prix de France.	
--	--	---	--

John Carlisle (porte-parole de l'association des fabricants de tabac)

Date	Contexte	Contenu	Journal
06.11.1997	La Grande Bretagne renonce à interdire le parrainage sportif des fabricants de tabac envers les écuries de F1.	« Pragmatisme », qualification de la décision britannique « Nous pensons qu'une telle décision devrait s'appliquer à l'ensemble du monde sportif »	L'orient le jour Reuters le 05.11.1997

« Un responsable du ministère de la Santé Britannique (l'anonymisation peut être mise en perspective avec les propos tenus. Qui semblent être révélateur de la dynamique animant le gouvernement britannique. Mais qui peut être considéré comme moins audible).

Date	Contexte	Contenu	Journal
06.11.1997	La Grande Bretagne renonce à interdire le parrainage sportif des fabricants de tabac envers les écuries de F1.	« Ce sport [la Formule 1] a une audience mondiale et peut être disputé n'importe où. En interdisant, nous prendrions le risque de transférer les Grands Prix dans des pays où les mesures contre le tabagisme ne sont pas ou peu en vigueur. En outre, on ne peut empêcher la diffusion de ces retransmissions télévisées et l'on pourrait finalement se retrouver exposé à davantage de publicité pour le tabac»	L'orient le jour, repris du journal « Times » Reuters le 05.11.1997, repris dans le journal « Times »

Fédération européenne des éditeurs de magazines

Date	Contexte	Contenu	Journal
06.11.1997	La Grande Bretagne renonce à interdire le parrainage sportif des fabricants de tabac envers les écuries de F1.	« sauver la face publiquement », qualification de l'interdiction de la publicité pour le tabac.	L'orient le jour, repris

		« Les partisans de l'interdiction totale de la publicité pour le tabac ont jeté le masque et montré l'hypocrisie qui se cache derrière leur proposition »	du journal Reuters Reuters le 05.11.1997
--	--	---	---

Jean Pierre Mougin (président de la Fédération Française de Motocyclisme entre 1989 et 2009)

Date	Contexte	Contenu	Journal
11.07.1995	Baisse des subventions pour suppléer les effets de la loi Évin sur la publicité pour l'alcool et le tabac	« C'était une somme convenable » en évoquant la somme de 75 millions de Francs annoncée. Dénoncer « la remise en cause d'une parole donnée par un Premier ministre », durant la conférence de presse organisé par Jean Pierre MOUGIN « Un certain nombre de pilotes sont dans une situation dramatique et l'équipe de France de vitesse ne pourra pas fonctionner jusqu'à la fin de la saison s'il n'y a pas de subventions » « signes de détente » de la part du ministère selon Jean Pierre MOUGIN	Reuters

		« Les 25 millions de francs peuvent être revus à la hausse » « peut-être pas à cent pour cent », concernant la tenue des engagements du ministre selon Jean Pierre MOUGIN	
12.07.1995	Réaction des acteurs sportifs à l'annonce de la baisse des subventions du « fonds tabac ». Annonce d'un fond à 25 millions contre 75 millions.	« C'est mieux que rien » « Cela va nous permettre de sauver la saison par rapport à ce qu'on pouvait imaginer. Il y a eu une prise de conscience des pouvoirs publics »	Reuters

Jean Marie Balestre (président de la FFSA)

Date	Contexte	Contenu	Journal
11.07.1995	Baisse des subventions pour suppléer les effets de la loi Évin sur la publicité pour l'alcool et le tabac	« Cette affaire va prendre la dimension d'un scandale public qui met en cause la moralité de l'Etat français refusant de tenir ses engagements »	Reuters

Guy Drut (ministre des sports)

Date	Contexte	Contenu	Journal
11.07.1995	Baisse des subventions pour suppléer les effets de la loi Évin sur la publicité pour l'alcool et le tabac	« malheureusement la difficulté et la rigueur budgétaire font que cet argent n'est pas provisionné ». La somme sera finalement de 25 millions de francs.	Reuters

12.07.1995	Réaction des acteurs sportifs à l'annonce de la baisse des subventions du « fonds tabac ». Annonce d'un fond à 25 millions contre 75 millions.	« Compte tenu de la gravité de la situation pour un certain nombre de pilotes et de préparateurs », motivation de la décision de la réalisation d'un fond de 25 millions, en dépit d'une situation budgétaire qualifiée de dégradée. « La situation budgétaire particulièrement délicate ne permet pas de dégager les sommes annoncées entre mars et mai 1995 » « Réservoir à champions » « préserver les intérêts de la lutte anti-tabac et aussi ceux des sportifs », en plaidant pour une harmonisation au niveau européen.	Reuters
------------	--	--	---------

Tony Blair (premier ministre Britannique)

Date	Contexte	Contenu	Journal
16.11.1997	Le gouvernement britannique change encore de position sur l'interdiction de la publicité faite au tabac	« assumer l'entière responsabilité » de la mauvaise gestion « Cela ressemble à une grande affaire, à laquelle le gouvernement se consacrait beaucoup (...) mais ça ne l'était pas »	Reuters

16.11.1997	Le gouvernement britannique change encore de position sur l'interdiction de la publicité faite au tabac	L'affaire n'a pas « été bien gérée »	BBC, repris dans Reuter
------------	---	--------------------------------------	-------------------------

ANNEXE II : TABLEAU DES ÉVÈNEMENTS

Date	Contexte général	Action Publique	Médias
09.07.1976	Record de consommation en 1975 : 7,06 grammes de tabac par jour en France par personne	Limitation de la consommation du tabac dans certains lieux publics. Information sur la dangerosité du tabac directement mentionné sur le paquet de tabac.	
06.1989		Rapport sur le tabac demandé par Claude Évin. Constitution du groupe des 5 sages	
10.01.1991		Promulgation de la loi Évin	Interview Simone VEIL en 1990 durant les travaux parlementaires par <i>Le Monde</i>
1992	La FIA évoque l'annulation du Grand Prix de France suite à la loi Évin		
11.07.1995		Baisse des subventions censées suppléer la perte de financement du sport automobile du fait de la mise en application de la loi Évin	Reuters
12.07.1995		Aide de 43 millions de Francs, dont 35 millions pour le « fond tabac »	Reuters

10.1996	La question du retrait du GP de France est évoquée par la FIA de nouveau		
03.10.1996	Recommandations concernant le tabac du comité des cancérologues de haut niveau.		European Report ; The wall street journal Europe
26.11.1996	Résolution du conseil concernant la réduction du tabagisme dans la communauté européenne	Création de « L'European Network for Smoking Prevention »	
20.05.1997		Le gouvernement Britannique annonce étendre l'interdiction de la publicité en faveur du tabac pour le parrainage des événements sportifs	
30.06.1997	Directive du Parlement Européen et du conseil modifiant l'alinéa 2 du §2 de l'article 17 de la directive 89/52/CEE du Conseil	« les programmes télévisés ne peuvent être parrainés par des entreprises qui ont pour activité principale la fabrication ou la vente de cigarettes et d'autres produits du tabac »	
09.10.1997	La FIA décide d'exclure le Grand Prix de France de l'édition 1998		
10.10.1997	Marie Georges Buffet veut déposer un projet de loi pour réglementer les		La Tribune

	droits de retransmission des évènements sportifs		
05.11.1997	La Commission Européenne interpelle le gouvernement britannique sur le « revirement d'attitude de la part de son gouvernement [Tessa Jowell] »		La Tribune
06.11.1997	La FIA propose à l'UE de « supprimer la pub sur les combinaisons »		Reuters
06.11.1997	La FIA propose de supprimer les « badges publicitaires des grandes marques de tabac ornant les combinaisons et les casques des pilotes de F1 »		Reuters
06.11.1997	Au Royaume-Uni, un porte-parole du ministère de la Santé souligne le « risque réel » de voir une interdiction européenne de l'interdiction de la publicité des marques de tabac dans le sport automobile. La ministre de la Santé réagit au communiqué de la		Agence Europe, La Tribune

	Commission Européenne du 05/11/1997		
16.11.1997	Tony Blair « assume l'entière responsabilité » de la mauvaise gestion de la loi anti-tabac. Il confirme avoir reçu pour sa campagne 1,7 millions de \$ de Bernie Ecclestone.		Reuters
Semaine du 24.11.1997	Visite de Max Mosley à la Commission Européenne		Europolitique
04.12.1997	Rencontre entre Marie Georges Buffet et Max Mosley		Le Figaro
12.12.1997	Conseil Mondial de la FIA	La FIA ne réinscrit pas le grand prix de France pour l'édition 1998	Le Figaro
16.12.1997	QAG sur l'organisation du Grand Prix de France par le député LANDRAIN à Marie Georges Buffet		Le Figaro
17.12.1997	Lettre Publique de Max Mosley à Marie Georges Buffet		Le Figaro
18.12.1997	Lettre de réponse Publique de Marie Georges Buffet à Max Mosley		Le Figaro

31.12.1997	Le tribunal civil de Verviers en Belgique se déclare incompétent pour étudier le recours formulé par 46 plaignants concernant le recours contre la loi antitabac		Les Échos
03.02.1998	Enquête d'un journaliste Le Monde sur les relations entretenues par la FIA avec les autres acteurs	La FIA annonce supprimer le GP de Belgique si le gouvernement belge ne supprime pas la loi anti-tabac	Le Monde

Surlignés en vert, ce sont les traitements médiatiques ayant affaire à la situation Française, liée à la loi Évin. En bleu ciel ce sont les évènements qui ont affaire à la controverse médiatique au niveau européen.

ANNEXE III : GRILLE D'ENTRETIEN

=> Entretien semi-directif

Objectif :

- > avoir accès au discours des acteurs, notamment les acteurs politiques et les organisateurs du sport automobile
- > traitement effectué dans la presse à l'époque
- > trouver d'autres portes d'accès pour des entretiens.
- > prosopographie du journaliste intervenant dans le domaine.

Personne interrogée :

=> Basile Davoine

=> Rédacteur sur le site Web « Motosport ». Article publié le 31.12.2016 : « *Livrées, quand les écuries de F1 nous enfumaient* »

Questions	Questions de l'enquête	Résultat
<u>Données biographiques</u> - Quel est votre âge ? - Quelle est votre formation ?	=> creuser en fonction des réponses, s'il a un lien personnel avec le sport automobile, ou s'il était proche de ce milieu dans les années 1990-2005	34 ans. Bac ES, web design « Autodidacte ». #études supérieures.

- Quelles relations entretenez-vous avec la hiérarchie de votre rédaction ? - Pourquoi êtes-vous intéressé par le sport automobile ?		Journaliste compliqué « Journaliste en sport mécanique » Rédaction pure et simple. Recherche iconographique Gestion de publication sur internet ? « séparer de la vision du journaliste à l'ancienne. » « hiérarchie quand même ». Pas de rédacteur en chef. Pas de secrétaire de rédaction. Hiérarchie/ organigramme très spécifique. Entreprise Française mais appartient à un groupe international Responsable de la rédaction
--	--	---

		« hiérarchie parce qu'il en faut une ». « équipe qui fonctionne avec plus de polyvalence » Petit. Pas d'une famille sportive / sport mécanique. Né dans la Sarthe. « Passion de gosse que j'ai pu changer en métier ».
<u>Sur son article</u> - Quelles sont les raisons de la publication de l'article de 2016 ? - Avec quelles sources avez-vous travaillé pour réaliser cet article ? (interview, etc). - Votre hiérarchie avait-elle des attentes particulières sur l'écriture de l'article ?	- Un calendrier médiatique autour de la question du tabac en F1 était-il de nouveau présent ? - Mise à disposition, ou possibilité d'entrée en fonction des résultats à la question	- raison réelle : au niveau du groupe omniprésent dans le sport mécanique. Acquisition d'archives photos. « Ils veulent que leur travail soient entre de bonnes mains ». Découvertes d'archives. Grosse banque d'images. Par d'interview.

- Avez-vous été contacté à la suite de la publication de votre article ? (ex : FIA/ FFSA/ Industrie du tabac) - Votre article a-t-il été cité ?		Archives de presses. De la même manière que la photo. Acquisition de médias historiquement installées. F1 racing. Archives à disposition. « Puit sans fond ». Si demain on a besoin de quelques chose sur la F1 on peut l'avoir très facilement Informations sur le contournement des livrées. Base des souvenirs. Période de la F1 de son enfance. « Beaucoup plus facile quand on vit les choses en direct » En réalité une patte de toute la rédaction. Travail collectif. Rédaction de personnes similaires dans son âge.
---	--	--

		Souvenir / photos/ archives. Pas d'attentes particulières. Mise en avant des récentes acquisition. « Cela se fait naturellement ». « Le simple fait de voir une photo d'archives fait tilt » Pas de contact particulier. Article qui arrive dans une masse importante d'autres articles. Médias qui publient beaucoup.
<u>Sur l'interdiction du tabac dans la Formule 1 dans la période 1990-2005</u> - Avez-vous travaillé sur ce sujet à l'époque ? => Si oui : vos articles ? Ont-ils été cité ? - De quelle manière avez-vous suivi l'interdiction du financement du sport automobile par l'industrie du tabac ?	=> en fonction des réponses, il convient de poser de plus amples questions. <i>Exemple</i> : s'il explique avoir travaillé sur le sujet, lui demander l'accès au travaux, ou s'il peut revenir dessus S'il a suivi de près c'est-à-dire avec les acteurs qui interviennent directement, demander s'il peut revenir dessus (si les	Pas de traitement particulier. Sujet sensible en France. Loi Évin et renforcement derrière. Sujet délicat. Possibilité de l'aborder car implicite. Poser la question de faire l'article ? Par rapport à la législation antitabac. Question du retour cachée de la F1 « better tomorrow » « mission winnow ».

Comment l'avez-vous suivi ?	sujets sont tabous, préciser l'anonymat qui sera effectué). => Cela pourra permettre de comprendre les ressources mobilisées par les acteurs à l'époque pour défendre leurs discours.	« On reste dans du factuel. Rapporter des choses qui existent. On est pas là pour dire si c'est pas bien ou pas ». Problème d'éthique : remise en question-> dans le fait de parler du tabac. « Occasion de faire un magnifique jeu de mot ». « Nostalgie d'une période, et non pas de fumer ». Paradoxe : « quand on me dit Marlboro je vois Ferrari » Le logo de cigarettier est mis implicitement. « Je suis allé au bout car ça appartient à l'histoire. Ces livrées sont historiques, légendaires pour beaucoup ». Pas de rappel à l'ordre. Totalement dans les clous de la législation. Double législation qui permet de diffuser sans flouter.
------------------------------------	--	--

		Question sur le ressenti du lectorat. Génération de la nostalgie : « c'est ce que je cherchais » « Les gens sont heureux de revoir des trucs ». Mesurer à quel point ça a changé Débat : « qu'on évite de traiter ». Le débat devenait économique. « Famille où personne ne fume ». Paradoxe : « au fond de moi qu'est-ce que c'est nul car on touche à du mythique ». « J'estime être quelqu'un capable de comprendre de ne pas fumer en voyant une marque de tabac sur une voiture » Contradiction envers nous même
--	--	--

		« Ça a suivi son époque » « Je serais le premier choqué à voir 20 voitures sur la grille avec 20 marques de tabac » « J'étais gosse ça me choquait pas » « Fossé que ça a pu causer » « Décalage avec les endroits où on pouvait continuer à le faire » « Ce décalage existe encore aujourd'hui » « L'essentiel c'est que ce soit bien maintenant et mieux après » « La F1 est tellement un colosse qu'elle a toujours su se retourner » « On est 16 ans après et Ferrari gagne toujours de l'argent de ce partenariat historique ».
--	--	---

		« Je suis né avec ». « Je l'ai vu s'amplifier » Pas le même accès à l'image qu'aujourd'hui. Magasine de sport auto « Formules magazine »
<u>Sur les relations entretenues :</u> - Connaissez-vous personnellement des personnes qui sont intervenus dans cette période ? - Si oui lesquels ?	=> degré de proximité entre les journalistes et les acteurs comme indice du traitement médiatique	Métier depuis 2013. La page cigarette était déjà tournée. Le sujet n'est plus abordé. «On pourrait en discuter avec des gens qui sont plus impliqués » « C'est pas un sujet qui m'aspire spécialement autre que par la nostalgie et la photo »

« Le plus important est de ne pas oublier l'histoire.

ANNEXE IV : RESTRANSCRIPTION INTÉGRALE DE L'ENTRETIEN

L'entretien s'est déroulé en visio-conférence zoom le 09.04.2021

Enquêteur : Merci beaucoup de m'accorder un petit peu de temps pour ça. Ça me fait vraiment plaisir. Pour vous expliquer un petit peu le topo, c'est juste dans le cadre de mon mémoire de recherche en fait que je fais sur l'interdiction du financement du sport automobile par l'industrie du tabac dans les années 90/2000. Et en fait au cours de mes recherches j'ai vu que vous aviez publié un article en 2016 qui retraçait un peu cette période, etc. Donc c'est pour ça en fait moi je vous ai contacté pour qu'on puisse faire cet entretien pour que je puisse vous poser quelques questions en fait pour essayer de revenir un petit peu dessus en fait par rapport aussi à mon domaine de recherche.

Enquêté : D'accord aucun problème. Euh, je vous promets pas d'être au poil sur toutes les réponses mais on va essayer de replacer.

Enquêteur : Oui non. De toute façon voilà, tout ce que j'aurais moi comme données etc ça me servira quoi qu'il arrive pour faire mon travail et mon enquête. Donc voilà y'a absolument pas, c'est pas sur la précision. Au contraire je suis là pour essayer de recueillir des données qui vont me servir, moi, à analyser derrière.

Enquêteur : Dans un premier temps, je vais essayer de revenir un petit peu sur votre parcours. En tout cas votre situation. Par exemple, votre âge, votre formation, pour voilà essayer un petit peu de comprendre les raisons en fait qui font que vous êtes journaliste aujourd'hui et rédacteur chez Motorsport.

Enquêté : Oui, qu'est ce que vous voulez. Vous me posez des questions

Enquêteur : Au début on peut commencer par des questions un petit peu comme ça. Par exemple votre âge, votre formation

Enquêté : Ok, donc moi j'ai 34 ans. Ma formation... euh c'est pas très simple. C'est un bac ES qui a été suivi d'une formation dans le web-design. Pour la formation ce sera tout parce que je suis un peu ce qu'on appelle un autodidacte, donc j'ai pas d'études supérieures derrière tout ça.

Enquêteur : Et en fait vous, aujourd'hui vous travaillez dans quoi à peu près exactement ?

Enquêté: Aujourd'hui je suis... alors euh. Le terme va être va paraître un peu compliqué parce que aujourd'hui, moi le premier, enfin, le terme de journaliste est compliqué parce que à l'heure d'internet il y a plus trop de différence que cela. Donc pour le commun des mortels je suis journaliste en sports mécaniques. Euh pour ceux qui maîtrisent un peu plus, la nouvelle génération comme c'est le cas ça s'apparente évidemment pas que à du journalisme. C'est au delà du journalisme parce qu'il y a la recherche d'informations et c'est aussi de la rédaction pure et simple, c'est aussi de la recherche iconographique et c'est aussi et surtout moi dans mon métier énormément de gestion de publications par le site internet.

C'est juste qu'il faut bien séparer cela de la vision que l'on peut avoir du journalisme un peu à l'ancienne mais qui résiste encore aujourd'hui évidemment mais ça consiste pas uniquement euh... en fait à aller sur le terrain, récupérer les infos. Il y a toute une partie énorme de mon job à moi qui est liée vraiment à la tenue d'un site internet.

Enquêteur: d'accord. Donc en fait en plus de votre travail, un petit peu classique de journaliste, il a vraiment cette partie gestion du site, etc. Du coup comme cela moi ça me permet d'enchaîner un petit peu sur votre position chez Motorsport en fait aujourd'hui sur le site internet. S'il y a vraiment une hiérarchie ou si c'est vraiment. Du coup d'après ce que je peux comprendre un peu, il n'y a pas vraiment de hiérarchie comme des rédactions classiques quoi ?

Enquêté: Il n'y a pas de hiérarchie comme des rédactions classiques mais il y a une hiérarchie quand même. C'est juste que l'on ne va pas trouver les termes comme on va trouver dans une rédaction très classique. Vous n'allez pas trouver les termes de... Enfin on va avoir le terme de rédacteur en chef mais en lui-même il ne va pas forcément correspondre à ce qui se passe dans un journal par exemple. Et vous allez pas avoir de euh... de... secrétaire de rédaction, chargé de la publication, responsable de la publication, responsable des applications, tous ces trucs voilà ils n'existent pas chez nous. Ça n'empêche pas pour autant qu'il y a une hiérarchie, un organigramme et qui sont très spécifiques. De la même façon que l'on peut les retrouver dans une autre boîte sachant que pour faire très court c'est un peu du 2 en 1 parce que nous on est une boîte française mais qui appartient à un groupe international. Il y a un peu une double hiérarchie si vous voulez.

Il y a la hiérarchie groupe et après la hiérarchie au niveau de la France.

Enquêteur : et vous dans l'entreprise vous êtes à quel niveau exactement de hiérarchie

Enquêté : ça dépend si on parle de l'entreprise française ou du groupe

Enquêteur : au niveau de Motorsport, de l'entreprise française.

Enquêté : au niveau de Motorsport.com France, moi je suis responsable de la rédaction mais après bon comment dire. Il y a pour faire simple une personne au-dessus de moi, vraiment le directeur de Motorsport.com France, qui est au premier échelon. Il y a une personne qui fait office de rédacteur en chef, mais faut surtout pas mettre ce terme là et c'est pas le terme officiel utilisé chez nous. J'utilise juste ce terme pour dépeindre à vous sa position. Et en dessous de ces deux personnes je suis chargé de la publication quotidienne.

Enquêteur : et y'a des personnes ensuite qui sont en dessous de vous, j'ai envie de dire, entre guillemets.

Enquêté : oui. Enfin il y a en au même niveau. C'est-à-dire que quand je suis pas là évidemment y'a des gens qui font mon travail. Donc il y a une personnes au même niveau que moi. Et après il y a d'autres personnes. Et après j'insiste que c'est une hiérarchie parce qu'il en faut une et parce qu'il y a un organigramme. Mais en réalité, c'est un dispositif qui fonctionne avec beaucoup de polyvalence et beaucoup de... c'est plus transversal que vertical si vous voulez.

Enquêteur : et du coup en fait un petit peu plus vraiment sur le sport automobile en fait. Qu'est ce qui pour vous, vous intéresse dans le sport automobile. Qu'est ce qui vous a amené à vous y intéresser ?

Enquêté : je vais pas faire original, je suis tombé dedans quand j'étais petit. Même si je suis pas d'une famille ni sportive et encore moins sport mécanique. Mais je suis tombé dedans petit. Après je suis né dans la Sarthe pas très loin du Mans

Enquêteur : ça aide beaucoup !

Enquêté : Voilà ! Ici c'est quelque chose, voilà, quand on est dans la Sarthe. Effectivement. Même quand on est pas fan de sport automobile on connaît les sports automobiles. Après voilà c'est une passion de gosse que j'ai eu la chance de pouvoir transformer en métier. Et c'est une chance que d'avoir pu transformer sa passion en métier. Donc voilà, c'est... Il n'y a pas forcément d'explication rationnelle à cela hein... Mais voilà ça part de là en tout cas.

Enquêteur : Oui puis après du coup forcément vous êtes venu à cela. Donc là je vais plus passer sur une partie par rapport à l'article en fait en lui-même. Donc euh, qu'est ce qui vous a poussé en 2016 vous à rédiger cet article. A peu près dans le contexte de la rédaction de cet article. Est-ce que par exemple il y avait, est ce que ça faisait écho à quelque chose qui se passait en

2016 par rapport au tabac et à la formule 1 ou le sport automobile. Ou si est ce que vraiment l'article vous l'avez fait comme ça sans raison apparente.

Enquêté : alors euh... *rire* ni l'un ni l'autre. La raison réelle de cet article à la base, alors que je me souviens quand même parce que ça fait 5 ans et j'en fais pas mal. Ce qui est sûr c'est que la raison qui a d'abord motivé ça c'est le fait que au niveau du groupe Motorsports, donc je sais pas si vous connaissez ou que vous suivez un peu, mais vous avez dû voir que c'est un groupe qui est très présent, pour ne pas dire omniprésent dans l'univers du sport mécanique, et, au-delà de la France. Et c'est une période où le groupe a fait l'acquisition d'archives photos vraiment, je parle d'archives très très très importantes. C'est-à-dire les archives, je sais pas si ça va vous parler, les archives LIT, les archives après de certains photographes très réputés en sports mécaniques et qui arrivent à un âge où ils veulent que leur travail soit entre de bonnes mains et puissent devenir familial et d'agences photos et de Motorsport qui regroupe énormément d'archives, je vais pas toutes les avoir en tête... les archives Ferrari.

Mais voilà pour faire simple on avait cette grosse grosse banque d'images et déjà quand on est passionné et que c'est notre métier, quand on a ça : Woah. D'avoir toutes ces images-là, avec le droit d'utilisation qu'il y a dessus qu'on avait. Il fallait en faire quelque chose et cet article il s'inscrivait dans ce cadre-là. Il y en a eu beaucoup d'autres il y en a encore énormément aujourd'hui parce qu'on a vraiment une banque d'archives qui est quand même... je pense qu'elle est quasi complète à quelques exceptions près. Et vraiment la motivation de cet article à la base elle est là.

Enquêteur : Donc du coup vous avez uniquement travaillé sur les archives photos, ou est-ce que vous avez travaillé avec d'autres sources pour la réalisation de cet article ? Par exemple des interviews ou de la reprise carrément d'archives de presse etc ?

Enquêté : Euh... Interview non, archives de presse, attendez je vous ai perdu... Non non ce n'est rien c'est la fenêtre qui a disparu. Qu'est-ce que je disais ? Ouais archives, interview non. Archives de presse oui. Alors un peu de la même manière que l'archive photos il y a aussi dans l'histoire du groupe le fait d'avoir acquis des médias qui étaient historiquement installés qui existent encore, comme Motorsport. Ça c'est pareil c'est aussi une histoire d'archives parce que nous on a accès... Motorsport, donc il y a aussi F1 racing, les magazines, je ne sais pas si vous connaissez ? Mais tout ça en fait ce sont nous des archives, qui en tant que journalistes, sont à notre disposition, c'est presque un puit sans fond. C'est-à-dire que on peut, je le dis très

simplement, mais on va pas non plus dévoiler tous les secrets de notre tambouilles. Si demain on a besoin de quelque chose sur un jour précis dans l'histoire de la Formule 1, là je vous parle de la Formule 1 car on parle de ça, on peut le trouver très facilement. Si on veut, pour faire très simple, si on veut savoir ce qu'il s'est passé un 09 avril les années précédentes on le sait très très rapidement. C'est très facile pour nous d'avoir énormément de ressources là-dessus.

Pour un article comme ça, ça permettait d'avoir quelques informations, vu que l'article tournait autour des livrées. Voilà on avait la base photo. Après cet article il s'est fait énormément sur la base des souvenirs. On touche à une période qui en tout cas dans mon cas est un peu la Formule 1 de mon enfance. Voilà, les années 90/ 2000, j'ai 34 ans, le compte il est vite fait. C'est des choses que j'ai vécu en direct, forcément c'est beaucoup plus facile d'aller chercher ces souvenirs là et d'aller chercher les données etc. Pour compléter ça, évidemment, et c'est le cas de tout article chez nous, l'article il est signé de moi mais il y a en réalité une patte de toutes la rédaction car il y a des gens qui ont participé. Même si 80 ou 90% du travail est le mien. Il y a, à coup sûr quelqu'un qui dira « à tu te rappelles de ça » voilà.

Enquête : Oui donc c'est vraiment en fait un travail collectif où chacun, où vous avez travaillé avec d'autres personnes qui étaient plus âgées et qui avaient j'imagine plus de, on va dire, de souvenirs un peu plus lointain sur la chose.

Enquêteur : Oui, pas forcément plus âgé d'ailleurs mais voilà on est tous des passionnés de ce qu'on fait et on connaît tous l'histoire de notre sport, et c'est d'ailleurs important de connaître l'histoire de son sport, même si on en parle pas forcément c'est important de le connaître.

On est à peu près tous de la même génération dans cette rédaction à quelques exceptions prêts donc c'est pas forcément une question d'âge. Mais en tout cas voilà, en regroupant tout ça, les souvenirs personnels, la banque photo et puis les infos qu'on a eu dans les archives, c'était vraiment assez simple de faire cet article qui même à coup sur n'est sans doute pas exhaustif. Il en manque, c'est certain. Même s'il y en a une grosse partie.

Enquêteur : Du coup est ce qu'il y avait des attentes particulières de la rédaction sur l'écriture de cet article ou pas en fait ?

Enquête : qu'est ce que vous entendez par « attente de la rédaction » ?

Enquêteur : des attentes par exemple en termes de traitement ou d'impératif. Là vous m'avez dit qu'il n'y avait pas de contexte particulier, mais par exemple vu que vous avez utilisé les

archives, enfin ces nouvelles archives qui vous sont parvenues, est ce qu'il y avait des attentes par rapport à cela, par exemple un impératif de les traiter parce qu'elles étaient nouvelles ?

Enquêté : Non ! Il n'y avait pas d'impératif. Des attentes... elles ne sont pas communiquées directement. Après quand vous travaillez pour un médias et qui fait l'acquisition d'une archive photo comme ça, vous avez pas vraiment besoin qu'ils vous le disent pour que vous compreniez que c'est quelque chose qu'il faut mettre en avant.

Après, ça se fait naturellement. Comme je dis, nous on est tellement passionnés que... enfin le simple fait de voir une photo d'archive généralement ça fait tilt et on n'a qu'une envie c'est traiter le sujet. Et on en a des centaines et des centaines et on est loin d'avoir tout fait.

Enquêteur : Du coup à la suite de cet article, vous avez eu des retours ? Par exemple des personnes qui vous aurez contacté, que ce soit dans le monde du sport automobile, soit par exemple la FFF, des personnes qui vous aurez contacté à la suite de ça ?

Enquêteur : Euh non, je n'ai pas souvenir de ça. Non non. Après faut malgré tout bien

PERTE DE CONNEXION ZOOM (5 MINUTES)

Enquêté (sur un autre appareil) : est-ce que vous m'entendez ? Je suis désolé ça a coupé !

Vous en étiez à ? Oui euh, non ça a pas généré de contact derrière. Je crois on en était là ?

Enquêteur : ou c'est ça ?

Enquêté : après oui voilà c'est ça que je disais, il faut bien avoir conscience que ça reste malgré tout un article qui arrive dans une masse importante d'autres articles. On est un média qui publie énormément, donc heureusement aussi que tous les articles ne génèrent pas derrière un contact particulier ou autre.

Enquêteur : du coup là je vais plus en venir à peu près on va dire en troisième temps sur l'interdiction un peu du tabac dans la F1 dans cette période 90-2005. Du coup est ce que vous avez, alors bon, j'ai envie du dire vu que c'était un peu au début, mais est ce que vous avez eu l'occasion de travailler un peu sur ce sujet particulièrement, plus du coup vers votre début de carrière professionnelle.

Enquêté : Euh non, pas particulièrement. C'est un sujet qui reste en plus sensible en France, dans de nombreux pays, mais particulièrement en France. On est soumis à la loi Évin et à des lois qui se sont derrière renforcées. Donc c'est plutôt un sujet très délicat à aborder. Que là

justement on a pu aborder car finalement il était implicite. Et que en réalité, d'ailleurs avant même de faire cet article on s'est forcément posés la question :

-> « Dans quelles mesures c'est un article ? »

-> « Dans quelles mesures ce n'est pas de la publicité pour du tabac ? »

Parce que forcément c'est quelque chose qui a dû revenir dans les commentaires des lecteurs, inévitablement. C'est compliqué. Ça restait malgré tout le fait de parler de marques, de marques de tabac, qu'on en parle de manière positive/ négative ou autre/ on en parle. Et ça c'est compliqué. C'est un sujet sur lequel on fait pas spécialement de gros dossiers ou autre.

On en a parlé il y a quelques années, il y a 2 ou 3 ans, avec le retour un peu..

Enquêteur : Mission

Enquêté : Oui voilà Mission Winnow, y'a euh aussi chez MacLaren, j'ai perdu le nom

Enquêteur : American British Tobacco

Enquêté : ouais voilà mais c'est que ça a un nom qui n'a rien à voir

Enquêteur : The Better Tomorrow

Enquêté : Oui voilà ! C'est ça, The Better Tomorrow. Et forcément on en parle à ce moment là et on est bien obligé de dire « oui voilà ces écuries signent des contrats de sponsoring avec des boîtes qui sont en fait pas celles que vous croyez ». Mais c'est compliqué. Faut qu'on. Dans notre travail de journaliste, nous on insiste beaucoup là-dessus, sauf dans des cas où l'attente est autre, mais on reste dans du factuel, dans du factuel, dans du, rapporter des faits, des choses qui existent. Et on est bien obligé de le dire. Après c'est pas à nous de dire si c'est bien ou si c'est pas bien. Mais malgré tout quand on aborde un sujet comme ça. Il y a malgré tout un peu d'éthique qui se pose. Moi j'ai eu un problème d'éthique qui s'est posé quand j'ai voulu faire cet article. Je me suis forcément remis en question quoi.

Enquêteur : De quelle manière en fait ça vous a amené vous à une remise en question un petit peu par rapport à cet article ?

Enquêté : Bah justement dans le fait de parler du tabac, dans le fait de. Bon alors c'était, vous l'avez vu c'était l'occasion de faire un magnifique jeu de mots en titre. Mais, et on savait que

voilà, rien que la photo principale elle était parlante avec ces 2 points d'interrogation sur la voiture. Et je pense qu'elle titillait tout de suite les nostalgiques ou autre.

Justement il y a un problème, il y a un peu un paradoxe. C'est cet aspect nostalgique d'une période et certainement pas la nostalgie de la clope pour le dire très simplement. Pour faire simple, je ne suis pas du tout fumeur et je suis, et c'est quelque chose que je combats. Mais ça n'empêche que, c'est tout le paradoxe, mais si vous me dites que, bon là on est dans un cadre privé, mais si vous me dites, Marlboro : PAF, je vois une Ferrari, c'est inévitable. Vous me dites West, je vois une McLaren. Et même pas un paquet de cigarette d'ailleurs. Mais même pas, mais, le simple fait d'en parler et, vous avez qu'à voir l'article, il y a très peu de texte finalement, on est resté très sur la photo parce que la photo parle d'elle-même et surtout là en l'occurrence la photo à aucun moment elle met en avant un logo de cigarette, elle le met implicitement.

Donc, après ça, moi ce qui fait que je suis allé finalement au bout c'est que c'est une réalité, c'est un fait, ça appartient à l'histoire, on enlèvera pas que ces livrées elles sont historiques, elles ont existé elles sont légendaires pour beaucoup, elles ont marqué des générations et j'en suis la preuve, et j'ai énormément de gens qui en sont la preuve. Donc on a pas à les, à se priver d'exploiter ces images là ou de pas en parler. Après c'est aussi l'occasion de dire que voilà ça a changé.

Enquêteur : Oui parce que du coup vous parliez de sujet délicat par rapport uniquement à la législation anti-tabac ? Ou est ce qu'il y a eu déjà des cas où la rédaction aurait déjà traité de ces sujets là et qu'elle se serait fait « rappeler à l'ordre » ? Ou est ce que c'était conscient d'objectiver ça en disant « ça va peut-être poser problème ? »

Enquête : Non non, on a pas eu de rappel à l'ordre, on a pas eu de problème, je veux dire l'article est totalement dans les clous de la législation. Puisque même si les marques sont citées pour expliquer sous les photos, déjà il y en a plusieurs. Et puis bon ça, le notez pas forcément si vous plait. Mais je vous le dis vous pour que vous ayez en tête, que vous compreniez. Nous on est sous une double législation puisque on a un site international. Nous en fait on a une chance, c'est que ces fameuses archives photos en réalité si on met une photo d'un grand prix de 99 on a pas besoin de flouter le Marlboro ou je ne sais quoi. Si vous regarder les archives TV sur Canal +, je ne sais pas si vous avez remarqué mais il y a des floutages, enfin même sur les

images-vidéos. Nous on est pas soumis à cela. Bon ça, vous le mettez pas parce que *rire* ça sert à rien de se mettre dans le viseur juste pour voilà

Enquêté : oui non mais voilà, comme je vous l'ai dit, nous de notre côté c'est anonymisé, on dit pas les noms, c'est vraiment. Puis ça reste vraiment dans un cadre interne, ce sera juste avec mon directeur de mémoire et la personne qui aura à m'évaluer. Donc ça reste vraiment un travail très interne et après voilà. Nous aussi voilà on a des règles un peu d'anonymisation justement pour protéger nos sources dans des cas comme cela pour pas les exposer. Donc voilà. Y'a pas de soucis là-dessus.

Enquêté : D'accord, très bien. Donc voilà pour répondre simplement à la question il y a eu aucun problème, aucune retombée. Et on était serein, on sait jamais. Quand je dis qu'on sait posé la question et que je me suis posé la question c'est plus en terme de retomber du lectorat, en terme de ressenti du lectorat. Pas en terme de problèmes juridiques ou je ne sais quoi. Il n'y a aucun problème du point de vue juridique à traiter ce sujet.

Enquêteur : Et du coup vous parliez du lectorat, est ce que vous avez eu des retours particuliers en fait de vos lecteurs par rapport à ça, par rapport vraiment au sujet de traiter du tabac, ou est ce que vraiment les gens ont dit « ça rappelle des souvenirs » et donc voilà.

Enquêté : ça a généré énormément de, ça a généré ce que je cherchais. C'est avant tout de la nostalgie. Parce qu'au final les gens en voyant ça, ils voyaient, au-delà du tabac, je pense qu'ils étaient pas sur le tabac pour beaucoup, mais sur revoir des jolies livrées, des jolies voitures. Je dis pas que les voitures d'aujourd'hui sont pas belles parce que la nostalgie c'est toujours un truc particulier. Dans 10 ans on dira qu'aujourd'hui elles étaient belles. Mais voilà les gens ils sont juste heureux de revoir des trucs en disant « Ah oui tiens voilà j'avais oublié que y'avait cette voiture, j'avais oublié. Ah ouais mais c'est vrai je me rappelais plus, pas de ». Et comme je disais, c'est pas possible de mesurer à quel point ça a changé. À quel point aussi les livrées ont changé. Parce qu'on parle des livrées, mais les voitures aussi ont changé. Ça a essentiellement généré ça. Après, on a aussi. Il y a aussi forcément des gens, quand on a lu les commentaires. On les regarde pas tous, parce que sinon on devient fou. Mais il y a aussi d'autres gens qui sont partis sur les débats, qu'on pourrait traiter justement, mais qu'on évite pour l'instant. Sur les débats de « bah ouais on a enlevé les cigarettiers, on a interdit les cigarettiers donc on a coupé une source de revenus pour les équipes ». Et là le débat il devenait économique en réalité. Et voilà après, ça reste, il faut rester très humble, ça reste quelque chose qui n'a pas

d'autre prétention à la base que de susciter de la nostalgie et je parle bien de la nostalgie, de nostalgie au sens Formule 1, au sens sportif et pas de nostalgie du tabac.

Enquêteur : et du coup pour en venir un peu à ce sujet de l'interdiction du tabac, enfin du financement du tabac. Vous avez des souvenirs un petit peu de ce qu'il s'est passé ? De la manière dont vous l'avez vécu un peu cette interdiction progressive du financement du tabac ? Si vous avez aussi des souvenirs de, un petit peu, notamment concernant l'annulation du Grand-Prix de France à plusieurs reprises quoi par rapport à ça ? Et d'autres grands prix d'ailleurs

Enquêté : Pour, sans forcément parler de moi, mais je suis d'une famille où personne ne fume, à part mes frangines mais voilà quand elles étaient, mais dans mon foyer personne ne fumait quand j'étais gamin. Moi-même j'ai, à part avoir crapoter comme un ado j'ai voilà, c'est quelque chose que même je ne supporte pas. Et malgré tout, face à ça. C'est pour ça que je parlais de paradoxe. Face à ça qu'est-ce que c'est nul d'interdire ça. Qu'est-ce que c'est nul parce qu'on touche à du mythique en fait. Parce que aussi moi j'estime être quelqu'un capable de comprendre que le tabac est nocif et de pas avoir envie d'acheter du tabac même si je vois une marque de tabac sur une voiture. Mais je suis aussi capable de comprendre que quelqu'un peut avoir envie d'acheter du tabac parce qu'il voit une marque de tabac sur une voiture. On a tous des exemples de gens dans nos vies de produit qu'on a acheté un jour ou l'autre, parce que c'est associé à quelque chose qu'on aime bien ou qui suscite de la nostalgie. Donc le regard que j'ai porté là-dessus il est. On est très en contradiction avec nous-mêmes comme beaucoup de sujets quoi. Pour moi y'a pas de vérité. Y'avait *souffle*, c'est assez particulier. D'un côté c'était et c'est aussi pour ça que j'ai fait cet article-là. J'adorais voir, l'imagination que j'avais à parler de ça. Y'a vraiment une imagination qui était cool à voir. Et on se rendait pas compte sur le moment de tout ce qu'il y avait. Et justement cet article-là, on se rend pas du tout compte de combien il y en avait, je crois il y en a une trentaine ou une quarantaine. Donc c'est. Après j'ai pas forcément d'avis sur... ça a suivi son époque en réalité, ça a suivi son époque. Euh, on serait tous, et moi le premier, choqué de voir aujourd'hui 20 voitures sur une grille de départ avec 20 marques de tabac. C'est une réalité. Y'en a qui le seraient sans doute pas, on est tous différent mais. Quand j'étais gosse ça me choquait pas. Maintenant vous me mettez 20 voitures avec 20 marques de cigarette je pense que je fais des bonds. Donc bon, on est dans une société... on rentre dans un format que la société nous impose.

Enquêteur : Et après sur l'époque, est-ce que vous avez un peu des souvenirs sur les conséquences directes de cette interdiction sur le sport directement ?

Enquêté : Oui, dans les, comment dire, dans les fossés que ça a pu creuser. Vous parliez du Grand Prix de France tout à l'heure c'est quelque chose qui a fait très mal au sport automobile Français, qu'on le veuille ou non. Puisqu'on a été les premiers à le faire, parmi les premiers à le faire. Du coup en fait ça a créé un décalage où on pouvait continuer à le faire. Après j'estime que ce décalage il se serait créé quand même. Il existe encore aujourd'hui, il existe toujours. Il y a eu l'émergence d'autres pays pour tout un tas de raisons, voilà sans rentrer dans de la politique, voilà il y a eu l'émergence de certains pays. De l'autre côté on a vu aussi l'an dernier qu'on retournait, enfin qu'on essayé de retourner vers du « old school ». Enfin voilà c'est compliqué, c'est... c'est toujours très facile de dire « c'était mieux avant ». L'essentiel c'est que ce soit bien maintenant. On s'en fout si c'était mieux avant. L'essentiel c'est que ce soit bien maintenant et que ce soit mieux après. Justement la nostalgie c'est très compliqué à saisir quoi. Mais en termes de répercussions, *sourir*, la Formule 1 est tellement immense, c'est tellement un colosse, même si ça l'est peut être moins aujourd'hui, peut être différemment. Mais elle a toujours su se retourner, elle a toujours su contourner ces choses-là. Finalement c'était beau de voir ces équipes là qui contournaient ça comme ça à l'époque. Il y aurait plein d'autres exemples et je pense que vous les avez sans doute déjà traités dans vos recherches. Il y a le fait qu'encore aujourd'hui Ferrari est en partenariat avec Marlboro qui génère des millions. Alors que on cite jamais Marlboro, enfin avec Philippe Morris, qui prendra peut être fin à la fin de l'année mais voilà. Mais même si ça prenait fin, l'interdiction du tabac elle remonte à 2005, et on est 15 ans après, 16 ans après et Ferrari gagne toujours de l'argent de ce partenariat historique. Et à côté de cela elles ont très bien su se retourner. Là on a aussi une vague de nouveaux sponsors arriver, qui est issu de domaines différents. Et voilà, il y a eu l'âge d'or des cigarettiers, et aussi un peu de l'alcool, et il y aura l'âge d'or d'autres types de sponsors. Voilà on est beaucoup dans le « high tech », dans tout ce qui est, on commence à voir arriver tout ce qui est un peu, tout ce qui... alors même moi ça m'est totalement étranger pour être honnête, tout ce qui est cryptomonnaie, bitcoin, toutes ces choses-là. Enfin il y a eu aussi toutes une période informatique, un peu à mi-chemin avec tout ça. Donc les répercussions elles sont réelles mais c'est jamais autre chose que des répercussions qui obligent à se réinventer. Et ils ont su se réinventer parce que la Formule 1 existe toujours aujourd'hui et qu'elle à 10 équipes, même si c'est parfois compliqué de les voir toutes en bonne santé. Et que son avenir pour l'instant il n'est pas menacé. Il est menacé par d'autres choses que la perte des cigarettiers.

Enquêteur : Et vous en fait à l'époque vous l'aviez suivi un peu de quelles manières cette sorte de controverse. Est-ce que vous avez souvenirs de journaux qui l'avaient traité. Est-ce que vous suiviez vraiment, par exemple que pendant les Grand-Prix, en fait avec les commentateurs ?

Enquêté : Sur le début des années 2000 à peu près ?

Enquêteur : Ouais à peu près les premières où vous avez vraiment vu que y'a eu l'existence des lois anti-tabac et de cette controverse à peu près ?

Enquêté : Oui, moi après je suis presque né dedans. Moi les premiers grands prix que j'ai vu, il y avait déjà sur certains grand prix la loi Évin, je sais plus quand est-ce que c'était... 1990 ? Vous allez me le dire ? 1991 c'est ça ?

Enquêteur : 1991

Enquêté : Oui voilà, moi 1991 j'avais 5 ans donc je regardais à peine les grands prix. Et j'ai commencé à regarder vers 1993-1994. Et il y avait déjà quelques voitures Alors c'était pas si inventif, généralement c'était juste gommé voilà. Donc c'est pas quelque chose que j'ai vu apparaître, je suis né avec. Je l'ai vu s'amplifier. Mais moi ça me faisait. Alors moi d'un côté comme je vous disais, je trouvais ça nul parce que on touchait à quelque chose voilà. D'un autre côté quand j'étais gosse ça me faisait marrer de voir, ouais de voir ce point d'interrogation. Puis ça générait de la nouveauté d'un grand-prix à l'autre. Voilà ça générait, ça paraît totalement ridicule aujourd'hui, mais de voir les MacLaren avec les prénoms des pilotes. Mais de voir David²⁷ et Mika HAKKINEN²⁸, David et Mika moi ça me, en tant que gosse ça me, ça m'éclatait. Aujourd'hui ça ferait... Après on n'avait pas le même accès à l'image qu'on a aujourd'hui. Faut bien se remettre ça en tête, c'est une chose importante. Nous on voyait une Formule 1 tourner tous les 15 jours maximum, 1H ou 2 dans le week-end et c'est tout. Et après c'était la photo dans le journal ou dans le magazine qu'on achetait, et puis voilà quoi ?

Enquêteur : Oui du coup vous l'avez suivi que au travers des grands-prix et pas au travers d'une presse particulière ou. C'était très peu mentionné dans les médias classiques.

²⁷ David COULTHARD, pilote de Formule écossais entre 1994 et 2008.

²⁸ Mika HAKKINEN, pilote de Formule 1 finnois entre 1991 et 2001. Champion du monde en 1998 et 1999.

Enquêté : Si si je suivais les magazines de sport auto, etc... Et je lisais notamment « Formules magazine » qui n'existe plus. Formules avec un S si jamais vous le notez. Qui traitait de toutes les monoplaces. Bien sûr que c'était abordé mais.

Enquêteur : Que dans du thématique quoi ?

Enquêté : Oui, oui oui oui, j'ai pas de souvenirs. Voilà quoi. Moi j'étais très accés sur le sport. Pour moi c'était l'essentiel, c'était la course quand même quoi.

Enquêteur : Oui du coup après, une sorte de dernière partie. Est-ce que vous avez eu l'occasion de rencontrer, alors soit de rencontrer des pilotes, des responsables d'écurie qui vous ont parlé de ça en fait ?

Enquêté : Rencontrer des pilotes et des directeurs d'écurie oui, beaucoup. De parler de ça non. Parce qu'on est déjà pratiquement. Moi je fais ce métier là depuis 2013, et en 2013 on était déjà, la page cigarette elle était déjà très très très tournée quoi. C'est plus un sujet qui est abordé. On pourrait en discuter avec des gens qui sont plus impliqués aujourd'hui, ou très peu. Et je pense que les gens qui sont encore impliqués aujourd'hui, c'est tellement une autre époque. Je sais même pas ce qu'ils en diraient en fait. Donc non. Très honnêtement c'est pas un sujet qui m'attire spécialement en réalité. Autre que par la nostalgie et la photo.

Enquêteur : Oui d'accord parfait

Enquêté : je sais pas si ça vous, si ça apporte des lumières

Enquêteur : Ah si si, énormément. Parce que en même temps je réfléchis à la manière dont je vais le traiter. Moi ça apporte énormément et beaucoup de choses pour moi sur ma recherche. Ça permet de comprendre pas mal de choses.

L'entretien sur le sujet c'est terminé sur ces propos. L'enquêteur m'a ensuite posé quelques questions sur mon parcours personnel et sur mon rapport à la Formule 1. Il avait d'ailleurs perçu au cours de l'entretien une affiche d'Alain Prost se trouvant dans mon appartement, et moi-même ayant aperçu une vitrine avec des voitures Ferrari et des posters. Donc nous avons échangé sur la manière avec laquelle j'ai découvert la F1 et sur comment j'en étais arrivé à faire mon enquête sur ce sujet.

Basile DAVOINE est âgé de 34 ans au moment de l'enquête. Il possède un BAC ES et une formation dans le web-design. Il est depuis 2013 rédacteur pour le journal en ligne Motorsport.

ANNEXE V : PAGE 9 DU COMPTE RENDU INTRAL DES QUESTIONS AU GOUVERNEMENT DU 16.12.1997

ASSEMBLÉE NATIONALE – SÉANCE DU 16 DÉCEMBRE 1997

9

L'idée qu'on voudrait introduire dans l'opinion publique française qu'il y aurait une politique particulière de nos troupes, ou une politique particulière de la France, ne correspond en rien à la réalité.

J'ai été heureux d'entendre le secrétaire général de l'OTAN le confirmer. J'ai été heureux que le porte-parole officiel de l'état-major américain le dise. J'ai été moins heureux d'entendre une source toute récente sembler indiquer qu'il faudrait peut-être que la France fasse ce qu'elle a à faire du côté du département d'Etat américain. Nous en parlerons avec nos amis. Chacun au niveau des chefs d'Etat ou de Gouvernement est parfaitement au fait des conditions dans lesquelles sont pensés un certain nombre de projets, des difficultés qui s'opposent éventuellement à leur réalisation ainsi que de la solidarité de tous dans la volonté de pourchasser les criminels. Nous n'accepterons pas que notre pays soit, de ce point de vue, désigné injustement à la critique publique. *(Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste, du groupe communiste, du groupe Radical, Citoyen et Vert, sur de nombreux bancs du groupe de l'Union pour la démocratie française et sur quelques bancs du groupe du Rassemblement pour la République.)*

GRAND PRIX DE FRANCE

M. le président. La parole est à M. Edouard Landrain.

M. Edouard Landrain. Je m'adresse à Mme le ministre de la jeunesse et des sports.

Le monde sportif est en émoi. Le sport mécanique et nos industries automobiles sont inquiets, courroucés et attentifs. En effet, la fédération internationale du sport automobile a annoncé qu'elle n'inscrivait pas le Grand Prix de France à son calendrier, jugeant que les propositions françaises en matière de télévision étaient inacceptables. Vous nous aviez pourtant assuré, madame le ministre, que le problème était résolu et toute crainte dissipée.

Pouvez-vous nous dire les raisons de cet affront au monde sportif français, soucieux de voir utiliser le circuit de Magny-Cours, qui a coûté si cher aux contribuables français et nivernais ?

Par ailleurs, pouvez-vous nous assurer qu'il n'y aura pas de problème lors de la Coupe du monde de football en juin prochain, problème lié à l'application restrictive de la maladroite et inadaptée au monde sportif loi Evin ?

M. le président. La parole est à Mme la ministre de la jeunesse et des sports.

Mme Marie-George Buffet, ministre de la jeunesse et des sports. Monsieur le député, vous connaissez, nous l'avons déjà évoqué ensemble, ma détermination à ce que le Grand Prix de France soit inscrit au calendrier de 1998.

Pourquoi cette détermination ? D'abord pour l'événement sportif lui-même, ensuite parce que l'industrie française, les salariés français ont contribué au développement de ce sport – je pense, par exemple, au moteur Renault – enfin parce que, sous la direction d'Alain Prost, une écurie française est en train de prendre de l'ampleur dans cette compétition de formule 1.

Quel est l'objet du différend avec la fédération internationale ? Il ne porte uniquement que sur les problèmes de retransmission. C'est le problème du choix entre l'exclusivité et l'accès à l'information pour tous les médias, pour tous les journalistes.

Nous avons travaillé depuis le mois de juin sur cette question. Les télévisions ont passé entre elles un accord. J'ai reçu, le 4 novembre, M. Mosley, président de la fédération internationale, qui m'a dit être d'accord sur les propositions que nous faisons.

Depuis, nous avons soumis au Conseil d'Etat un décret. Le Conseil d'Etat a estimé qu'il n'y avait pas les bases juridiques pour accepter ce décret – ce qui pose le problème de la refonte de la loi sur l'audiovisuel, mais également de la loi de 1984 sur le sport.

Nous allons y travailler très rapidement. J'ai de nouveau rendez-vous avec les présidents des fédérations française et internationale de la formule 1. Je précise qu'il y a simplement non-inscription, c'est-à-dire un report d'inscription du Grand Prix de France, et non pas une annulation de son inscription. Il faut donc continuer à travailler et à garder le contact avec la fédération internationale.

Ça peut concerner d'autres événements sportifs. Il faut aller assez vite dans le travail législatif.

Mais permettez-moi deux remarques. Il n'y a pas que le Grand Prix de France qui soit menacé par le conseil international de la Fédération internationale du sport automobile : on menace la Belgique parce qu'elle a voté une loi sur le tabac, on menace le Portugal pour des raisons de travaux. Et je finis par me demander si la fédération internationale ne veut pas enlever la formule 1 de toute l'Europe pour aller dans des pays où il n'y a pas de lois qui protègent la santé publique ou de lois qui réglementent la liberté d'information. *(Applaudissements sur les bancs du groupe communiste, du groupe socialiste et du groupe Radical, Citoyen et Vert.)*

Monsieur le député, vous pouvez croire en ma détermination de tout faire pour que le Grand Prix de France se tienne, mais pas à n'importe quel prix par rapport aux valeurs et aux lois de la République française ! *(Applaudissements sur les mêmes bancs.)*

Quant à la Coupe du Monde, il n'y a aucun problème concernant les droits de retransmission. Tout se passe bien, sous l'égide du CSA ; en ce qui concerne la loi Evin, la fédération internationale de football a compris que la loi française s'appliquait et il n'y a donc plus aucun problème. *(Applaudissements sur les bancs du groupe communiste, du groupe socialiste et du groupe Radical, Citoyen et Vert.)*

M. le président. Nous passons au groupe communiste.

AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

M. le président. La parole est à M. André Lajoinie.

M. André Lajoinie. Vous avez présidé, monsieur le Premier ministre, le comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire. Nous en avons parlé tout à l'heure, mais le dossier est si important qu'il n'est pas inutile d'y revenir.

M. le ministre de l'équipement et des transports a fait état tout à l'heure de deux séries de mesures : des mesures concrètes et des mesures de réflexion sur le fond concernant l'aménagement du territoire.

M. Patrick Ollier. La montagne a accouché d'une souris.

M. André Lajoinie. Sur les mesures concrètes, vous avez, monsieur le ministre, cité deux dossiers : celui du Massif central et celui de Longwy.

Je suis allé à Longwy à l'appel des élus de cette région. J'y ai constaté une sorte de désespérance à la suite des sinistres industriels considérable

ANNEXE VI : PRINCIPALES ACTIVITÉS DE LA COMMISSION EUROPÉENNE DANS LA SEMAINE DU 24 NOVEMBRE 1997

« COMMISSION EUROPEENNE.

319 mots

22 novembre 1997

[Europolitique](#)

EURPTQ

Français

(c) Europolitique 1997.

Principales activités dans la semaine du 24 novembre:

* Réunion hebdomadaire de la Commission: le mercredi 26 novembre à Bruxelles. Points prévus à l'ordre du jour:

- Communication "Mieux légiférer" 1997
 - Liste des actions 1998 dans le programme de travail de la Commission
 - Plan d'action pour les sources d'énergie renouvelables
 - Plan d'action pour une utilisation sûre d'Internet"
 - Directive sur la dissémination volontaire d'OGM dans l'environnement
 - Mesures pour les importations de riz des PTOM
 - Communication "Vers une efficacité accrue dans l'obtention et l'exécution des décisions au sein de l'UE"
- * Erkki Liikanen en Autriche: visite officielle le 24, entretiens avec des ministres
- * Monika Wulf-Mathies en Irlande du Nord et en Irlande: visite régionale du 26 au 28
- * Yves-Thibault de Silguy à Bordeaux: visite régionale le 28 et conférence sur l'euro

* Visites à la Commission; le 24, Seynoun Mesfin (ministre éthiopien des Affaires étrangères), John Cunningham (ministre britannique de l'Agriculture et de la Pêche), Georges Vella (ministre maltais des Affaires étrangères), Stanislav Yanko (ministre ukrainien du Charbon), Michel Lecomte (Président de Eurofinas); le 25, Joe Stiglitz (Vice-Président de la Banque mondiale), commission du développement international du parlement britannique, Johan Böhm (Président du Landtag bavarois), Thierry Desmarest (Président de Total), délégation de British American Tobacco (BAT), délégation du Belfast City Council; le 26, Natan Sharansky (ministre israélien du Commerce et de l'Industrie), Diego Cordovez (représentant spécial du secrétaire général de l'ONU pour Chypre), conseil d'administration de la Fédération des industries suédoises, Max Mosley (Président de la Fédération internationale de l'Automobile); le 27, Jerzy Buzek (Premier ministre polonais), Manuel Chaves (Président de la Junta de Andalucia), Bronislaw Geremek (ministre polonais des Affaires étrangères), Richard Czarnecki (ministre polonais de l'Intégration européenne), Claire Short (secrétaire d'Etat britannique au Développement international); le 28, Rolf Jänichen (secrétaire d'Etat à l'Agriculture de Saxe). »

ANNEXE VII : RÉOLUTION DU CONSEIL DU 26 NOVEMBRE 1996

N° C 374/4

FR

Journal officiel des Communautés européennes

11. 12. 96

- élaborer des méthodes et des critères appropriés pour servir de base à l'intégration des exigences en matière de santé dans d'autres politiques communautaires,
- élaborer des méthodes, des critères appropriés et un mécanisme formel pour l'évaluation de l'incidence des politiques communautaires sur la santé humaine,
- présenter un rapport sur l'élaboration de méthodes, de critères et de mécanismes permettant d'intégrer les exigences en matière de santé dans les autres politiques communautaires et d'évaluer l'impact des politiques communautaires sur la santé et sur le degré de prise en compte de ces exigences dans le rapport annuel établi à ce sujet,
- assurer que les considérations sanitaires sont prises en compte à tous les stades de la définition des propositions et que les propositions qui comportent des exigences en matière de santé sont clairement définies comme telles.

RÉSOLUTION DU CONSEIL

du 26 novembre 1996

concernant la réduction du tabagisme dans la Communauté européenne

(96/C 374/04)

LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité instituant la Communauté européenne,

reconnaissant que, lors de ses réunions tenues en juin 1985 à Milan et en décembre 1985 à Luxembourg, le Conseil européen a souligné l'intérêt de lancer un programme d'action européen contre le cancer;

notant que le Conseil et les représentants des gouvernements des États membres, réunis au sein du Conseil, ont adopté, par leur résolution du 7 juillet 1986 ⁽¹⁾, un programme d'action des Communautés européennes contre le cancer, dont l'un des objectifs est de contribuer à une amélioration de la santé et de la qualité de la vie des citoyens à l'intérieur de la Communauté en réduisant le nombre de cas de cancer et qui a donné sous cette rubrique la priorité à des mesures contre le tabagisme;

notant que le Conseil et les représentants des gouvernements des États membres, réunis au sein du Conseil, ont renforcé cet objectif le 17 mai 1990 par la décision 90/238/Euratom, CECA, CEE ⁽²⁾, adoptant un plan d'action pour 1990-1994 dans le cadre du programme «L'Europe contre le cancer»;

notant que, dans la décision n° 646/96/EC ⁽³⁾, adoptant un plan d'action de lutte contre le cancer dans le cadre de l'action dans le domaine de la santé publique (1996-2000), le Parlement européen et le Conseil ont souligné, le 29 mars 1996, qu'il y avait lieu de réduire les facteurs de risque inhérents aux modes de vie, en particulier le tabagisme;

rappelant que le tabagisme est un facteur de risque dans certaines maladies, en particulier le cancer et les maladies cardiovasculaires, et contribue au décès de 500 000 personnes chaque année dans la Communauté;

considérant que la population en général et les jeunes en particulier devraient être protégés contre le tabagisme;

rappelant qu'un objectif essentiel de toute stratégie de réduction du tabagisme doit consister à décourager les jeunes d'en prendre l'habitude, étant donné que le tabagisme engendre une dépendance et a des effets à long terme;

soulignant que l'exposition à la fumée de produits du tabac est dommageable à la santé de toutes les personnes qui y sont exposées;

tenant compte de ce qu'un certain nombre d'États membres ont cherché à décourager le tabagisme par diverses mesures, y compris l'augmentation des prix de vente au détail, notamment par l'imposition de droits d'accise d'un niveau élevé;

notant que le Conseil et les ministres de l'éducation, réunis au sein du Conseil, ont identifié le tabagisme comme un risque pour la santé dans leur résolution du 23 novembre 1988 sur l'éducation à la santé dans les écoles ⁽⁴⁾;

notant que le Conseil et les ministres de la santé, réunis au sein du Conseil, sont convenus, dans leurs conclusions du 13 novembre 1992, que les écoles ont un important

⁽¹⁾ JO n° C 184 du 23. 7. 1986, p. 19.

⁽²⁾ JO n° L 137 du 30. 5. 1990, p. 31.

⁽³⁾ JO n° L 95 du 16. 4. 1996, p. 9.

⁽⁴⁾ JO n° C 3 du 5. 1. 1989, p. 1.

rôle d'information et d'éducation à jouer sur le plan de la prévention des risques pour la santé;

considérant que les initiatives prévues dans la présente résolution auront un impact encore plus bénéfique sur la santé publique si elles sont combinées avec des programmes d'éducation à la santé au cours des années de scolarité obligatoire et avec des campagnes d'information et de sensibilisation du public;

considérant que la protection de la santé publique devrait être une composante des autres politiques de la Communauté;

notant que le Conseil, dans sa résolution du 20 décembre 1995 ⁽¹⁾, a invité la Commission à faire en sorte que les exigences en matière de protection de la santé soient intégrées dans les autres politiques de la Communauté;

CONSIDÈRE qu'il est nécessaire d'évaluer l'incidence sur la consommation de tabac, d'une part, des mesures visant à promouvoir le tabagisme ainsi que d'autres actions promotionnelles et, d'autre part, des interventions et mesures destinées à réduire le tabagisme;

PREND ACTE des «recommandations concernant le tabac» du comité des cancérologues de haut niveau adoptées lors de la conférence de consensus sur le tabac qui s'est tenue à Helsinki en octobre 1996;

RAPPELLE que la publicité faite en faveur du tabac et son influence sur le tabagisme, en particulier parmi les jeunes, font l'objet d'une proposition de la Commission qui est examinée séparément;

RECONNAÎT que, en coopérant et en coordonnant leurs politiques et leurs programmes de prévention des maladies et des décès liés au tabagisme et à la dépendance à l'égard du tabac, en liaison avec la Commission, les États membres peuvent contribuer à réduire les maladies provoquées par le tabagisme dans la Communauté;

NOTE que les États membres ont mis au point des stratégies visant à réduire la prévalence du tabagisme et que, si le choix des mesures varie d'un État membre à un autre, les mesures suivantes peuvent être citées à titre d'exemples:

- autoriser la vente de produits du tabac aux seuls adultes,
- limiter l'accès des jeunes aux produits du tabac par un contrôle de leur vente au moyen de distributeurs automatiques et par l'interdiction de distribuer des échantillons gratuits de cigarettes ou de la vente de cigarettes à l'unité,

- encourager les mesures visant à étendre les zones «non fumeurs» sur le lieu de travail et à offrir une protection accrue aux travailleurs contre l'exposition involontaire à la fumée de tabac,
- introduire des restrictions au tabagisme dans les lieux fermés accessibles au public, tels que les restaurants, les cinémas, les bureaux, les écoles et les collèges, et dans les transports publics en mettant en particulier l'accent sur la protection des enfants, des jeunes, des femmes enceintes et des personnes souffrant de maladies respiratoires,
- accroître les taxes sur le tabac en maintenant les prix des produits du tabac à un niveau élevé,
- renforcer les mesures d'éducation à la santé afin d'améliorer la compréhension des risques inhérents au tabagisme et de décourager celui-ci, en particulier les mesures portant sur les jeunes et d'autres groupes particulièrement importants, tels que les femmes enceintes,
- introduire des restrictions et des contrôles concernant la publicité directe et indirecte, ainsi que le parrainage et la promotion des ventes des produits du tabac;

NOTE que les États membres ont introduit des contrôles efficaces concernant l'étiquetage, y compris des avertissements, et la teneur en goudron des cigarettes, applicables en vertu des directives communautaires;

PRIE instamment les États membres à poursuivre la promotion de stratégies et de mesures tendant à réduire la prévalence du tabagisme et à organiser des échanges réguliers d'informations sur ces stratégies et ces mesures,

INVITE la Commission:

- à tenir particulièrement compte, dans les politiques communautaires de l'incidence nocive du tabagisme sur la santé et sur la qualité de vie des citoyens de la Communauté,
- à effectuer des études sur les meilleures pratiques suivies dans les États membres en vue de réduire la prévalence du tabagisme et sur l'évaluation de leur impact,
- à examiner, à la lumière de son évaluation des mesures prises par les États membres, les nouvelles mesures qui pourraient être prises par la Communauté pour appuyer les actions menées par les États membres en vue de la réduction du tabagisme,
- à soutenir les efforts déployés par les États membres pour réduire le tabagisme et à présenter périodiquement des rapports sur les progrès réalisés par la Communauté dans la promotion de la coordination par les États membres de leurs politiques et programmes, ainsi que sur les possibilités de nouvelles initiatives.

⁽¹⁾ JO n° C 350 du 30. 12. 1995, p. 2.

ANNEXE VIII : ARTICLE 205 DE LA VERSION CONSOLIDÉE DU TRAITÉ D'AMSTERDAM

Article 205 (ex-article 148)

1. Sauf dispositions contraires du présent traité, les délibérations du Conseil sont acquises à la majorité des membres qui le composent.

2. Pour les délibérations du Conseil qui requièrent une majorité qualifiée, les voix des membres sont affectées de la pondération suivante:

Belgique // 5

Danemark // 3

Allemagne // 10

Grèce // 5

Espagne // 8

France // 10

Irlande // 3

Italie // 10

Luxembourg // 2

Pays-Bas // 5

Autriche // 4

Portugal // 5

Finlande // 3

Suède // 4

Royaume-Uni // 10.

Les délibérations sont acquises si elles ont recueilli au moins:

- soixante-deux voix lorsque, en vertu du présent traité, elles doivent être prises sur proposition de la Commission,

- soixante-deux voix exprimant le vote favorable d'au moins dix membres dans les autres cas.

ANNEXE IX : DIRECTIVE 98/43/CE DU 06 JUILLET 1998

DIRECTIVE 98/43/CE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL du 6 juillet 1998 concernant le rapprochement des dispositions législatives, réglementaires et administratives des États membres en matière de publicité et de parrainage en faveur des produits du tabac

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 57, paragraphe 2, et ses articles 66 et 100 A,

vu la proposition de la Commission (1),

vu l'avis du Comité économique et social (2),

statuant conformément à la procédure visée à l'article 189 B du traité (3),

(1) considérant qu'il existe des divergences entre les dispositions législatives réglementaires et administratives des États membres en matière de publicité et de parrainage en faveur des produits du tabac; que, cette publicité et ce parrainage dépassant les frontières des États membres, ces disparités sont de nature à créer des entraves à la circulation des produits, supports desdites activités, et à la libre prestation des services en la matière, ainsi qu'à entraîner des distorsions de concurrence, et à faire de cette façon obstacle au fonctionnement du marché intérieur;

(2) considérant qu'il y a lieu d'éliminer ces entraves et, à cette fin, de rapprocher les règles relatives à la publicité et au parrainage en faveur des produits du tabac, tout en laissant aux États membres la possibilité de prescrire, sous certaines conditions, les exigences qu'ils estiment nécessaires pour assurer la protection de la santé des personnes;

(3) considérant que, conformément à l'article 100 A, paragraphe 3, du traité, la Commission, dans ses propositions prévues au paragraphe 1 en matière de santé, de sécurité, de protection de l'environnement et de protection des consommateurs, prend pour base un niveau de protection élevé;

(4) considérant que, par conséquent, la présente directive doit tenir dûment compte de la protection de la santé des personnes, et des jeunes en particulier pour lesquels la publicité joue un rôle important dans la promotion du tabac;

(5) considérant que le Conseil a adopté, sur la base de l'article 100 A du traité, les directives 89/622/CEE (4) et 90/239/CEE (5) concernant respectivement l'étiquetage des produits de tabac et la teneur maximale en goudron des cigarettes, en vue d'assurer le bon fonctionnement du marché intérieur;

(6) considérant que la publicité faite à l'égard des médicaments à usage humain est couverte par la directive 92/28/CEE (6); que celle relative aux produits destinés au sevrage tabagique n'entre pas dans le champ d'application de la présente directive;

(7) considérant que la présente directive ne s'applique pas aux communications destinées exclusivement aux professionnels impliqués dans le commerce du tabac, à la présentation des produits du tabac mis en vente et à l'affichage de leur prix ainsi que, en fonction des structures de vente, à la publicité destinée à l'acheteur aux points de vente et à la vente de publications des pays tiers ne répondant pas aux conditions fixées par la présente directive, à condition, toutefois, de respecter le droit communautaire et les obligations de la Communauté au niveau international; que, dans ces domaines, il appartient aux États membres, le cas échéant, de prendre des mesures appropriées;

(8) considérant que, compte tenu de l'interdépendance existant entre tous les moyens de publicité orale, écrite, imprimée, radiodiffusée ou télévisée et cinématographique et afin d'éviter tout risque de distorsion de la concurrence et de contournement de la réglementation, la présente directive doit couvrir toutes les formes et tous les moyens de publicité en dehors de la publicité télévisée, qui est déjà couverte par la directive 89/552/CEE du Conseil du 3 octobre 1989 visant à la coordination de certaines dispositions législatives, réglementaires et administratives des États membres relatives à l'exercice d'activités de radiodiffusion télévisuelle (7);

(9) considérant que toutes les formes de publicité indirecte et de parrainage ainsi que la distribution gratuite produisent les mêmes effets que la publicité directe et qu'il y a donc lieu, sans préjudice du principe fondamental de la liberté d'expression, de les réglementer, y compris les formes indirectes de publicité qui, bien que ne mentionnant pas directement le

produit du tabac, utilisent un nom, une marque, un symbole ou tout autre élément distinctif utilisé pour les produits du tabac; que, toutefois, l'application de ces dispositions peut être différée par les États membres, afin de permettre l'ajustement des pratiques commerciales et le remplacement du parrainage en faveur des produits du tabac par d'autres formes de support appropriées;

(10) considérant que, sans préjudice de la réglementation de la publicité en faveur des produits du tabac, les États membres gardent la faculté de permettre de continuer à utiliser, sous certaines conditions, pour la publicité pour des produits ou services autres que ceux du tabac, un nom qui, de bonne foi, était déjà utilisé avant l'entrée en vigueur de la présente directive à la fois pour ces produits ou services et pour des produits du tabac;

(11) considérant que le parrainage existant d'événements ou d'activités que les États membres peuvent continuer d'autoriser pour une période de huit ans après l'entrée en vigueur de la présente directive, se terminant au plus tard le 1er octobre 2006 et qui fera l'objet de mesures de limitation volontaire et d'une diminution des niveaux des dépenses au cours de la période de transition, devrait inclure tous les moyens permettant d'atteindre les buts du parrainage tel que défini dans la présente directive;

(12) considérant que, aux fins du contrôle de l'application des dispositions nationales prises dans le cadre de la présente directive, les États membres doivent prévoir des moyens adéquats et efficaces, dans le respect de leur législation nationale,

ONT ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

Article premier

La présente directive a pour objet le rapprochement des dispositions législatives, réglementaires et administratives des États membres en matière de publicité et de parrainage en faveur des produits du tabac.

Article 2

Aux fins de la présente directive, on entend par:

1) «produits du tabac»: tous les produits destinés à être fumés, prisés, sucés ou mâchés, dès lors qu'ils sont, même partiellement, constitués de tabac;

- 2) «publicité»: toute forme de communication commerciale qui a pour but ou pour effet direct ou indirect de promouvoir un produit du tabac, y compris la publicité qui, sans faire directement mention du produit du tabac, essaie de contourner l'interdiction de publicité en utilisant des noms, des marques, des symboles ou d'autres éléments distinctifs de produits du tabac;
- 3) «parrainage»: toute contribution, publique ou privée, à un événement ou à une activité, qui a pour but ou pour effet direct ou indirect de promouvoir un produit du tabac;
- 4) «point de vente du tabac»: tout endroit où les produits du tabac sont mis en vente.

Article 3

1. Sans préjudice de la directive 89/552/CEE, toute forme de publicité ou de parrainage est interdite dans la Communauté.

2. Le paragraphe 1 ne fait pas obstacle à ce qu'un État membre puisse permettre qu'un nom déjà utilisé de bonne foi à la fois pour des produits du tabac et d'autres produits ou services qui ont été commercialisés ou offerts par une même entreprise ou des entreprises différentes avant le 30 juillet 1998 soit utilisé pour la publicité pour les autres produits ou services.

Toutefois, ce nom ne peut être utilisé que sous un aspect clairement distinct de celui utilisé pour le produit du tabac, à l'exclusion de tout autre signe distinctif déjà utilisé pour un produit du tabac.

3. a) Les États membres veillent à ce qu'aucun produit du tabac ne porte le nom, la marque, le symbole ou tout autre élément distinctif d'aucun autre produit ou service, à moins que ce produit du tabac n'ait déjà été commercialisé sous ce nom, cette marque, ce symbole ou tout autre élément distinctif à la date visée à l'article 6, paragraphe 1.

b) L'interdiction prévue au paragraphe 1 ne peut être contournée, pour aucun produit ou service mis ou offert sur le marché à compter de la date visée à l'article 6, paragraphe 1, par l'utilisation de noms, marques, symboles ou autres éléments distinctifs déjà utilisés pour un produit du tabac.

Dans ce but, le nom, la marque, le symbole ou tout autre élément distinctif du produit ou service doivent être présentés sous un aspect clairement distinct de celui utilisé pour le produit du tabac.

4. Toute distribution gratuite ayant pour but ou pour effet direct ou indirect de promouvoir un produit du tabac est interdite.

5. La présente directive ne s'applique pas:

- aux communications destinées exclusivement aux professionnels participant au commerce du tabac,

- à la présentation des produits du tabac mis en vente et à l'affichage de leur prix aux points de vente du tabac,

- à la publicité destinée à l'acheteur dans les établissements spécialisés dans la vente des produits du tabac et sur leur devanture ou, lorsqu'il s'agit d'établissements de vente d'articles ou services divers, aux emplacements réservés à la vente des produits du tabac ainsi qu'aux points de vente qui, en Grèce, sont soumis à un système particulier d'octroi de licences pour des raisons sociales (dits «periptera»),

- à la vente de publications contenant de la publicité pour les produits du tabac qui sont éditées et imprimées dans les pays tiers, dès lors que ces publications ne sont pas principalement destinées au marché communautaire.

Article 4

Les États membres veillent à ce qu'il existe des moyens adéquats et efficaces pour assurer et contrôler l'application des dispositions nationales prises dans le cadre de la présente directive. Ces moyens peuvent comporter des dispositions permettant aux personnes ou organisations ayant, selon la législation nationale, un intérêt légitime à la suppression d'une publicité incompatible avec la présente directive d'intenter une action en justice contre cette publicité ou de saisir l'organe administratif compétent pour statuer sur les plaintes ou engager les poursuites judiciaires appropriées.

Article 5

La présente directive n'affecte pas la faculté des États membres de prescrire, dans le respect du traité, des exigences plus strictes qu'ils estiment nécessaires pour assurer la protection de la santé des personnes en matière de publicité ou de parrainage de produits du tabac.

Article 6

1. Les États membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive au plus tard le 30 juillet 2001. Ils en informent immédiatement la Commission.

Lorsque les États membres adoptent ces dispositions, celles-ci contiennent une référence à la présente directive ou sont accompagnées d'une telle référence lors de leur publication officielle. Les modalités de cette référence sont arrêtées par les États membres.

2. Les États membres communiquent à la Commission le texte des dispositions essentielles de droit interne qu'ils adoptent dans le domaine régi par la présente directive.

3. Les États membres peuvent différer la mise en application de l'article 3, paragraphe 1:

- d'un an en ce qui concerne la presse
- de deux ans en ce qui concerne le parrainage.

Dans des cas exceptionnels et pour des raisons dûment justifiées, les États membres peuvent continuer à autoriser le parrainage existant d'événements ou activités organisés au niveau mondial pour une période supplémentaire de trois ans se terminant au plus tard le 1er octobre 2006, à condition que:

- les montants consacrés à ce parrainage soient en diminution pendant la période de transition,
- des mesures de limitation volontaire soient mises en place afin de réduire la visibilité de la publicité lors des événements ou activités concernés.

Article 7

La Commission présente au plus tard le 30 juillet 2001 et, par la suite, tous les deux ans au Parlement européen, au Conseil et au Comité économique et social un rapport sur

l'application de la présente directive, en particulier sur la mise en oeuvre et les effets de l'article 3, paragraphes 2 et 3, et de l'article 6, paragraphe 3, accompagné, le cas échéant, de propositions visant à adapter la présente directive aux développements recensés dans le rapport. Une telle adaptation n'affecte pas les délais prévus à l'article 6, paragraphe 3.

Article 8

La présente directive entre en vigueur le jour de sa publication au Journal officiel des Communautés européennes.

Article 9

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Bruxelles, le 6 juillet 1998.

Par le Parlement européen

Le président

J. M. GIL-ROBLES

Par le Conseil

Le président

R. EDLINGER

(1) JO C 129 du 21.5.1992, p. 5.

(2) JO C 313 du 30.11.1992, p. 27.

(3) Avis du Parlement européen du 11 février 1992 (JO C 67 du 16.3.1992, p. 35), confirmé le 3 décembre 1993 au titre de la procédure visée à l'article 189 B, position commune du Conseil du 12 février 1998 (JO C 91 du 26.3.1998, p. 34) et décision du Parlement européen du 13 mai 1998 (JO C 167 du 1.6.1998). Décision du Conseil du 22 juin 1998.

(4) JO L 359 du 8.12.1989, p. 1. Directive modifiée par la directive 92/41/CEE (JO L 158 du 11.6.1992, p. 30).

(5) JO L 137 du 30.5.1990, p. 36.

(6) JO L 113 du 30.4.1992, p. 13.

(7) JO L 298 du 17.10.1889, p. 23. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 97/36/CE du Parlement européen et du Conseil (JO L 202 du 30.7.1997, p. 60).

ANNEXE X : LISTE DES ARTICLES UTILISÉS

Le Labour évite les conflits.

483 mots

6 novembre 1997

[L'Agéfi](#)

AGFIF

Français

(c) 1997 L'AGEFI Le Quotidien Suisse des Affaires et de la Finance. Homepage Address:
<http://www.agefi.ch>

Marie-Noëlle Valles

Il avait déjà abandonné ses projets d'interdire la chasse à courre et l'expérimentation sur les animaux.

Le gouvernement a argué d'un calendrier législatif trop chargé pour refuser d'accorder à une proposition de loi contre la chasse à courre les conditions techniques de son adoption aux Communes.

Les travaillistes ont également provoqué la colère des organisations de défense des animaux en remettant aux calendes grecques l'interdiction de l'expérimentation sur des animaux menée notamment au service de la puissante industrie cosmétique.

Le risque politique de ces revirements est limité, le gouvernement n'étant en l'occurrence confronté qu'aux groupes de pression isolés entre lesquels est fragmentée la défense de l'environnement, et non à un parti politique écologiste de poids.

Le groupe de pression anti-tabac ASH a rejoint hier les rangs des déçus du Labour, en se disant "déprimé mais pas surpris" par sa défaite face aux forces coalisées des fabricants de cigarettes et de la Fédération Internationale du Sport Automobile.

PRESSIONS SUR LE GOUVERNEMENT

"L'industrie du tabac et la Formule 1 ont fait pression sur le gouvernement en menaçant de déplacer les courses hors d'Europe", a noté le directeur de ASH, Clive Bates.

Pour le secrétaire d'Etat à la Santé Tessa Jowell, "il importe de parvenir à une politique qui ne menace pas la F1 dans ce pays ou en Europe, mais qui atteigne aussi notre objectif de santé publique qui est de protéger les jeunes de l'influence de la publicité pour le tabac".

Le gouvernement a reçu des instances dirigeantes de la F1 l'engagement d'adopter un code volontaire pour réduire ou même supprimer les logos des marques de cigarettes visibles lors des courses, a-t-elle dit.

Dépêchée hier matin sur les radios pour contrer les accusations de "volte-face", Mme Jowell a soutenu qu'il s'agissait d'un "exemple de politique pragmatique".

Un porte-parole du ministère de la Santé avait souligné mardi soir le "risque réel" de voir une interdiction européenne de l'interdiction de la publicité et du parrainage par les marques de tabac dans le sport pousser les dirigeants de la F1 à déplacer les courses en Europe de l'Est ou en Asie.

Il serait alors impossible de contrôler le volume de publicité pour le tabac dans les images de télévision en provenance de ces pays où la législation anti-tabac est faible voire nulle, avait souligné le ministère.

La Formule 1 tire environ 100 millions de livres (165 millions de dollars) par an de l'industrie du tabac, dont sont également très dépendants des sports comme le cricket et le snooker (billard anglais).

L'association des producteurs de tabac a appelé le gouvernement à élargir l'exception à d'autres sports.

(c) 1997 L'AGEFI

Le Quotidien Suisse des Affaires et de la Finance.

UE/SANTE - DECEPTION ET PREOCCUPATION DE LA COMMISSION EUROPEENNE POUR LA NOUVELLE POSITION DU ...

388 mots

6 novembre 1997

[Agence Europe](#)

AEFR

Français

Not Available for Re-dissemination. (c) Agence EUROPE, Brussels 1997.
<http://www.agenceurope.com>.

UE/SANTE - DECEPTION ET PREOCCUPATION DE LA COMMISSION EUROPEENNE POUR LA NOUVELLE POSITION DU ROYAUME-UNI, QUI RECLAME UNE DEROGATION A L'INTERDICTION DE PUBLICITE POUR LES TABACS, EN FAVEUR DES COURSES AUTOMOBILES (F1).

Bruxelles, 05/11/1997 (Agence Europe) - Le ministre britannique de la Santé Tessa Jowell a annoncé un revirement d'attitude de la part de son gouvernement à l'égard du projet de directive européenne relative à l'interdiction de la publicité pour les tabacs: en effet, après avoir apporté son soutien à cette proposition en juin dernier et indiqué que le parrainage d'événements sportifs par l'industrie du tabac serait inclus dans une loi qui interdira toute publicité sur le tabac (voir EUROPE du 6/6/97 p.7), le gouvernement britannique a fait savoir qu'il réclame une exemption en faveur des courses automobiles de Formule 1. Ce changement d'attitude a entraîné la déception de la Commission européenne, laquelle pourrait être amenée à retirer sa proposition (bloquée depuis des années sur la table du Conseil). Il s'agit "d'un facteur de complication, qui gêne la discussion à un stade très avancé entre les ministres de la santé de l'UE lesquels auraient pu enfin adopter à la majorité leur position commune lors du prochain Conseil Santé, début décembre", a commenté la porte-parole du Commissaire Flynn. "Cette nouvelle position du Royaume-Uni nous a surpris. Le Commissaire Flynn a eu un entretien téléphonique avec Tessa Jowell pour lui faire part de sa déception". "Il sera très malaisé de persuader d'autres Etats membres à accepter une dérogation pour la Formule 1; car, dans ce cas, pourquoi ne pas agir de la sorte pour d'autres sports tels que le cricket ou le snooker, lesquels seraient également et particulièrement affectés par une telle mesure d'interdiction ?" s'est demandé la porte-parole en ajoutant: "de plus, on court le risque de perdre l'appui des pays qui sont en faveur de l'interdiction de la

publicité pour les produits du tabac". EUROPE rappelle que les pays opposés à l'interdiction de la publicité pour le tabac sont l'Allemagne, les Pays-Bas, la Grèce et le Danemark.

Not Available for Re-dissemination.

(c) Agence EUROPE, Brussels 1997.

HEALTH - FLYNN CALLS FOR BETTER PUBLIC RECOGNITION OF RISKS OF SMOKING.

918 mots

5 octobre 1996

[European Report](#)

EURREP

Anglais

(c) 1996 European Report.

Speaking on October 3 at a European Conference on "Tobacco or Health" in Helsinki, EU Health Commissioner Padraig Flynn called for better recognition by the public of the extent of health risks caused by smoking. "The annual toll of half a million Europeans who die from tobacco-related diseases should be understood for what it is - a huge problem for society", he said. He condemned the cynical methods of the tobacco companies who use almost any method to hook young people on tobacco at the earliest opportunity and said he was determined to press on with the campaign to get tobacco advertising banned in the EU. This was one of the nine recommendations handed in to Mr Flynn by a group of experts working under the "Europe Against Cancer" programme, which the Commissioner undertook to consider carefully. The experts also called for a reduction on nicotine content of cigarettes and a ban on cigarette vending machines and smoking in aircraft.

Mr Flynn welcomed the recent initiatives by US President Bill Clinton on tobacco control, notably to have nicotine listed as a drug, as a "courageous act of political will". He insisted on the need for similar political will in Europe to adopt the Commission's proposal for a Community-wide advertising ban for tobacco. He went on to blame the social acceptability of smoking in European culture, which is "skilfully reinforced by the use of marketing involving sports personalities, film stars, fashion models and rock singers".

He also promised an investigation into how non-smokers' rights are being protected in the Member States. Although Member States have legislation on smoking in public places, "experience shows that application of these rules can leave much to be desired". The Commissioner insisted that "the right to health of the non-smoker prevails over the right of the smoker to smoke".

Recommendations on Tobacco Control:

The Commissioner was presented with the Recommendations on Tobacco Control adopted by the High-Level Cancer Experts Committee under the "Europe Against Cancer" programme. These include the following:

- Measures to reduce tobacco consumption should be the top health priority for the European Union in the period 1997-2000.
- The content and ingredients of cigarettes should be regulated. Additives other than tobacco should be prohibited unless proven to be toxicity free.
- The nicotine content of cigarettes should be limited to a maximum of 1 mg from December 31, 1997 onwards. This level should then be reduced by 10% per annum until levels of 0.5 mg of nicotine are reached. Reduction of tar content has already been agreed in a previous directive but should be continued until a level of 5 mg of tar is reached.
- As regards labelling of tobacco products, the health warning needs to be strengthened, made more prominent and the label should include a toll-free telephone number from which accurate information on smoking and its health consequences can be obtained. Generic or 'while' packaging of tobacco products should be introduced by December 31, 2000. Export of unlabelled and high tar/nicotine tobacco products is unethical and should be stopped.
- Availability of tobacco for children and adolescents should be reduced. Self-service displays and vending machines should be withdrawn, because of the possibility of their abuse by under-age consumers.
- The European Commission's proposal to ban tobacco advertising should be adopted without further delay. There is widespread evidence that tobacco advertising plays a role in encouraging the uptake of smoking especially among the young, and it should therefore be banned.
- Price increases are a proven deterrent to smoking. The Cancer Experts Committee recommends that the European Union pursue a tax policy aimed at the upward harmonisation of the retail price of tobacco products. The phasing out of duty free sales of tobacco at the end of the decade is much welcomed.

- Non-smokers have a right to breathe air that is as unpolluted as possible, especially in the workplace and in other public environments. Smoking should be generally prohibited in public places and in the workplace, but with provision of reserved areas for smokers in the workplace. Smoking should however be completely outlawed in air travel within the EU because of the impossibility to effectively divide smoking and non-smoking sections of aircraft.
- Educational and behavioral research needs to be launched on smoking habits, as a contribution to helping to prevent people starting to smoke and to help to wean existing smokers away from their habit.

European Network for Smoking Prevention.

While in Helsinki, the Commissioner also launched the **European Network for Smoking Prevention**. This network brings together representatives from the smoking prevention groups in each Member State. It is intended to promote Europewide strategies and projects on smoking prevention, acting under the framework of the "Europe against Cancer" programme.

Mr Flynn asked the Network Chairman, Professor Albert Hirsch, to come up with common projects on a European level in order to maximise effect. "The existing dispersal of effort between a large number of national associations can lead to ineffective activity, which is why the creation of this Network is so valuable", he said. The Commissioner announced that the new Network will coordinate the work of existing networks such as The European Network on Young People and Tobacco, The European No-smoking Towns Network and The European No-smoking Hospitals Network.

An Internet site has been provided for the Network to facilitate information exchange between its member organisations.

(c) European Report 1996.

COMMISSION EUROPEENNE.

319 mots

22 novembre 1997

[Europolitique](#)

EURPTQ

Français

(c) Europolitique 1997.

Principales activités dans la semaine du 24 novembre:

* Réunion hebdomadaire de la Commission: le mercredi 26 novembre à Bruxelles. Points prévus à l'ordre du jour:

- Communication "Mieux légiférer" 1997
- Liste des actions 1998 dans le programme de travail de la Commission
- Plan d'action pour les sources d'énergie renouvelables
- Plan d'action pour une utilisation sûre d'Internet"
- Directive sur la dissémination volontaire d'OGM dans l'environnement
- Mesures pour les importations de riz des PTOM
- Communication "Vers une efficacité accrue dans l'obtention et l'exécution des décisions au sein de l'UE"
- * Erkki Liikanen en Autriche: visite officielle le 24, entretiens avec des ministres
- * Monika Wulf-Mathies en Irlande du Nord et en Irlande: visite régionale du 26 au 28
- * Yves-Thibault de Silguy à Bordeaux: visite régionale le 28 et conférence sur l'euro
- * Visites à la Commission; le 24, Seynoun Mesfin (ministre éthiopien des Affaires étrangères), John Cunningham (ministre britannique de l'Agriculture et de la Pêche), Georges Vella (ministre maltais des Affaires étrangères), Stanislav Yanko (ministre ukrainien du Charbon), Michel Lecomte (Président de Eurofinas); le 25, Joe Stiglitz (Vice-

Président de la Banque mondiale), commission du développement international du parlement britannique, Johan Böhm (Président du Landtag bavarois), Thierry Desmarest (Président de Total), délégation de British American Tobacco (BAT), délégation du Belfast City Council; le 26, Natan Sharansky (ministre israélien du Commerce et de l'Industrie), Diego Cordovez (représentant spécial du secrétaire général de l'ONU pour Chypre), conseil d'administration de la Fédération des industries suédoises, Max Mosley (Président de la Fédération internationale de l'Automobile); le 27, Jerzy Buzek (Premier ministre polonais), Manuel Chaves (Président de la Junta de Andalucia), Bronislaw Geremek (ministre polonais des Affaires étrangères), Richard Czarnecki (ministre polonais de l'Intégration européenne), Claire Short (secrétaire d'Etat britannique au Développement international); le 28, Rolf Jänichen (secrétaire d'Etat à l'Agriculture de Saxe).

McLaren abandonne son blason rouge et blanc.

502 mots

25 septembre 1996

[La Tribune](#)

TRDS

Français

(c) 1996 La Tribune (not to be redisseminated) Tel: +33 (0)1 44 82 16 16
<http://www.latribune.fr>.

FORMULE 1

Fin d'un mythe + Après vingt-trois ans de fructueuse collaboration, McLaren et Marlboro se séparent + Le cigarettier allemand Reemtsma reprend le flambeau + On parle d'un budget de 150 millions de francs.

Depuis 1974, l'écurie de F1 McLaren filait le parfait amour avec le cigarettier américain Philip Morris. Les voitures rouge et blanc aux couleurs de la marque Marlboro faisaient partie du paysage des Grands Prix. Ce qui restera la plus longue coopération du sponsoring de l'histoire du sport automobile vient officiellement de prendre fin. Après 368 Grand Prix courus sous la même bannière et sept titres de champions de monde des constructeurs, les deux partenaires se séparent. Déçu par les résultats de McLaren depuis le départ de Honda en 1991, Marlboro a décidé de parier à plein sur l'écurie Ferrari et son pilote Michael Schumacher.

" Il se montrait de plus en plus exigeant »

McLaren, se déclare lui aussi satisfait de la séparation. Selon Ron Denis, directeur de l'écurie, " Marlboro devenait trop présent. Après tant d'années de partenariat, notre image s'effaçait derrière celle du cigarettier et tous les trois ans, à chaque renouvellement du contrat, il se montrait de plus en plus exigeant. Il était temps pour nous de prendre un nouveau départ ».

McLaren vient donc de s'engager pour cinq ans auprès de l'allemand Reemtsma, propriétaire des marques de cigarettes West, R1, Davidoff ou Bastos. " Le budget que nous a proposé Reemtsma est supérieur à celui de Marlboro, leur image dynamique nous correspond bien et leurs exigences sont moindres. Donc pas d'hésitation ! ».

L'écurie présentera en début d'année sa nouvelle F1 aux couleurs de la marque West... Un design gris argent et rouge, sûrement. Ludger Staby, PDG de Reemtsma, est persuadé d'avoir fait le bon investissement. " Notre arrivée en F1 auprès d'une écurie aussi prestigieuse est une véritable opportunité, d'autant qu'elle court avec un moteur allemand et qu'elle pourrait peut-être un jour débaucher Schumacher. Depuis que McLaren s'est associée avec Mercedes, ses résultats sont encourageants. Evidemment cela va nous coûter très cher (aucun chiffre officiel n'est dévoilé, on parle d'un budget annuel de 150 millions de francs), mais aujourd'hui, les lois anti-tabac sont telles que la F1 reste le meilleur mode de communication. Et puis nous pouvons nous le permettre. Depuis 1989, notre chiffre d'affaires net et nos bénéfices ont progressé annuellement de 16 % ! Nous comptons sur les retransmissions de Grands Prix pour imposer notre image en Chine et en Russie mais aussi en France, sans nous soucier de ce cauchemar qu'est la loi Evin ». Pour l'instant absent de l'Hexagone, Reemtsma espère pouvoir y commercialiser ses cigarettes West dès 1997. " Notre présence devient impérative puisque les cigarettes vont tellement augmenter en France que le marché y devient rentable ».

ANNE LÉVEILLÉ.

La Tribune

(not to be redisseminated)

Tel: +33 (0)1 44 82 16 16.

Un régime de faveur pour la formule 1.

632 mots

5 décembre 1997

[La Tribune](http://www.latribune.fr)

TRDS

Français

(c) 1997 La Tribune (not to be redisseminated) Tel: +33 (0)1 44 82 16 16
<http://www.latribune.fr>.

Bruxelles accorde un régime d'exception au monde de la F 1.

Il continuera à empocher les quelque 1,5 milliard de francs déboursés annuellement par les multinationales du tabac.

La menace de délocaliser de nouveaux grands prix hors d'Europe a pesé sur le débat.

Hier à Barcelone, le régime d'exception accordé aux grands prix de formule 1 par Bruxelles dans son nouveau texte de compromis sur le tabac a été accueilli avec soulagement, alors que se terminait la première série d'essais pour la prochaine saison de F1. Dernier Eden publicitaire des cigarettiers, les grands prix vivaient, en effet, sous la menace d'une interdiction totale de la publicité pour le tabac en Europe. Les ministres de la Santé des Quinze en ont décidé autrement. Il faut dire que les dirigeants du sport automobile, Bernie Ecclestone, le président de la FIA (Fédération automobile internationale) en tête, n'ont pas ménagé leur effort pour obtenir ce régime d'exception.

Menaces de délocalisation. A de multiples reprises, celui qui préside aux destinées de la formule 1 et que l'on surnomme parfois " l'autocrate de la F1 », a brandi la menace de délocaliser les Grand Prix vers des pays moins regardants sur ce débat si l'Europe décidait d'interdire aux fabricants de tabac d'apposer leur marque sur les carrosseries.

Zeltweg aux Pays-Bas, Kyalami en Afrique du Sud, Buenos Aires en Argentine, ou Sentul en Indonésie organisent déjà (ou l'on déjà fait) des Grand Prix. Mais d'autres pays, tels que la Chine, le Maroc ou la Corée du Sud, seraient aussi disposés à accueillir ces compétitions de prestige. En début de semaine, Hans Ernst, le président de l'Association internationale des circuits permanents, avait d'ailleurs renchéri en tirant lui aussi la sonnette d'alarme: l'interdiction de la publicité sur le tabac mettrait en péril les circuits automobiles européens

et pourrait affecter " des dizaines de milliers d'emplois » directs et indirects, avait-il prévenu à l'adresse des ministres européens de la Santé.

La saison prochaine de F1 débutera donc comme prévu avec plusieurs écuries arborant les couleurs de Rothmans (Williams), Marlboro (Ferrari), Mild Seven (Benetton) ou encore Gauloises (Prost). Et la Formule 1 empochera encore quelque 1,5 milliard de francs déboursés chaque année par les multinationales du tabac qui bénéficieront en contrepartie de retombées inespérées.

L'année dernière, la présence des marques à l'écran sur la seule chaîne internationale Eurosport, reçue dans les pays où la réglementation est la plus sévère (France, Allemagne, Grande-Bretagne...), a été estimée par le cabinet Sport Marketing Survey à 75 heures, soit l'équivalent de 9.000 spots de 30 secondes d'une valeur de 1,2 milliard de francs.

Les dirigeants du sport automobile ont certes remporté hier une victoire sur le lobby antitabac. Mais ils n'ont pas gagné la guerre. La menace d'une interdiction des sponsors cigarettiers n'est que provisoirement écartée. Depuis plus de dix ans, le texte sur l'interdiction de la publicité sur le tabac revient sur le bureau de la Commission à Bruxelles. Faisant de nécessité vertu, bon nombre d'écuries ont déjà remplacé l'argent du tabac par d'autres sponsors. Arrows, Minardi, Sauber, Stewart et Tyrell n'étaient pas, lors de la dernière saison, sponsorisées par le tabac. Aux Etats-Unis, dans le championnat Cart, les écuries se sont très largement affranchies de leur dépendance à l'égard des cigarettiers en s'adressant à des entreprises de haute technologie ou de communication. Sur la trentaine de voitures participant régulièrement aux épreuves, cinq seulement courent sous les couleurs d'une marque de tabac.

Géraldine Meignan.

La Tribune

Audiovisuel + Marie-George Buffet veut revoir les rapports télé-sport.

570 mots

10 octobre 1997

[La Tribune](#)

TRDS

Français

(c) 1997 La Tribune (not to be redisseminated) Tel: +33 (0)1 44 82 16 16
<http://www.latribune.fr>.

Le ministre des Sports veut déposer un projet de loi pour réglementer les droits de retransmission des événements sportifs.

Une réponse à la Fédération internationale automobile qui menace d'exclure le Grand Prix de France du calendrier en 1998.

à défaut de résoudre le casse-tête posé par la retransmission du Grand Prix de France, la Fédération internationale automobile (FIA) a eu le mérite hier de crever l'abcès. En décidant unilatéralement d'exclure Magny-Cours du calendrier 1998 tant que les règles d'exclusivité ne seront pas respectées, Max Mosley, le président de la FIA, veut ni plus ni moins contraindre le gouvernement à modifier la législation française. La loi Bredin du 13 juillet 1992, qui reprenait pour l'essentiel les principes posés dans le " code de bonne conduite du CSA ", autorise les équipes de tournage des chaînes autres que celle qui détient l'exclusivité à accéder librement aux enceintes sportives, en vue d'une diffusion différée. Le tout au nom du droit à l'information sportive. Une disposition qui n'est pas franchement du goût de la FIA qui revendique le droit de réglementer comme elle l'entend le championnat du monde de formule 1.

Engagements du précédent ministère. Jusqu'à présent, la FIA s'était montrée plutôt conciliante à l'égard de France 3 qui, au nom de la loi Bredin, réclamait le libre accès au circuit de Magny-Cours alors que les droits appartiennent exclusivement à TF1 et Canal+. Mais, en contrepartie, Max Mosley avait obtenu du précédent gouvernement des assurances sur la modification prochaine de la loi par décret dont la rédaction était achevée avant les élections législatives. L'ancien ministre de la Jeunesse et des Sports, Guy Drut, s'était engagé à laisser aux organisateurs d'événements sportifs la liberté de réglementer les conditions de

retransmissions. Pour Marie-George Buffet, il est impensable de publier un décret qu'elle juge en contradiction totale avec l'esprit même de la loi Bredin.

La ministre des Sports n'entend pas pour autant prendre à la légère la menace brandie par la FIA. " Je suis prête à recevoir Max Mosley quand il le souhaite pour lui faire part de ma volonté de voir le Grand Prix se dérouler l'année prochaine en France. J'ai demandé à Hervé Bourges (Ndlr: président du CSA) et aux chaînes françaises de télévision de se réunir dans les plus brefs délais pour aboutir à un protocole d'accord de nature à rassurer la FIA ", explique à La Tribune Marie-George Buffet. Le projet de loi de mars 1998, modifiant la loi de 1984 sur le sport, comportera d'ailleurs un volet sur les relations entre le sport et la télévision. " Il y aura une modification de la loi dans le sens d'une garantie absolue du droit à l'information. C'est pour moi une question fondamentale. Or, il n'y a droit à l'information que si la liberté d'accès des moyens d'information à l'ensemble des manifestations sportives est respectée ", prévient la ministre avant d'ajouter: " Cela n'est pas incompatible avec la signature de contrats d'exclusivité. Il suffit de bien délimiter les interventions des chaînes de télévision selon qu'elles sont propriétaires des droits ou non. "

Géraldine Meignan.

La Tribune

(not to be redisseminated)

Tel: +33 (0)1 44 82 16 16.

La Grande-Bretagne renonce à interdire la publicité sur le tabac en F1.

143 mots

6 novembre 1997

[La Tribune](#)

TRDS

Français

(c) 1997 La Tribune (not to be redisseminated) Tel: +33 (0)1 44 82 16 16
<http://www.latribune.fr>.

La Commission européenne a fraîchement accueilli la décision du gouvernement britannique de renoncer à interdire le parrainage sportif des fabricants de tabac en faveur des écuries de Formule 1. La volte-face de la Grande-Bretagne pourrait remettre en cause la tentative d'harmonisation de la législation européenne, expliquait-on hier en substance à Bruxelles. Les Quinze s'apprêtaient en effet à faire adopter le 4 décembre prochain un texte interdisant à l'échelle européenne toute publicité sur le tabac. " En excluant un sport, nous courrons le risque de perdre le soutien d'Etats membres qui, jusqu'à présent, étaient favorables à l'interdiction ", constate Barbara Nolan, porte-parole des affaires sociales à la Commission

La Tribune

(not to be redisseminated)

Tel: +33 (0)1 44 82 16 16.

L'industrie du tabac bientôt interdite de publicité et de sponsoring outre-Manche.

178 mots

20 mai 1997

[La Tribune](#)

TRDS

Français

(c) 1997 La Tribune (not to be redisseminated) Tel: +33 (0)1 44 82 16 16
<http://www.latribune.fr>.

L'interdiction de la publicité en faveur du tabac en Grande-Bretagne sera étendue au parrainage d'événements sportifs. C'est ce qu'a annoncé hier le nouveau ministre travailliste de la Santé, Frank Dobson. Le gouvernement de Tony Blair va d'abord publier un avant-projet, qui servira de base à des consultations ouvrant la voie à " une interdiction effective de la publicité en faveur du tabac » durant la session parlementaire. Le gouvernement britannique avait déjà annoncé sa volonté d'interdire la publicité pour le tabac lors du discours du Trône la semaine dernière, mais le sort du parrainage sportif n'avait pas été directement évoqué. L'interdiction devrait toucher les événements sportifs internationaux qui se dérouleront en Grande-Bretagne, comme les courses de F1. Le gouvernement va toutefois donner du temps aux organisations sportives pour réduire leur dépendance à l'égard du parrainage de l'industrie du tabac

La Tribune

(not to be redisseminated)

Tel: +33 (0)1 44 82 16 16.

LA VIE SPORTIVE

GP de France : débat hors-piste

Cédric VOISARD, Marie-George BUFFET, Max MOSLEY

Cédric VOISARD, Marie-George BUFFET, Max MOSLEY

1007 mots

18 décembre 1997

[Le Figaro](#)

FIGARO

16 16

Français

(c) Copyright 1997 Le Figaro.

FORMULE 1

Depuis le 4 novembre, date à laquelle Marie-George Buffet, ministre des Sports, a rencontré Max Mosley, le président de la Fédération internationale de l'automobile (FIA), rien n'a évolué concernant le problème des droits de retransmission lié à la loi Bredin (notre édition du 13/11).

Vendredi dernier, après que le Conseil d'État eut rejeté la proposition de décret du ministère, le Conseil mondial de la FIA refusait de réinscrire le Grand Prix de France au calendrier 1998. Aussitôt, Marie-George Buffet réaffirmait qu'elle mettrait tout en œuvre pour trouver une solution. Une déclaration d'intention réitérée avant-hier devant l'Assemblée nationale, avant de s'interroger : « On menace la Belgique parce qu'elle a posé une loi sur le tabac, le Portugal sur les travaux... Est-ce que la FIA ne veut pas enlever la formule 1 de toute l'Europe pour aller dans des pays où il n'y a pas de lois qui protègent la santé publique ou qui réglementent la liberté d'information ? Tout faire pour que le Grand Prix de France se tienne, mais pas à n'importe quel prix. »

Choqué par les propos du ministre, Max Mosley réagissait hier par une lettre. La réponse de Marie-George Buffet était immédiate (voir ci-dessous). A l'heure des phrases assassines et des pressions par médias interposés, la formule 1 s'éloigne du circuit de Magny-Cours.

Choqué par les propos du ministre, Max Mosley réagissait hier par une lettre. La réponse de Marie-George Buffet était immédiate (voir ci-dessous). A l'heure des phrases assassines et des pressions par médias interposés, la formule 1 s'éloigne du circuit de Magny-Cours.

La lettre de la FIA

« Madame le Ministre chargée des sports,

» Il apparaît que vous vous êtes interrogée hier, devant l'Assemblée nationale, si la Fédération internationale souhaitait retirer la formule 1 de l'Europe. Il aurait peut-être été plus utile de me poser cette question lors de notre récente réunion.

» Le problème qui affecte le Grand Prix de 1998 existe depuis 1992. Après d'innombrables promesses et des années de négociations infructueuses, la possibilité de son retrait du Championnat du monde de formule 1 de la FIA a été soulevée en octobre 1996.

» A la suite de cela, j'ai rencontré votre prédécesseur, M. Drut. Il nous a alors de nouveau été promis à maintes reprises que le problème serait résolu. Aucune de ces promesses n'a été tenue. La raison pour laquelle votre ministère est incapable de résoudre un problème simple m'échappe, mais ce n'est pas la faute de la FIA, et encore moins celle d'un plan imaginaire visant à retirer la formule 1 de l'Europe.

» Aucun organisateur ne peut se permettre de supporter plus d'une petite partie du coût d'une course de formule 1. Pour plus de 90 %, le coût réel est couvert par une combinaison de parrainage, de soutien technique et de télévision. A moins que les dispositions télévisuelles universellement acceptées ne puissent être respectées, l'ensemble du système s'effondre. Tout cela a été expliqué à votre ministère à de nombreuses reprises.

» Toutes les dates limites raisonnables étant passées, il est maintenant virtuellement impossible d'insérer une épreuve supplémentaire dans le calendrier 1998. L'accord de chaque concurrent serait nécessaire. Ce qui est maintenant impératif, c'est un effort déterminé de clarification de la loi française sur la télévision dès que possible, afin que le Grand Prix de France 1999 puisse être inclus dans le Championnat du monde de formule 1 de la FIA 1999.

» Rien de tout cela n'a de rapport avec la Belgique ou le Portugal, où des problèmes locaux particuliers ont toutes les chances de trouver des solutions locales rapides et efficaces.

» Vos remarques devant l'Assemblée nationale ayant été publiques, je crois approprié de communiquer le contenu de la présente lettre à la presse.

» Je vous prie d'agréer, Madame le Ministre, l'expression de ma plus haute considération. »

» Je vous prie d'agréer, Madame le Ministre, l'expression de ma plus haute considération. »

La réponse du ministre

Monsieur le Président,

J'ai bien reçu votre lettre et je souhaite y répondre sans tarder. Dès mon entrée en fonction, en juin dernier, j'ai eu connaissance des menaces qui pesaient sur l'inscription du Grand Prix de France au calendrier 1998. Dès cette date, le ministère de la Jeunesse et des Sports s'est mis au travail afin d'aboutir à une solution qui garantisse à la fois le libre accès de la presse à une manifestation sportive et le droit d'exploitation de cette manifestation par ses organisateurs.

C'est d'ailleurs dans cet esprit, et à l'initiative conjointe du ministère et du Conseil supérieur de l'audiovisuel, que les chaînes françaises de télévision ont signé un protocole d'accord le 22 octobre 1997.

Il fallait cependant donner à cette démarche un fondement juridique qui ne la limite pas au seul Grand Prix de France de formule 1. Sur cette base, un projet de décret a été élaboré après une consultation étroite avec les acteurs du mouvement sportif et les médias audiovisuels.

Ce projet, je vous l'ai présenté le 4 novembre dernier. A l'issue de cette rencontre, vous avez rendu hommage « aux gens du ministère qui ont bien travaillé », et vous avez ajouté : « On est sur la bonne voie... Je crois que nous avons trouvé une bonne solution. »

C'est précisément cette « bonne voie » que le gouvernement continue d'explorer, et cette « bonne solution » que nous allons présenter au Parlement dès le mois de janvier 1998.

Les conditions seront alors réunies pour que, conformément à vos engagements, le Grand Prix de France soit réinscrit au calendrier 1998 du Championnat du monde de formule 1.

Je vous prie de croire, Monsieur le Président, en l'expression de ma considération distinguée.

165921604

Le Figaro

Document FIGARO0020050905dtci000e3

LA VIE SPORTIVE

Grand Prix de France : statu quo inquiétant

Cédric VOISARD

Cédric VOISARD

1118 mots

13 décembre 1997

[Le Figaro](#)

FIGARO

17 17

Français

(c) Copyright 1997 Le Figaro.

FORMULE 1

La décision est tombée hier, à Monaco, à l'issue du Conseil mondial de la Fédération internationale automobile (FIA). Redoutée mais prévisible : le Grand Prix de France n'est pas réinscrit au calendrier 1998 du championnat du monde de Formule 1. Toujours ce même problème, lié aux droits de retransmission de l'épreuve. En France, la loi Bredin relative au droit à l'information autorise n'importe quelle chaîne de télévision à travailler sur un événement. Un principe qui va à l'encontre du contrat d'exclusivité passé entre la FOA, l'organisation de Bernie Ecclestone à qui la FIA confie la gestion de ses droits, et TF1.

Concrètement, des équipes régionales de France 3 ont obtenu à plusieurs reprises depuis 1992, devant le juge des référés de Nevers, le droit de pénétrer sur le circuit de Magny-Cours à l'occasion du Grand Prix de France alors qu'elles en avaient été refoulées par l'organisation. De quoi agacer la FIA puisqu'elle ne pouvait dès lors garantir à TF1 l'exclusivité des droits de retransmission qu'elle lui avait vendue. Jean-Claude Dassier, directeur des opérations spéciales de la Une, ne s'en est pourtant jamais offusqué : « France 3 vient, tourne quelques images et fait globalement la publicité de TF1 qui reste la seule chaîne à diffuser la course. Mais je comprends que la FIA puisse en faire une affaire de principe. »

Promesse

L'an passé, le Grand Prix de France avait malgré tout pu avoir lieu après que le gouvernement Français et Guy Drut, à l'époque ministre de la Jeunesse et des Sports, eurent promis à la FIA de trouver une solution. Hier, le Conseil mondial est resté campé sur ses positions pour l'édition 1998. Logique. Rien n'a réellement avancé.

Marie-Georges Buffet, qui a succédé à Guy Drut, a pourtant tout fait pour arrondir les angles. Seulement, sa proposition de décret de loi n'a pas résisté à l'examen du conseil d'État. « Ce décret n'est pas acceptable aux yeux des juristes, a-t-elle expliqué hier après-midi au cours d'une conférence de presse. Mais je garde bon espoir et reste déterminée à tout mettre en oeuvre pour qu'il y ait un Grand Prix de France 1998. Les nouvelles lois sur le sport et l'audiovisuel sont en préparation, mais rien ne nous empêche de passer par la voie législative à propos de ce problème avant que ces lois ne passent dans leur ensemble. Nos services et ceux de Jacques Régis, le président de la fédération française, ont beaucoup travaillé. Max Mosley, le président de la FIA, que nous avons rencontré début novembre, l'a lui même reconnu. Nous devrions être en mesure de trouver une solution courant janvier. »

Curieusement, alors que la solution du décret était abandonnée par le ministère, Jacques Régis, présent hier à Monaco, ne parlait que de cela. « Ce projet de décret visant à donner aux fédérations sportives le pouvoir d'appliquer leurs propres règlements en matière de droits de télévision n'est pas conforme à la loi selon le Conseil d'État. Modifié puis entériné, il devrait nous permettre de demander au Conseil mondial de réétudier l'inscription du Grand Prix de France le mois prochain. » Au-delà des dissonances de ces violons mal accordés, une certitude : le Grand Prix de France n'a jamais été aussi près de disparaître. Pessimisme de la FIA à la clé : « Il y a trop longtemps que cette affaire dure. Et rien n'a évolué à ce jour... Dans le cas contraire, il sera possible de réinscrire la manche française au calendrier 1999. Mais pour 1998, cela devient de plus en plus difficile. »

Reste à courir contre la montre pour finalement espérer que le Conseil mondial accepte de réintégrer le Grand Prix de France au calendrier. Est-il déjà trop tard ? Jacques Régis « espère que non, conscient toutefois que désormais chaque jour qui passe n'est pas bon... »

Ce qu'en pensent les pilotes français

Jean ALESI : « Une saison sans Grand Prix de France, j'ai un peu de mal à le croire... Ce serait d'autant plus terrible qu'avec l'écurie Prost le sport automobile français a un outil pour

connaître une belle relance. A titre personnel, je suis navré. C'est tout de même le Grand Prix « à la maison » qui risque de disparaître, et j'imagine la déception du public comme celle de la population de la Nièvre. C'est incroyable que la FIA et notre gouvernement ne puissent trouver un terrain d'entente. »

Olivier PANIS : « Visiblement, les chances de voir le Grand Prix de France inscrit au calendrier sont désormais bien minces. Nous en avons discuté avec Alain Prost et cela nous paraît aussi incroyable que dramatique. Un championnat a beau se jouer sur toute une saison à travers le monde entier, la manche française n'en demeure pas moins un rendez-vous aussi important que particulier pour Prost-Peugeot. Je crois que tout le monde est derrière cette équipe 100 % française. Si nous ne pouvons pas concourir cette année sur notre propre sol, il y a peu de chances pour que nous puissions le faire à l'avenir. Le risque est de perdre ce Grand prix de France définitivement. Peut-on parler de chantage de la FIA ? Elle fixe la règle du jeu. C'est son rôle. A la Fédération française et au gouvernement d'apprécier rapidement la situation par rapport à une loi que tout le monde semble finalement fustiger. S'il reste une petite chance, il faut la saisir. »

165881701

Le Figaro

Avant le débat au Sénat, Mme Simone VEIL dans un entretien « Au Monde » soutient le projet gouvernemental

11.10.1990

https://www.lemonde.fr/archives/article/1990/10/11/avant-le-debat-au-senat-mme-simone-veil-dans-un-entretien-au-monde-soutient-le-projet-gouvernemental_3985736_1819218.html

" Vous avez été à l'origine, il y a une quinzaine d'années, de l'adoption d'un texte de loi important qui porte votre nom, et qui visait à lutter contre le tabagisme. Quelle est aujourd'hui votre position vis-à-vis du projet gouvernemental de lutte contre l'alcoolisme et le tabagisme ?

_ Ce projet s'inscrit dans la ligne des dispositions que nous avons fait prendre en matière de lutte contre le tabac. Pour ce qui touche à l'alcool, nous avons commencé plus timidement en souhaitant renforcer le Comité de lutte contre l'alcoolisme, mais nous n'avons pas touché à ce moment-là au code des débits de boissons. Nous savions en effet que le Parlement risquait fort d'opposer, à cette occasion, des dispositions beaucoup plus laxistes que celles que nous souhaitions voir prises. Cela dit, il faut s'interroger sur les raisons qui font par exemple que la France est encore largement en tête pour ce qui concerne la consommation moyenne d'alcool par habitant. _

Qu'en est-il, selon vous, pour la consommation de tabac ? _

Lorsque j'ai commencé, il y a quinze ans, la lutte dans ce domaine, certains disaient que la nocivité de cette consommation n'était pas prouvée scientifiquement. Aujourd'hui, ils n'osent plus le dire. On entend aussi souvent l'argument selon lequel la publicité en faveur des marques de cigarettes n'inciterait pas à la consommation et ne ferait qu'orienter les choix. En réalité, toutes les enquêtes qui ont été faites sur ce thème démontrent que la publicité a une action sur la consommation. D'ailleurs, quand on voit ces publicités, on comprend sans mal qu'il s'agit d'une incitation directe à fumer puisqu'elle valorise cette pratique en l'associant notamment au sport, à la virilité, à l'évasion, etc. " Je ne vois pas pourquoi on dépenserait dans la publicité si elle n'avait pas pour but d'inciter à la consommation... Je crois qu'il faut insister très fortement sur les actions de prévention chez les jeunes et les très jeunes. Le programme d'action du Parlement européen pour les années 1991-1995 met au maximum l'accent sur ce thème et à une très forte majorité, le Parlement a suivi la demande d'une

interdiction totale de publicité qui existe d'ores et déjà dans certains pays européens. " Le lobby des publicitaires " _

Avez-vous, au moment de l'adoption de la loi Veil contre le tabagisme, été directement aux prises avec certains lobbies ? _

A cette époque, j'ai été confrontée au lobby du tabac et surtout à la SEITA qui fut alors extrêmement agressive, disant notamment que l'on privilégiait les tabacs étrangers, essayant aussi de soutenir que les tabacs bruns n'étaient pas plus forts en nicotine et répandant l'idée que ces tabacs bruns étaient moins nocifs que les tabacs blonds. Maintenant, quand je regarde rétrospectivement la situation, je me rends compte qu'au fond il y avait bien sûr les lobbies du tabac mais qu'il s'agissait en fait bien davantage de celui des publicitaires. Ces derniers avaient été à l'origine d'un certain nombre d'articles qui étaient, ni plus ni moins, de la désinformation sur la nocivité du tabac. J'ajoute que le poids très fort du président de la République, qui avait tout à fait soutenu la campagne, avait permis que le ministère des finances ne cherche pas à freiner notre action. _

On a vu rapidement, dans les années qui suivirent, de nombreuses initiatives publicitaires réussissant sans mal à contourner les interdictions qui avaient été mises en place. Craigniez-vous dès le départ un tel phénomène ?

_ Bien sûr, c'est un sujet très difficile. On avait déjà dans le texte vu une échappatoire importante au principe avec l'autorisation de la publicité pour les courses automobiles. Il y avait eu là en effet certains soutiens du Parti socialiste à de certaines compétitions automobiles et de personnalités directement concernées par cette activité...

_ Sur ce sujet, les parlementaires sont donc, en définitive, selon vous, très sensibles, très perméables à l'action des lobbies professionnels ou des intérêts privés ?

_ Je trouve que les parlementaires ont beaucoup changé. Les choses me semblent beaucoup moins difficiles. Aujourd'hui, il est quand même très satisfaisant d'observer que le poids de l'opinion publique compte davantage. L'opinion publique aujourd'hui a un rôle. Elle peut convaincre les parlementaires de voter des textes courageux.

_ Pour résumer, si vous siégiez au Sénat actuellement, voteriez-vous le texte que défend M. Claude Evin ?

_ Certainement. J'ajouterai que pour être crédible, puisqu'on parle beaucoup aujourd'hui d'économies en matière de santé, il faut en même temps lutter contre les principales causes de pathologies et de mortalité prématurée. Tout cela forme un tout.

_ Quel est votre point de vue sur cet autre projet gouvernemental, la contribution sociale généralisée ?

_ Je crois que l'idée de restructurer le financement de la Sécurité sociale va tout à fait dans le sens de ce qui se passe dans les autres pays européens. J'y suis tout à fait favorable. Si l'on analyse la structure du financement de la Sécurité sociale, on voit que la France a le système qui pèse le plus sur les cotisations patronales et le moins sur la fiscalité. On n'a pas en son temps, à cause de diverses oppositions, budgétisé le financement des allocations familiales. Il est bon de commencer dans ce domaine à condition d'accompagner cette mesure de réformes comme la séparation financière des différentes branches. C'est une réforme favorable et favorable entre autres aux entreprises . Elle devrait aussi permettre un contrôle parlementaire beaucoup plus rigoureux. " Quand j'ai quitté le gouvernement, je me souviens d'avoir fait une note au premier ministre expliquant que l'on n'échapperait pas à une réforme très importante du système de couverture sociale. Tous les facteurs démographiques, technologiques ou sociologiques poussent à une augmentation des dépenses de santé. Il faut, comme l'explique le gouvernement, voir dans la contribution sociale généralisée une nouvelle répartition du financement mais pas une solution au problème de l'évolution des dépenses de santé ou de la retraite. On ne pourra d'ailleurs faire de réforme que si l'on sépare totalement les différentes branches. On y verra beaucoup plus clair dans les comptes et on pourra traiter différemment des problèmes qui sont de nature différente. "

https://www.lemonde.fr/archives/article/1998/02/03/la-fia-pratique-un-lobbying-agressif_3657926_1819218.html

03.02.1998

Le Monde

L'ÉQUATION est connue : on ne saurait faire de bonnes affaires sans un bon lobbying. La formule 1 n'y échappe pas. Dans le tandem que forment Bernie Ecclestone et Max Mosley, autant le premier se consacre à faire fructifier ce merveilleux jouet qu'est la F 1, autant le second s'applique à jouer de pression et d'influence afin d'en assurer la pérennité. Car le sport le plus médiatisé au monde est condamné à se transformer, à plus ou moins long terme, dans un grand nombre de pays sous la pression des législations réprimant les publicités pour l'alcool et le tabac, qui sont les deux grands pourvoyeurs de fonds de la F 1.

TELLE UNE LOURDE MENACE

De deux choses l'une : ou les prototypes, actuellement décorés comme des paquets de cigarettes, trouvent très rapidement des financements autres ; ou la F 1 s'en va voir ailleurs.

Cette option est brandie, telle une lourde menace, par Max Mosley. Depuis environ six mois, le président de la Fédération internationale de l'automobile (FIA) évoque un déménagement des Grands Prix vers des contrées moins hostiles en matière de lutte contre le tabagisme, comme l'Europe de l'Est, l'Amérique latine ou encore l'Asie. « Ces régions sont des marchés en pleine croissance pour l'industrie du tabac, contrairement aux marchés saturés d'Europe de l'Ouest », soulignait le 1^{er} octobre 1997 un communiqué du président de la FIA.

Probablement soutenue par quelques grands groupes lobbyistes pro-tabac, la stratégie de M. Mosley a, en tout cas, fait ses preuves. Le Canada et l'Allemagne ont renoncé à des projets d'interdiction de la publicité des marques de tabac en formule 1. La Grande-Bretagne a fait de même le 5 novembre dernier. Six jours plus tard, toutefois, on apprenait que le Parti travailliste britannique avait reçu une donation de 1 million de livres de la part de Bernie Ecclestone juste avant les élections de mai 1997. Le 4 décembre, enfin, le conseil des ministres européens de la santé votait une directive pour le moins favorable à M. Mosley précisant que les pays membres ont jusqu'au 1^{er} octobre 2006 pour faire disparaître toute publicité pour le tabac sur le territoire.

Rien ne semble arrêter la FIA. Même lorsqu'il n'est pas question de la dérangeante présence des cigarettiers en F 1, les pressions dont elle use confinent à l'intimidation. Lors du procès sur la mort d'Ayrton Senna à Imola, par exemple, M. Mosley avait fait transmettre au gouvernement italien une note expliquant que la FIA, en tant qu'organisation internationale, ne pouvait être condamnée par la justice italienne. Plus récemment, c'est le ministère français de la jeunesse et des sports qui dut répondre, en urgence, à la requête de la FIA visant à modifier une loi de la République relative à la liberté d'information. Le Grand Prix d'Italie ici, le Grand Prix de France là, servaient tout simplement de monnaies d'échange.

Reste à savoir si dans cet art de souffler le chaud et le froid la FIA outrepassse ses droits. La Commission européenne devra bientôt se prononcer à ce sujet, en réponse à une plainte déposée, voilà deux semaines, par une association de défense du Grand Prix de Spa-Francorchamps. Coutumière du fait, la FIA a en effet fixé un ultimatum aux autorités belges : si, d'ici au 15 février, le gouvernement n'a pas jeté aux orties la loi antitabac dont il vient de se doter, le Grand Prix 1998 n'aura pas lieu. Ce genre de menace résulte-t-il d'un abus de position dominante ?

FREDERIC POTET

recours sans suite contre la loi interdisant la pub pour le tabac.

82 mots

31 décembre 1997

[Les Echos](#)

ECHOS

Français

(c) 1997 LES ECHOS Visitez le site-web <http://www.lesechos.fr> pour plus d'informations

Visit the Les Echos website at <http://www.lesechos.fr> for more information

COMMUNICATION

Pour « sauver » le Grand Prix de Formule 1 de Spa-Francorchamps en Belgique, la Région wallonne et 45 autres plaignants avaient déposé un recours en justice contre la loi antitabac. Selon cette loi, toute forme de publicité sur le tabac sera interdite en Belgique, à partir du 1er janvier 1999. Mardi, le tribunal civil de Verviers s'est déclaré incompétent pour trancher de cette question.

(c) 1997 LES ECHOS.

Magny-Cours, bonjour l'angoisse

27.06.1997,

https://www.liberation.fr/sports/1997/06/27/magny-cours-bonjour-l-angoisse-le-circuit-organise-le-gp-de-france-depuis-1991-et-jamais-dans-la-ser_208568/

Philippe Gurdjian, l'organisateur du Grand Prix de France à Magny-Cours va finir par penser que la région est maudite. Jusqu'en 1990, il assumait déjà cette charge sur le site du circuit Paul-Ricard, dans le Var, et tout se passait pour le mieux sous l'azur le plus pur. Et puis, la Fédération française du sport automobile a voulu changer le Grand Prix national d'horizon et les nuages se sont accumulés sur la tête de Gurdjian. Au début, cet ancien homme de pub, pilote amateur à ses heures, a pris les choses avec le sourire. Que la F1 déménage au cœur de la Nièvre, sur un circuit de Magny-Cours fortement décrié, dont la réalisation a coûté plus de 700 millions à la région et aux contribuables n'était pas vraiment son problème. En plus, le 1er Grand Prix disputé sur le circuit que beaucoup considère comme un grand chantier de plus du président Mitterrand, est presque victime de son succès. Ce début juillet 1991, Gurdjian attend quelque 65 000 spectateurs et c'est une horde de 105 000 spectateurs qui traverse le petit village nivernais. Toute l'organisation s'en trouve bouleversée, de la circulation à la fourniture des sandwiches. Pour éviter une émeute, on laisse s'installer des milliers de spectateurs à des endroits jugés à risques. L'année suivante, une grève des routiers donne des sueurs froides à Gurdjian qui parvient tout de même, en collaboration étroite avec la préfecture, à faire circuler les camions des différentes équipes et surtout à donner l'assurance aux managers qu'ils pourront repartir sans encombre après la course.

Pour sa troisième édition, la course de Magny-Cours frôle la catastrophe. Fin novembre 1992, la loi Evin incite la Fédération internationale (FIA) à supprimer le Grand Prix de France du calendrier. «Le 1er avril 1993, la course était réintégrée, se souvient Gurdjian. Au début, j'ai cru à une farce. Nous avons tout organisé sur trois mois.» Un an plus tard, c'est la désolation totale. Prost n'est plus pilote, et Senna vient de se tuer à Imola. La vente des billets ne décolle pas et la FIA, à la demande des pilotes, exige un plan de sécurité pour homologuer le circuit. «Nous avons fait réaliser pour 6 millions de travaux en l'espace de dix jours. Le tout a été financé par le ministère des Sports. En 1995, il n'y a pas grand-chose à signaler», reconnaît Gurdjian, sinon que le monde de la F1 est encore morose et

que sans ses stars d'antan, elle ne fait plus vraiment recette. Mais ce n'est que provisoire. En 1996, l'horizon s'annonce enfin dégagé et les organisateurs du Grand Prix de France, qui ont fait de gros efforts pour accueillir plus de spectateurs et mieux, s'aperçoivent que les billets des principales tribunes partent à bonne cadence. Jusqu'au moment où un conflit opposant les agriculteurs français à leurs homologues britanniques pour une affaire de vaches folles qui ne fait que commencer, met en péril le bon déroulement de la manche française du championnat de F1. Gurdjian connaît l'histoire par coeur. «600 agriculteurs, très remontés contre les Anglais, y compris ceux de la F1, ont envahi le circuit huit jours avant la course. Ils ont alors causé d'importants dégâts pour environ un million de francs, et ont vidé quelque 70 extincteurs. Mais je redoutais surtout qu'ils reviennent le dimanche de la course.»

Avec le recul, cet épisode fait sourire Philippe Gurdjian. Pour lui, les plus gros soucis étaient encore à venir. Toujours en 1996, le voilà confronté aux avocats de France 3. Cette chaîne est en conflit avec la Foca (Association des constructeurs de F1) et surtout son président Bernie Ecclestone, qui détient l'exclusivité des droits de télévision et refuse d'accréditer les reporters de la station régionale. France 3 brandit le texte de la loi Bredin et son article concernant le droit à l'information. Mais pour 90 secondes d'images correspondant à ce droit à l'information, Ecclestone considère que les images mises à disposition des chaînes n'ayant pas signé d'accord particulier avec lui par sa société, Foca TV, sont suffisantes. Le conflit entre dans une impasse et le tribunal de Nevers prononce un coûteux référé à l'avantage de F3, d'autant que la Foca perd en appel. C'est toujours ce problème de droits de télévision qui a longtemps mis en péril l'édition 1997 du Grand Prix de France. «En septembre dernier, Ecclestone m'a informé que le GP de France n'aurait lieu que si ce problème, grave à ses yeux, trouvait une solution qui ne pouvait pas venir de son côté», précise Gurdjian, dont l'épreuve n'est jamais passée aussi près de l'annulation. «Fin 1996, Jean-Marie Balestre qui en terminait avec son dernier mandat à la tête de la FFSA a recommandé de mettre ce dossier dans les mains de Guy Drut, alors ministre des Sports.» Sûr de lui, Guy Drut annonce péremptoire: «Je m'en occupe.» Il s'agissait alors d'annuler un référé renouvelable d'heure en heure dans le cas où les journalistes de France 3 n'obtiendraient pas le droit de filmer librement sur le circuit. Guy Drut, Max Mosley (président de la FIA) et Bernie Ecclestone (Foca) se sont mis autour d'une table, mais un accord de principe tenu secret, n'a été trouvé que tardivement. Fort de garanties sur lesquelles Gurdjian ne souhaite pas s'attarder, le Grand Prix de France a retrouvé sa place

au calendrier et l'organisateur ses milliers de petits problèmes à résoudre dans la seconde. «Jusqu'à la fin du mois d'avril, 30% des spectateurs potentiels appelaient pour savoir si le Grand Prix avait bien lieu, et puis la période préélectorale où tout semble se figer ne nous a pas aidés. Le plus difficile est de renseigner les étrangers qui représentent 40% de nos clients. La plupart d'entre eux viennent d'Allemagne, mais nous avons aussi beaucoup d'Italiens, de Belges, et bizarrement de Hollandais qui s'arrêtent sur la route des vacances et viennent encourager Jos Verstappen.» Les Anglais sont peu nombreux, ils se réservent pour Silverstone dans quinze jours. Mais ce qui fait la fierté de Philippe Gurdjian, c'est de gérer le «plus grand stade permanent de France».

Le Grand Prix de France en chiffres: 1,5 million de francs de bénéfice après six éditions, une fois les 15 millions de TVA acquittés, les 7% de taxes sur les spectacles payés, et surtout le prix du plateau réglé (plusieurs millions de dollars chaque année).

210 millions de retombées économiques pour la Nièvre

100 544 personnes, le record d'affluence en 1991 81 000 entrées payantes en 1996

5000 personnes concernées par la bonne organisation de l'événement

2900 kilos de frites, 50 000 sandwiches dévorés pendant le Grand Prix

1 500 places de parking 148 plots pour hélicoptères, ce qui fait de Magny-Cours le plus grand héliport du monde

1000 policiers et gendarmes mobilisés

50 chaînes présentes pour couvrir l'événement, 1,5 milliard de téléspectateurs pour le Grand Prix de France dans le monde entier...

«Jusqu'à la fin du mois d'avril, 30% des spectateurs potentiels appelaient pour savoir si le GP avait bien lieu.»

Philippe Gurdjian, l'organisateur

La commission européenne critique la décision de Londres de maintenir la publicité sur le tabac en Formule 1

le 06 novembre 1997 à 00h00

La Commission européenne a critiqué mercredi la décision du gouvernement britannique de renoncer à interdire toute publicité pour le tabac en Formule Un, estimant qu'elle hypothéquait les chances d'un accord sur ce sujet au sein des Quinze. «La position du Royaume-Uni pourrait signer l'arrêt de mort de la directive (européenne en préparation sur l'interdiction de la publicité pour le tabac)», a déclaré Barbara Nolan, porte-parole du commissaire aux Affaires sociales, Padraig Flynn. Barbara Nolan s'est déclarée «déçue» du revirement britannique, et souligné que les espoirs d'un accord lors du Conseil des ministres de la Santé le 4 décembre prochain semblaient s'envoler en fumée.

«En tentant de faire une exception pour un sport, nous risquons de perdre le soutien des Etats membres», a-t-elle ajouté.

Tout en renonçant à leur projet, les autorités britanniques sont convenues avec les responsables du sport automobile de coopérer en vue d'une diminution du parrainage et de la publicité pour le tabac sur les circuits au niveau mondial. Les associations britanniques antitabac ont immédiatement accusé le gouvernement d'avoir cédé aux pressions du lobby de la F1, qui aurait menacé de faire disputer en Asie ou en Europe de l'Est le Grand Prix de Grande-Bretagne et d'autres Grands Prix se déroulant en Europe occidentale.

«Le lobby des cigarettiers et de la Formule Un travaillent main dans la main pour déstabiliser le gouvernement», a dit Clive Bates, responsable de l'association Action on Smoking and Health.

«Cette accusation est parfaitement ridicule. Nous avons mis en place toute une politique de prévention concernant le tabagisme chez les jeunes», a rétorqué le ministre de la Santé, Tessa Jowell.

Peu après l'arrivée des travaillistes au pouvoir, le secrétaire d'Etat à la Santé, Frank Dobson, avait affirmé que le gouvernement interdirait toute publicité pour le tabac dans les manifestations sportives, quelles qu'elles soient.

Pragmatisme

Le gouvernement travailliste a depuis lors jugé peu réaliste une telle mesure. «Nous avons l'intention de négocier avec les dirigeants de la Formule Un le niveau de publicité qui apparaîtra au niveau mondial. Ils ont fait part de leur intention de coopérer et nous avons accepté en toute bonne foi leur proposition. Cela s'appelle du pragmatisme», a déclaré Tessa Jowell.

Au nom de la F1, la Fédération internationale de l'automobile (F I A) s'est rejouie de la décision britannique. «Si cette position est adoptée par l'Union européenne, la FIA est prête à mettre en place une réglementation qui diminuera la visibilité du parrainage tabac en Formule Un au niveau mondial», a-t-elle déclaré dans un communiqué. L'Association des fabricants de tabac s'est félicitée du «pragmatisme» du gouvernement britannique et a souhaité que l'on aille plus loin. «Nous pensons qu'une telle décision devrait s'appliquer à l'ensemble du monde sportif», a dit leur porte-parole John Carlisle. Les dirigeants britanniques estiment qu'il est vain de vouloir interdire totalement en matière de Formule Un, le sport automobile étant un cas à part dans les disciplines sportives. «Ce sport a une audience mondiale et peut être disputé n'importe où. En interdisant, nous prendrions le risque de transférer les Grands Prix dans des pays où les mesures contre le tabagisme ne sont pas ou peu en vigueur. En outre, on ne peut empêcher la diffusion de ces retransmissions télévisées et l'on pourrait finalement se retrouver exposé à davantage de publicité pour le tabac», expliquait mercredi dans le «Times» un responsable du ministère de la Santé. Réagissant immédiatement à la décision britannique, la Fédération européenne des éditeurs de magazines, qui regroupent 40.000 titres au sein de l'Union, a estimé que l'interdiction de la publicité pour le tabac ne servait qu'à «sauver la face politiquement». «Les partisans de l'interdiction totale de la publicité pour le tabac ont jeté le masque et montré l'hypocrisie qui se cache derrière leur proposition», déclare la Fédération dans un communiqué publié à Bruxelles. (Reuter)

AUTO/MOTO - POLÉMIQUE SUR DES SUBVENTIONS.

685 mots

11 juillet 1995

17:31

[Reuters - Les actualités en français](#)

REUTFR

Français

(c) Reuters Limited 1995.

PARIS, 11 juillet, Reuter - Guy Drut tentera mercredi de désarmer la polémique qui secoue le milieu des sports mécaniques français confronté à une baisse importante des subventions censées suppléer aux effets de la loi Evin sur la publicité pour l'alcool et le tabac.

Le ministre de la Jeunesse et des Sports, qui doit également rencontrer à cette date Jean-Pierre Mougin, le président de la Fédération française de motocyclisme (FFM), a fait savoir qu'il tiendrait une conférence de presse à 15h00 (13h00 GMT) sur cette question sensible.

Les déclarations du ministre sont très attendues par les instances dirigeantes des sports concernés, mais aussi par les organisateurs de courses et les pilotes eux-mêmes, dont beaucoup disent être dans une situation "dramatique".

Privés par la loi Evin du 10 janvier 1991 de la juteuse manne financière prodiguée des années durant par les cigaretteurs - les fédérations parlent d'un manque à gagner de 500 millions de francs pour les sports automobiles, 80 millions de francs pour la moto -, les sports mécaniques avaient en 1993 et 1994 bénéficié des largesses du Fonds Tabac, à hauteur de 450 millions de francs.

Mais ce fond s'est tari, et rien n'avait été prévu en la matière par la loi de Finances 1995 du gouvernement d'Edouard Balladur.

L'ancien Premier ministre assurait toutefois en début d'année aux présidents des fédérations nationales du sport automobile, de motocyclisme et de motonautisme, que l'Etat apporterait son écot, cette année encore, à hauteur de 75 millions de francs.

Subventions qu'Edouard Balladur confirmait le 9 mars 1995.

"C'était une somme convenable", affirme Jean-Pierre Mougin. même si les demandes des fédérations portaient au départ sur 100 millions de francs.

Des lettres d'engagement étaient à l'époque adressées à des pilotes et des organisateurs de course par Michèle Alliot-Marie, ex-ministre de la Jeunesse et des Sports.

Mais depuis, le gouvernement a changé et s'est placé sous le signe de la rigueur budgétaire, entraînant la remise en cause des engagements précédents.

"Scandale public"

Le premier, Jean-Marie Balestre, président de la Fédération française du sport automobile, tapait publiquement du poing sur la table, le 30 juin, depuis le circuit de Magny-Cours où se déroulait le Grand Prix de France de Formule 1.

"Cette affaire va prendre la dimension d'un scandale public qui met en cause la moralité de l'Etat français refusant de tenir ses engagements", lançait le bouillant président de la FFSA.

Le lendemain, Guy Drut reconnaissait que "malheureusement la difficulté et la rigueur budgétaire font que cet argent n'est pas provisionné." Il annonçait toutefois pouvoir mettre 25 millions de francs sur la table, dont la moitié débloquée par Matignon.

Une annonce qui n'a pas calmé les esprits.

Le week-end dernier, au Grand Prix de France motocycliste du Mans, l'affaire revenait dans toutes les conversations. Les pilotes expliquaient à qui voulait les entendre leurs soucis financiers.

Jean-Pierre Mougin se fendait même d'une conférence de presse pour dénoncer "la remise en cause d'une parole donnée par un Premier ministre". "Un certain nombre de pilotes sont dans une situation dramatique et l'équipe de France de vitesse ne pourra pas fonctionner jusqu'à la fin de la saison s'il n'y a pas de subventions", déclarait-il à cette occasion.

A quelques jours de sa rencontre prévue avec Guy Drut, il affirmait toutefois avoir perçu du côté du ministère des "signes de détente".

"Les 25 millions de francs peuvent être revus à la hausse", disait-il, ajoutant que les lettres d'engagement du ministre de la Jeunesse et des Sports du gouvernement Balladur, seraient honorées, mais "peut-être pas à cent pour cent."

Le monde français des sports mécaniques sait toutefois que ces mesures ne pourront avoir qu'un caractère exceptionnel. Sans illusion sur une éventuelle révision de la loi Evin par le nouveau ministre de la Santé Elisabeth Hubert, Jean-Pierre Mougin a plaidé, au Mans, pour une harmonisation de la réglementation au niveau européen. /CC

(c) Reuters Limited 1995

SPORTS MÉCANIQUES - AIDE DE 43 MILLIONS DE FF EN 1995.

572 mots

12 juillet 1995

17:53

[Reuters - Les actualités en français](#)

REUTFR

Français

(c) Reuters Limited 1995.

PARIS, 12 juillet, Reuter - Voulant apaiser les craintes des pilotes et des dirigeants des fédérations des sports mécaniques, Guy Drut, ministre de la Jeunesse et des Sports, a annoncé mercredi que l'aide de l'Etat s'élèverait à 43 millions de FF pour 1995, dont 35 millions de FF pour le "fonds tabac".

Cette manne gouvernementale se substitue à l'enveloppe de 75 millions de FF promise par le gouvernement d'Edouard Balladur en mars 1995, mais dont l'inscription sur les lignes budgétaires correspondantes n'avaient pas été faite.

"Compte tenu de la gravité de la situation pour un certain nombre de pilotes et de préparateurs" (qui se sont endettés sur la foi des chiffres avancés par l'ancien gouvernement), Guy Drut a décidé de doter le "fonds tabac" de 25 millions de FF dont la répartition est la suivante:

- une dotation de 12,5 millions de FF inscrite dans le cadre du collectif budgétaire actuellement en discussion au Parlement
- un redéploiement de 12,5 millions de FF des crédits du ministère de la Jeunesse et des Sports.

"La situation budgétaire particulièrement délicate ne permet pas de dégager les sommes annoncées entre mars et mai 1995", a déclaré le ministre

Pourtant, conscient que ce montant n'était pas suffisant, il a décidé de prélever 10 millions de FF supplémentaires sur ses crédits propres pour alimenter le "fonds tabac", structure destinée à pallier les effets de la loi Evin sur la suppression des publicités sur le tabac et l'alcool.

Au total ce fonds disposera de 35 millions de FF auxquels s'ajoutent huit autres millions dégagés par des conventions d'objectifs, subventions ordinaires du ministère aux fédérations.

"Réservoir à champions"

Les modalités de répartition de cette aide seront notifiées aux bénéficiaires dans le courant du mois de juillet.

Au total, les pilotes et les organisateurs de course pourront compter sur un peu plus de 80% du montant qui leur avait été précédemment notifié par le ministère de Michèle Alliot-Marie.

Une note en date du 9 mai 1995, postérieure aux élections présidentielles, avait informé une cinquantaine de pilotes de l'enveloppe dont ils pourraient bénéficier.

Après avoir rencontré mercredi matin, Jean-Pierre Mougin, président de la Fédération française de motocyclisme et s'être entretenu au téléphone avec Jean-Marie Ballestre, président de la Fédération du sport automobile, Guy Drut a estimé que sans être totalement satisfaits, ceux-ci étaient partiellement rassurés.

"C'est mieux que rien", a déclaré Mougin. "Cela va nous permettre de sauver la saison par rapport à ce qu'on pouvait imaginer. Il y a eu une prise de conscience des pouvoirs publics."

Souhaitant que la France reste un "réservoir à champions" comme par le passé, le ministre a également annoncé la conduite d'une étude approfondie pour rapprocher les législations au niveau européen pour "préserver les intérêts de la lutte anti-tabac et aussi ceux des sportifs".

La remise de ses conclusions aura lieu à l'automne.

Guy Drut a enfin insisté pour affirmer que l'Etat ne pourra pas consentir chaque année un tel effort financier dans un contexte de rigueur budgétaire et a appelé à la recherche de nouvelles sources de financement.

Voulant montrer l'exemple, il sera présent au Castellet le 17 septembre à l'occasion du Bol d'Or pour signer une convention avec la région PACA. /PSE

Colère de la FIA contre les lois anti-tabac.

166 mots

25 octobre 1997

17:10

[Reuters - Les actualités en français](#)

REUTFR

Français

(c) Reuters Limited 1997.

JEREZ (Espagne), 25 octobre, Reuters - Le président de la Fédération internationale automobile (FIA), Max Mosley, a menacé samedi de déplacer en Asie six des neuf Grands Prix de Formule 1 disputés en Europe en raison des lois anti-tabac prévalant dans l'Union européenne.

Mosley a déclaré que les courses en Europe - même des grands classiques comme Monza, Hockenheim ou Silverstone - pourraient n'être disputées par rotation que tous les trois ans.

"Ils veulent être politiquement corrects", s'est emporté le patron de la FIA. "Ils veulent qu'on arrête de fumer. Alors ils interdisent la publicité, ce qui n'a aucun effet sur la consommation."

Les cigaretteurs sont les principaux sponsors de la F1.

Outre l'argument publicitaire, Mosley a dévoilé un autre aspect non négligeable de l'hypothèse envisagée par la Fédération: "Soixante-dix pour cent de l'audience télévisée mondiale est maintenant située en Asie", a-t-il indiqué. /JSB.

(c) Reuters Limited 1997.

F1 - Mosley confirme l'abandon du GP de France.

284 mots

17 décembre 1997

16:58

[Reuters - Les actualités en français](#)

REUTFR

Français

(c) Reuters Limited 1997.

PARIS, 17 décembre, Reuters - Le patron de la F1, Max Mosley, a estimé mercredi qu'il était "virtuellement impossible" de trouver une date pour le Grand Prix de France, évincé du calendrier 1998 en raison d'une controverse sur les droits de retransmission télévisée.

Dans une lettre adressée au ministre des Sports Marie-George Buffet, le président de la Fédération internationale de l'automobile (FIA) estime que la France doit absolument changer sa législation pour conserver un espoir d'accueillir un Grand Prix en 1999.

Il estime enfin "imaginaires" les projets que lui prêtait la veille Marie-George Buffet à l'Assemblée de retirer la F1 de l'Europe. "Toutes les dates limites raisonnables étant passées, il est maintenant virtuellement impossible d'insérer une épreuve supplémentaire dans le calendrier 1998", écrit Max Mosley.

"Ce qui est maintenant impératif, c'est un effort déterminé de clarification de la loi française sur la télévision dès que possible afin que le Grand Prix de France 1999 puisse être inclus dans le championnat du monde de F1", ajoute-t-il.

La loi française, qui protège le droit à l'information et autorise un accès aux images de F1, entre en contradiction avec les contrats d'exclusivité négociés par la FIA. Un léger espoir demeurerait en France de voir le Grand Prix maintenu après un amendement à la loi incriminée.

"La raison pour laquelle votre ministère est incapable de résoudre un problème simple m'échappe, mais ce n'est pas la faute de la FIA et encore moins celle d'un plan imaginaire visant à retirer la formule un de l'Europe",

écrit Max Mosley. /FT.

(c) Reuters Limited 1997.

GB/F1/Tabac - Excuses et mea culpa de Blair.

268 mots

16 novembre 1997

20:41

[Reuters - Les actualités en français](#)

REUTFR

Français

(c) Reuters Limited 1997.

LONDRES, 16 novembre, Reuters - Le Premier ministre britannique Tony Blair a déclaré dimanche "assumer l'entière responsabilité" de la mauvaise gestion de l'affaire de la publicité pour le tabac sur les circuits de Formule un et a présenté ses excuses.

L'affaire n'a pas "été bien gérée", a concédé Blair sur la BBC, admettant que le gouvernement pourrait bien y voir la fin de six mois d'état de grâce depuis la victoire des travaillistes aux législatives le 1er mai.

Le gouvernement fait face à une vive polémique depuis l'autorisation de la publicité pour le tabac en F1, alors qu'il a confirmé avoir reçu une donation d'un million de livres (1,7 million de dollars) du grand argentier de la F1, Bernie Ecclestone, avant les élections.

Le Labour s'est engagé à rembourser cette somme, mais les critiques se sont accrues lorsque le parti a reconnu que Ecclestone, le Britannique le plus riche, avait renouvelé son offre de financement, après les élections. Celle-ci a été refusée.

Blair s'est défendu en affirmant que la question de la Formule un n'avait pas été sa principale préoccupation au cours des six derniers mois. "Cela ressemble à une grande affaire, à laquelle le gouvernement se consacrait beaucoup (...) mais ça ne l'était pas", a-t-il dit.

Le Premier ministre s'est dit prêt à publier la liste des donateurs du Parti travailliste depuis 1992, ainsi que les sommes offertes, à condition que les autres partis en fassent de même. /SRI.

(c) Reuters Limited 1997.

Londres n'interdira pas la pub pour le tabac en F1.

470 mots

5 novembre 1997

15:26

[Reuters - Les actualités en français](#)

REUTFR

Français

(c) Reuters Limited 1997.

LONDRES, 5 novembre, Reuters - Le gouvernement britannique a renoncé mercredi à son projet d'interdire toute publicité pour le tabac dans la compétition de formule un.

Les autorités sont en revanche convenues avec les responsables du sport automobile de coopérer en vue d'une diminution du parrainage et de la publicité pour le tabac sur les circuits au niveau mondial.

Les associations britanniques anti-tabac ont immédiatement accusé le gouvernement d'avoir cédé aux pressions du lobby de la F1, qui aurait menacé de faire disputer en Asie ou en Europe de l'Est le Grand Prix de Grande-Bretagne et d'autres Grands Prix se déroulant en Europe occidentale.

"Le lobby des cigarettiers et de la formule un travaillent main dans la main pour déstabiliser le gouvernement", a dit Clive Bates, responsable de l'association Action on Smoking and Health.

"Cette accusation est parfaitement ridicule. Nous avons mis en place toute une politique de prévention concernant le tabagisme chez les jeunes", a rétorqué le ministre de la Santé, Tessa Jowell.

Peu après l'arrivée des travaillistes au pouvoir, le secrétaire d'Etat à la Santé, Frank Dobson, avait affirmé que le gouvernement interdirait toute publicité pour le tabac dans les manifestations sportives, quelles qu'elles soient.

Le gouvernement travailliste a depuis lors jugé peu réaliste une telle mesure. "Nous avons l'intention de négocier avec les dirigeants de la formule un le niveau de publicité qui apparaîtra au niveau mondial. Ils ont fait part de leur intention de coopérer et nous avons

accepté en toute bonne foi leur proposition. Cela s'appelle du pragmatisme", a déclaré Tessa Jowell.

Les dirigeants britanniques estiment qu'il est vain de vouloir interdire totalement en matière de formule un, le sport automobile étant un cas à part dans les disciplines sportives.

"Ce sport a une audience mondiale et peut être disputé n'importe où. En interdisant, nous prendrions le risque de transférer les Grands Prix dans des pays où les mesures contre le tabagisme ne sont pas ou peu en vigueur. En outre, on ne peut empêcher la diffusion de ces retransmissions télévisées et l'on pourrait finalement se retrouver exposé à davantage de publicité pour le tabac", expliquait mercredi dans le Times un responsable du ministère de la Santé.

Réagissant immédiatement à la décision britannique, la Fédération européenne des éditeurs de magazines, qui regroupent 40.000 titres au sein de l'Union, a estimé que l'interdiction de la publicité pour le tabac ne servait qu'à "sauver la face politiquement."

"Les partisans de l'interdiction totale de la publicité pour le tabac ont jeté le masque et montré l'hypocrisie qui se cache derrière leur proposition", déclare la Fédération dans un communiqué publié à Bruxelles. /PL.

Tabac - La Commission européenne critique Londres.

686 mots

5 novembre 1997

18:43

[Reuters - Les actualités en français](#)

REUTFR

Français

(c) Reuters Limited 1997.

BRUXELLES, 5 novembre, Reuters - La Commission européenne a critiqué mercredi la décision du gouvernement britannique de renoncer à interdire toute publicité pour le tabac en formule un, estimant qu'elle hypothéquait les chances d'un accord sur ce sujet au sein des Quinze. "La position du Royaume-Uni pourrait signer l'arrêt de mort de la directive (européenne en préparation sur l'interdiction de la publicité pour le tabac)", a déclaré Barbara Nolan, porte-parole du commissaire aux Affaires sociales, Pdraig Flynn.

Barbara Nolan s'est déclarée "déçue" du revirement britannique, et souligné que les espoirs d'un accord lors du conseil des ministres de la Santé le 4 décembre prochain semblaient s'envoler en fumée. "En tentant de faire une exception pour un sport, nous risquons de perdre le soutien des Etats membres", a-t-elle ajouté. Tout en renonçant à leur projet, les autorités britanniques sont convenues avec les responsables du sport automobile de coopérer en vue d'une diminution du parrainage et de la publicité pour le tabac sur les circuits au niveau mondial.

Les associations britanniques anti-tabac ont immédiatement accusé le gouvernement d'avoir cédé aux pressions du lobby de la F1, qui aurait menacé de faire disputer en Asie ou en Europe de l'Est le Grand Prix de Grande-Bretagne et d'autres Grands Prix se déroulant en Europe occidentale. "Le lobby des cigarettiers et de la formule un travaillent main dans la main pour déstabiliser le gouvernement", a dit Clive Bates, responsable de l'association Action on Smoking and Health. "Cette accusation est parfaitement ridicule. Nous avons mis en place toute une politique de prévention concernant le tabagisme chez les jeunes", a rétorqué le ministre de la Santé, Tessa Jowell. Peu après l'arrivée des travaillistes au pouvoir, le secrétaire d'Etat à la Santé, Frank Dobson, avait affirmé que le gouvernement interdirait toute publicité pour le tabac dans les manifestations sportives, quelles qu'elles soient.

Pragmatisme

Le gouvernement travailliste a depuis lors jugé peu réaliste une telle mesure. "Nous avons l'intention de négocier avec les dirigeants de la formule un le niveau de publicité qui apparaîtra au niveau mondial. Ils ont fait part de leur intention de coopérer et nous avons accepté en toute bonne foi leur proposition. Cela s'appelle du pragmatisme", a déclaré Tessa Jowell. Au nom de la F1, la Fédération internationale de l'automobile (FIA) s'est réjouie de la décision britannique. "Si cette position est adoptée par l'Union européenne, la FIA est prête à mettre en place une réglementation qui diminuera la visibilité du parrainage tabac en formule un au niveau mondial", a-t-elle déclaré dans un communiqué.

L'Association des fabricants de tabac s'est félicitée du "pragmatisme" du gouvernement britannique et a souhaité que l'on aille plus loin. "Nous pensons qu'une telle décision devrait s'appliquer à l'ensemble du monde sportif", a dit leur porte-parole, John Carlisle. Les dirigeants britanniques estiment qu'il est vain de vouloir interdire totalement en matière de formule un, le sport automobile étant un cas à part dans les disciplines sportives. "Ce sport a une audience mondiale et peut être disputé n'importe où. En interdisant, nous prendrions le risque de transférer les Grands Prix dans des pays où les mesures contre le tabagisme ne sont pas ou peu en vigueur. En outre, on ne peut empêcher la diffusion de ces retransmissions télévisées et l'on pourrait finalement se retrouver exposé à davantage de publicité pour le tabac", expliquait mercredi dans le Times un responsable du ministère de la Santé.

Réagissant immédiatement à la décision britannique, la Fédération européenne des éditeurs de magazines, qui regroupent 40.000 titres au sein de l'Union, a estimé que l'interdiction de la publicité pour le tabac ne servait qu'à "sauver la face politiquement." "Les partisans de l'interdiction totale de la publicité pour le tabac ont jeté le masque et montré l'hypocrisie qui se cache derrière leur proposition", déclare la Fédération dans un communiqué publié à Bruxelles.

/PL.

(c) Reuters Limited 1997.

Tabac-La FIA propose de supprimer la pub sur les combinaisons.

208 mots

6 novembre 1997

18:52

[Reuters - Les actualités en français](#)

REUTFR

Français

(c) Reuters Limited 1997.

BRUXELLES, 6 novembre, Reuters - La Fédération internationale de l'automobile (FIA) a proposé de supprimer les bagdes publicitaires des grandes marques de tabac ornant les combinaisons et les casques des pilotes de F1.

Dans une lettre à l'Union européenne, qui souhaite interdire toute publicité pour le tabac en F1, la FIA a estimé jeudi que cette mesure pourrait être un premier pas dans le sens d'une autorégulation plus efficace, à son avis, que des interdictions régionales.

Pour Max Mosley, président de la FIA, l'interdiction proposée par l'UE ne tient pas compte du fait que certains sports, comme la F1, ont lieu "sur une scène mondiale et avec une "audience télévisée globale". "Une interdiction du sponsoring de l'industrie du tabac à l'échelle européenne de l'UE ne ferait que pousser ce secteur à soutenir de grands événements à l'extérieur de l'UE", écrit le patron de la FIA.

Mercredi, le Commission européenne avait critiqué la décision du gouvernement britannique de renoncer à interdire toute publicité pour le tabac en F1, estimant qu'elle hypothéquait les chances d'un accord sur ce sujet au sein des Quinze. /JLF.

(c) Reuters Limited 1997.

Why the EU's Tobacco Policy Is Up in Smoke

By Ivolic Gabara

1384 mots

10 octobre 1996

[The Wall Street Journal Europe](#)

WSJE

8

Anglais

(Copyright (c) 1996, Dow Jones & Company, Inc.)

Speaking a week ago at the European Conference on Tobacco and Health in Helsinki, Finland, Pdraig Flynn, European commissioner for employment and social affairs (including public health) said that "the annual toll of half a million Europeans who die from tobacco-related diseases should be understood for what it is -- a huge problem for our society." Problems, by definition, require fixing and the European Union seems to have allocated itself the job.

The European Union plans to pull out its heavy guns to fight -- or pre-empt -- the tobacco wars, judging from the flurry of recent initiatives. They range from the repeatedly abortive attempts at banning tobacco advertising EU-wide, to regulating the labeling of tobacco products, or the tar content of cigarettes. They also include setting minimum taxation levels for tobacco products and funding research and information programs to promote greater knowledge of the harmful effects of tobacco.

So far, tobacco companies (already bloodied by trial lawyers in the U.S.) have less to fear in the EU's regulatory drive. For one, any EU attempt at seizing the moral high ground on the issue is undermined by an obvious contradiction: While it is subsidizing tobacco farmers within the framework of the Common Agricultural Policy at the cost of more than one billion ECUs (\$1.25 billion) per year, it is at the same time discouraging tobacco consumption as part of its health policy. In addition, like many issues facing the EU, this dossier doesn't fall neatly into the lap of one commissioner, but is shared by several departments, with often competing interests. This results in implementation that is, at best, poor, and often counterproductive.

Tobacco multinationals have been quick to criticize the EU's disjointed policy, but it attracts just as fervent criticism from antitobacco lobbies across Europe. In response, the commission's Directorate-General for Agriculture, DG VI, headed by Commissioner Franz Fischler, argues that there is no contradiction at all in the fact that the commission subsidizes tobacco at the same time it's trying to reduce its consumption. The EU imports 70% of its tobacco, so if it were to reduce subsidies to its own farmers, it would simply result in an increase in imports. The net effect, he says, would be no reduction in consumer demand, while roughly 200,000 full-time tobacco industry jobs would be lost.

While Commissioner Flynn is strongly against smoking, the jobs argument obviously carries a lot of weight given that "employment" is the other of his main responsibilities. However, a Flynn aide was recently quoted as saying: "You have to ask yourself whether there is another way they [the tobacco farmers] can earn their living." DG VI officials contend that tobacco offers farmers an important and stable source of revenue and that without it, most of the 130,000 tobacco farms in eight EU member states would no longer be economically viable. They add that tobacco is grown in the less developed regions of the EU and that there is no alternative crop that could replace tobacco in these areas. To reconcile such differing views, Health Commissioner Flynn has requested that an "orientation debate" on the matter be held at the full meeting of the European Commission on Oct. 23.

While these contradictory policies are indeed troublesome, the core problem is that no one seems to know who is responsible for tobacco regulation in the first place. One question in EU policy-making circles is: Should tobacco be considered an agricultural crop, a health problem, or a revenue raiser? In answering this question, the respective roles of three different commissioners, and consequently three different ways of dealing with tobacco, need to be clarified.

A good case in point is the commission's proposal for a total ban on tobacco advertising, which has been languishing in the EU Council of Ministers for more than six years. If the issue at stake is health protection, then the "health" commissioner should take the lead and the proposal should be adopted by the Council of Ministers on the basis of Article 129 of the EU Treaty. This article provides the legal basis for EU measures that promote "health protection," but it excludes any binding harmonization of the laws or regulations of the member states.

But if the commission is seeking to secure the free movement of a product within the EU's internal market -- for example, newsmagazines carrying tobacco advertisements banned in some member states but not in others -- then the "internal market" commissioner should be enforcing Article 100(A) of the EU Treaty. According to the Legal Service of the Council of Ministers, Article 100(A) cannot be invoked unless "in aim and content, it is intended to achieve the free movement of goods between member states or the approximation of the terms of competition to the extent necessary to avoid distortion." As it is, the proposal to ban tobacco advertising across the EU is a "health" proposal grounded in "internal market" legal provisions.

The general confusion about who should be dealing with tobacco is precisely why the proposal has failed 12 times to muster a majority of votes within the Council of Ministers. By using a faulty legal basis, the European Commission is breaching its own rules of procedure.

In keeping with these rules, although the commission acts collectively, individual commissioners are assigned "areas of responsibility" and a measure under Article 100(A) should have been prepared by the "internal market" commissioner and not his "health" colleague. If challenged before the European Court of Justice, the manifest "encroachment" of competencies among commissioners would probably ensure that the proposal is declared null and void. Moreover, by using article 100(A) on a "health" measure, the commission can be accused of violating the principle of "subsidiarity," on which the division of responsibilities between the EU and its member states is based.

The antitobacco lobbies put the blame for this mishmash of EU tobacco policy squarely at the door of the member states, particularly those with strong tobacco interests. They say that it is a lack of genuine political will of these member states that is the real culprit behind the EU's failure to address the "threat" from tobacco. And their prime example is the European Bureau for Action of Smoking Prevention.

Set up in 1988 as an EU-funded antitobacco lobby, BASP for years provided the information that fueled the antitobacco campaigns of national lobbies. It also coordinated these national campaigns into a broader, EU-wide movement. Why then, in June 1995 did the commission withdraw funding, effectively wiping out BASP? Allegedly, the commission acted under pressure from the U.K., Germany and the Netherlands, all three embarrassed by

campaigns whipped up by BASP. Although it is true that BASP was replaced with a "successor" organization, the latter limits itself to collating information about tobacco manufacturing and consumption and does none of the coordination and lobbying that was distinctive of BASP.

The fizzling out of the "Europe Against Cancer" Program is another oft-cited example. Originally set up as a separate unit within the European Commission's structure, and reporting directly to a vice president, in 1994 it was "decentralized" to Luxembourg from Brussels and incorporated into Directorate-General V, responsible for employment and social affairs and public health. During the first year following its relocation, almost all of its staff members either moved on or were moved away.

In an attempt to appease his critics, Health Commissioner Flynn, launched the "**European Network for Smoking Prevention**" in Helsinki last week. This network is supposed to bring together "smoking prevention groups" from member states and promote Europe-wide strategies under the framework of the "Europe Against Cancer" program. But isn't this what BASP was already doing?

The antitobacco lobbies will continue to press for these kinds of efforts, while tobacco multinationals might draw some comfort in the fact that the policy mess means little is actually done that can hurt their business. Meanwhile, national leaders will continue to try to influence the EU debate to suit local interests, while no doubt wondering what ever happened to subsidiarity anyhow.

Mr. Gabara is managing editor of EU Watch, a Brussels-based press agency.