

**Révision par l'ombudsman de Radio-Canada de trois plaintes visant deux articles du journaliste Thomas Gerbet, soit *La voiture électrique, pas si écologique*, et *L'impact environnemental des voitures électriques confirmé par un nouveau rapport*, publiés sur Radio-Canada.ca les 22 et 23 novembre 2018. Selon les plaignants, ils n'ont pas respecté les principes d'exactitude, d'équilibre et d'impartialité des Normes et pratiques journalistiques de Radio-Canada.**

## LES PLAINTES

Dans les jours qui ont suivi la publication sur Radio-Canada.ca de deux articles du journaliste Thomas Gerbet, soit *La voiture électrique, pas si écologique*<sup>1</sup>, le 22 novembre 2018, et *L'impact environnemental des voitures électriques confirmé par un nouveau rapport*<sup>2</sup>, le 23 novembre 2018, le Bureau de l'ombudsman a reçu 15 plaintes de citoyens. Trois d'entre eux, insatisfaits de la réponse de Radio-Canada à leurs griefs, ont demandé à l'ombudsman de faire enquête et de se prononcer. Il s'agit de Philippe Baguette, de Pascal Longpré et de Gabriel Chadwick. Afin d'alléger cette révision, je vais, dans la mesure du possible, regrouper leurs griefs et les présenter comme ceux « des plaignants ». Ils se résument ainsi :

### **La disparité des conclusions des articles par rapport à leurs sources**

Les articles de Thomas Gerbet ont « rapporté des conclusions contraires à ce que les auteurs des rapports (qu'il a) cités ont eux-mêmes publiées », puisque ces études « arrivent toutes à la conclusion que l'impact écologique de l'auto électrique est moindre pour l'environnement ».

Ainsi, l'article du 23 novembre 2018 s'appuie sur un rapport de l'Agence européenne pour l'environnement (AEE) dont le contenu, selon le titre du communiqué de presse accompagnant son dévoilement, était le suivant :

« Le rapport de l'AEE le confirme : les voitures électriques sont meilleures pour le climat et la qualité de l'air<sup>3</sup> » (NDLR : ma traduction)

Dans ce rapport, soutiennent les plaignants, « en aucun cas on (ne) laisse entendre que la voiture électrique n'est pas une solution de rechange avantageuse à la voiture à essence », d'où cette question :

« Comment M. Gerbet a pu arriver à sa propre conclusion et à son titre négatifs envers la voiture électrique? »

<sup>1</sup> <https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1137184/voiture-electrique-pollution-empreinte-environnement-batterie-production-fabricationenvironnement-batterie-production-fabrication>

<sup>2</sup> <https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1137571/vehicule-electrique-essence-electricite-charbon-ges-gaz-effet-serre-pollution>

<sup>3</sup> EEA (AEE) report confirms : electric cars are better for climate and air quality

## **La disparité des conclusions des articles par rapport à un reportage de *Découverte*<sup>4</sup>**

Dans son premier article<sup>5</sup>, celui du 22 novembre 2018, le journaliste emploie « les mêmes données que celles utilisées dans le cadre de l'émission *Découverte* », mais il ne relève « que les points négatifs » de manière à « prioriser l'analyse de l'impact des VÉ (véhicules électriques) dans les pires pays (tandis qu'il) relègue le contexte québécois au second plan ». Cela a pour effet de présenter le véhicule électrique « comme une paria environnementale ».

### **Sensationnalisme**

Les titres des articles étaient « tapageurs », dans le seul but d'attirer le public, et ils ont ainsi contribué à propager des « théories fausses » à propos de la voiture électrique.

### **La source de l'électricité alimentant les véhicules électriques**

Les deux textes insistent sur l'utilisation du charbon, dans plusieurs pays ou régions d'Amérique du Nord, comme étant la source de production de l'électricité servant à recharger les piles des véhicules électriques. Or, disent les plaignants, il n'y a pas un seul État des États-Unis ou une seule province au Canada où la voiture électrique n'est pas plus efficace qu'une voiture à essence sur sa durée de vie.

### **La minimisation de la réduction des gaz à effet de serre (GES)**

Le premier article mentionne qu'« au Québec, une voiture électrique qui roule 150 000 km produira 65 % moins de GES qu'une voiture à essence. La disparition des GES n'est donc pas totale ». Les plaignants estiment que le journaliste a ainsi minimisé la contribution écologique d'une réduction des GES qui est pourtant significative.

### **Une emphase trop grande sur l'impact des voitures électriques sur les ressources minérales**

De tous les critères pouvant servir à juger de l'impact environnemental des véhicules électriques, l'utilisation des ressources minérales « constitue un seul aspect mineur de certaines études ». De plus, cet impact est surévalué, puisque ces études « ignorent l'importance du recyclage » des minéraux en cause. Aussi, contrairement à ce que disent les articles, les véhicules électriques n'utilisent pas tous des terres rares.

Comme le veut la procédure<sup>6</sup>, j'ai d'abord demandé au service de l'Information de Radio-Canada de répondre aux plaignants.

<sup>4</sup> <https://ici.radio-canada.ca/tele/decouverte/site/episodes/405963/voiture-electrique-performance-prix-securite-environnement-ecologie>

<sup>5</sup> <https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1137184/voiture-electrique-pollution-empreinte-environnement-batterie-production-fabrication>

<sup>6</sup> <http://www.ombudsman.cbc.radio-canada.ca/fr/formuler-une-plainte/procedures-pour-formuler-une-plainte/>

## LA RÉPONSE DE LA DIRECTION DE L'INFORMATION

Le 16 janvier 2019, M. Pierre Champoux, directeur, Opérations numériques et relations citoyennes, au service de l'Information de Radio-Canada, a répondu à tous les plaignants par une lettre à peu de choses près identique. Il en a d'abord expliqué le contexte ainsi :

« Le journaliste Thomas Gerbet a profité de l'arrivée récente du gouvernement caquiste de François Legault et des défis auxquels il fait face en matière d'environnement et de transport, pour vérifier s'il était vrai que la voiture électrique était aussi propre et sans émission que ce qui est généralement véhiculé dans les communications publiques. À noter qu'une telle vérification n'a rien de très nouveau, plusieurs articles et reportages ayant été proposés (sur le même sujet), au fil des ans, par différents médias. »

« L'idée de départ », ajoute-t-il plus tard, « était de vérifier si la voiture électrique était aussi verte qu'on le dit et non de faire une comparaison en bonne et due forme avec le véhicule conventionnel ».

Chacun des deux textes en cause s'appuyait sur une étude; le premier<sup>7</sup>, le 22 novembre 2018, sur celle produite par le Centre international de référence sur le cycle de vie des produits, procédés et services (CIRAIG) à la demande d'Hydro-Québec, publiée en avril 2016<sup>8</sup>. L'émission scientifique *Découverte* s'en était inspirée pour un reportage<sup>9</sup> diffusé le 29 avril 2018. Le deuxième texte<sup>10</sup>, le 23 novembre 2018, portait sur une nouvelle étude<sup>11</sup> tout juste rendue publique par l'AEE.

M. Champoux décrit ensuite ce qui est attendu de la part des journalistes : informer le public, exposer des faits pour l'aider à faire des choix et participer au débat démocratique en toute connaissance de cause. Le journaliste n'a pas à prendre parti ou à faire la promotion d'une cause ou d'un produit. Il doit être guidé par l'intérêt public. Il écrit :

« Dans le cas présent, l'intention n'est pas de nuire à l'image des véhicules électriques ou de susciter la méfiance des consommateurs, dans le contexte de la lutte contre les changements climatiques. Il s'agit de dévoiler (ou de *rappeler* dans le cas du CIRAIG) des informations dignes d'intérêt, à la lueur d'études scientifiques sérieuses (CIRAIG 2016, AEE 2018). »

Quant à la question de l'interprétation des résultats des études, Radio-Canada défend l'exactitude des deux articles.

<sup>7</sup> <https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1137184/voiture-electrique-pollution-empreinte-environnement-batterie-production-fabrication>

<sup>8</sup> <http://www.hydroquebec.com/data/developpement-durable/pdf/analyse-comparaison-vehicule-electrique-vehicule-conventionnel.pdf>

<sup>9</sup> <https://ici.radio-canada.ca/tele/decouverte/site/episodes/405963/voiture-electrique-performance-prix-securite-environnement-ecologie>

<sup>10</sup> <https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1137571/vehicule-electrique-essence-electricite-charbon-ges-gaz-effet-serre-pollution>

<sup>11</sup> <https://www.eea.europa.eu/publications/electric-vehicles-from-life-cycle>

« Notre journaliste n'a (...) rien inventé en écrivant que le CIRAIG "a calculé qu'au moment de son achat, le véhicule électrique a cumulé un impact environnemental jusqu'à deux fois plus élevé que le véhicule à essence" », écrit M. Champoux, avant de reconnaître qu'une « précision s'impose ». Le texte du premier article mentionnait en effet que « la production de voitures électriques pollue deux fois plus que celle des voitures à essence ». Or, on aurait dû écrire « jusqu'à deux fois plus ». Cette erreur s'était aussi produite dans l'intertitre (« production deux fois plus polluante »). Ces deux éléments, écrit Radio-Canada, ont depuis été corrigés.

Contrairement à ce que les plaignants laissent entendre, « nulle part affirmons-nous que le véhicule électrique est plus polluant, au global, que le véhicule à essence » dans les deux articles de Thomas Gerbet, affirme Radio-Canada. Ce n'est qu'à partir d'un certain kilométrage, variant selon le paramètre utilisé, que le véhicule électrique devient effectivement plus « vert » que le véhicule à essence, sauf en ce qui concerne l'épuisement des ressources minérales « où le véhicule électrique pourra difficilement, voire jamais, dans l'état actuel des choses, rattraper le retard ».

Radio-Canada signale à l'attention des plaignants un passage des remarques finales du rapport de l'AEE qui parle du « besoin de s'assurer que les prochaines études continuent à tenir compte de l'ensemble des impacts sur le cycle de vie complet (de la voiture électrique) plutôt que de se limiter, comme dans le passé, à la question des émissions de GES ». (NDLR : ma traduction) Or, écrit M. Champoux, « c'est ce que nos articles ont mis en lumière ».

En ce qui concerne la remarque des plaignants sur la disparité entre le titre de l'article du 23 novembre 2018 et celui du communiqué de presse de l'AEE, Radio-Canada soutient qu'il « est parfaitement normal et souhaitable que nous allions au-delà du titre pour fouiller l'étude », puisque « ce titre, comme c'est souvent le cas avec un communiqué de presse, ne raconte pas toute l'histoire ».

En conclusion, Radio-Canada affirme qu'avec les deux articles en cause, « nous ne cherchons pas à dénigrer le véhicule électrique mais à mettre en lumière le fait, avéré scientifiquement, qu'il n'est pas parfaitement vert, contrairement à ce que certains semblent croire », un fait qui est « d'une grande pertinence dans le contexte actuel ».

De plus, ajoute Radio-Canada, ces deux articles ne sont pas les seuls à avoir récemment examiné le dossier des véhicules électriques, tant aux nouvelles que dans les émissions scientifiques *Découverte* et *Les années lumière*, ou encore dans des émissions de la programmation générale. Une douzaine d'exemples sont cités, y compris une entrevue<sup>12</sup> accordée par Daniel Breton au micro de *Gravel le matin*, dans laquelle l'ancien ministre de l'Environnement du Québec – devenu consultant en électrification des transports – a réagi au premier texte de Thomas Gerbet. Cette réaction a ensuite été incorporée dans le deuxième article.

<sup>12</sup> <https://ici.radio-canada.ca/premiere/emissions/gravel-le-matin/segments/entrevue/96137/daniel-breton-electrification-transports-voiture-electrique>

Selon M. Champoux, il ne faut pas voir une contradiction dans le fait que la couverture des questions relatives aux voitures électriques sur les différentes plateformes de Radio-Canada leur soit parfois favorable, parfois non. Il écrit même que « le contraire serait inquiétant », puisque « nous avons le souci d'offrir une information équilibrée qui donne la parole aux différentes parties ».

Enfin, Radio-Canada mentionne qu'elle apportera des modifications aux articles « pour clarifier quelques passages et ajouter des hyperliens vers les études citées » et qu'elle en fera mention dans la section *Mises au point* de Radio-Canada.ca.

Une annexe à cette réponse propose une dizaine de liens vers des articles publiés par de grands médias étrangers sur les impacts environnementaux de la voiture électrique. J'en cite quelques titres : *La voiture électrique est-elle vraiment plus écologique?*<sup>13</sup> (*Le Monde*); *Une voiture électrique pollue (presque) autant qu'un diesel* (*L'Obs*); *The dirt on clean electric car*<sup>14</sup> (*Bloomberg*); *Pourquoi la voiture électrique pollue plus que ce que vous pensez?*<sup>15</sup> (*France Info*); *Les voitures électriques sont-elles vraiment « propres »?*<sup>16</sup> (*Libération*).

## LA DEMANDE DE RÉVISION

La réponse de Radio-Canada n'a pas satisfait trois des plaignants, soit MM. Philippe Baguette, Pascal Longpré et Gabriel Chadwick, qui m'ont demandé de revoir ce dossier. Leurs principaux motifs sont les suivants :

### **La perception générale de l'ensemble était « biaisée »**

Ils reprochent au journaliste Thomas Gerbet d'avoir présenté les rapports sur lesquels s'appuient les deux textes en cause, de manière à mettre de l'avant les éléments d'information qui donnent une image négative de la voiture électrique (l'utilisation des ressources minérales), et d'avoir relégué plus loin (ou alors dans les hyperliens) les informations favorables aux véhicules électriques. On peut, bien sûr, avoir donné en bas de page la référence aux études complètes pour que les lecteurs les consultent, écrit l'un des plaignants, mais « vous savez comme moi que la plupart des gens ne le font pas ».

Concernant la question du manque d'équilibre et d'impartialité, « on n'a qu'à comparer » le premier article au reportage de l'émission *Découverte*, pourtant basé sur la même étude du CIRAIG, « pour s'en apercevoir ». L'animateur de *Découverte*, Charles Tisseyre, y avait déclaré, à la fin du reportage : « Elle (la voiture électrique) marque des points sur presque tout, sauf les ressources minérales, c'est son talon d'Achille », ne consacrant que quelques secondes à cet aspect, tandis que le texte de Thomas Gerbet en parle en début d'article.

<sup>13</sup> [https://www.lemonde.fr/climat/video/2018/12/10/la-voiture-electrique-est-elle-vraiment-plus-ecologique\\_5395451\\_1652612.html](https://www.lemonde.fr/climat/video/2018/12/10/la-voiture-electrique-est-elle-vraiment-plus-ecologique_5395451_1652612.html)

<sup>14</sup> <https://www.bloomberg.com/news/articles/2018-10-16/the-dirt-on-clean-electric-cars>

<sup>15</sup> [https://www.francetvinfo.fr/economie/automobile/diesel/pourquoi-la-voiture-electrique-pollue-plus-que-ce-que-vous-pensez\\_3030669.html](https://www.francetvinfo.fr/economie/automobile/diesel/pourquoi-la-voiture-electrique-pollue-plus-que-ce-que-vous-pensez_3030669.html)

<sup>16</sup> [https://www.liberation.fr/futurs/2017/09/16/les-voitures-electriques-sont-elles-vraiment-propres\\_1596551](https://www.liberation.fr/futurs/2017/09/16/les-voitures-electriques-sont-elles-vraiment-propres_1596551)

Ainsi, il « braque son faisceau sur une information qui est sans contredit véridique, si on ne tient pas compte des avancées technologiques imminentes, tout en lui donnant une place de prédilection déséquilibrée par rapport à son importance réelle ».

Le même genre de « biais » se retrouve sur la question du recyclage des batteries, « un problème qui ne se manifeste pas encore, écrit l'un des plaignants, puisque le parc de VÉ (véhicules électriques) est beaucoup trop jeune pour nécessiter un recyclage ».

### **Les titres demeurent inchangés**

La « volonté de choquer et d'attirer l'auditoire est évidente » dans les titres des articles. Au sujet du premier, *La voiture électrique, pas si écologique*, l'un des plaignants demande :

« Comment peut-on qualifier le véhicule électrique comme étant moins écologique alors qu'il l'est (plus écologique que la voiture à essence) dans quatre catégories sur cinq? »

Un autre plaignant va dans le même sens en écrivant qu' « à la lecture des titres et des résumés (...) le lecteur moyen ou pressé pourrait facilement tirer la conclusion qu'il ne vaut pas la peine d'effectuer une transition vers les VÉ pour contribuer à diminuer son impact sur les changements climatiques ».

Un autre encore rappelle le sous-titre utilisé sur le compte Facebook de Radio-Canada pour présenter les articles : *Les véhicules propres cachent un côté sale!*

### **L'écart d'interprétation sur l'étude de l'AEE**

Les plaignants n'acceptent pas la réponse de Radio-Canada laissant entendre que le titre du communiqué de presse de l'AEE ne raconterait pas « toute l'histoire ». Ils se demandent quelles compétences scientifiques le journaliste Thomas Gerbet possède qui lui permettraient d'arriver à « une conclusion différente de l'agence elle-même? ».

### **La republication des informations tendancieuses**

Après avoir modifié à peine « quelques mots » des deux articles faisant l'objet de cette plainte, Radio-Canada les a publiés de nouveau sur son site en janvier 2019, déplore l'un des plaignants, ce qui a eu pour effet de donner à ces « informations tendancieuses » une portée encore plus grande.

## **LA RÉVISION<sup>17</sup>**

### **Les règles en cause**

L'étude de cette plainte nécessite l'examen de trois principes<sup>18</sup> contenus dans les Normes et pratiques journalistiques (NPJ<sup>19</sup>) de Radio-Canada, soit ceux de l'exactitude, de l'équilibre et de l'impartialité :

<sup>17</sup> <http://www.ombudsman.cbc.radio-canada.ca/fr/a-propos/mandat-de-l-ombudsman/>

« **Exactitude**

Nous recherchons la vérité sur toutes les questions d'intérêt public. Nous déployons les efforts nécessaires pour recueillir les faits, les comprendre et les expliquer clairement à notre auditoire.

Les techniques de production que nous utilisons servent à présenter nos contenus d'une manière claire et accessible. »

« **Équilibre**

Nous contribuons aux débats sur les enjeux qui touchent le public canadien en présentant une diversité d'opinions. Nos contenus d'information, dans tous nos médias, offrent un large éventail de sujets et de points de vue.

Lorsque nous abordons des sujets controversés, nous nous assurons que les points de vue divergents sont exprimés de manière respectueuse. Nous tenons compte de leur pertinence dans le cadre du débat et de l'ampleur du courant qu'ils représentent.

Nous nous assurons également de présenter ces points de vue dans un délai raisonnable. »

« **Impartialité**

Notre jugement professionnel se fonde sur des faits et sur l'expertise. Nous ne défendons pas un point de vue particulier dans les questions qui font l'objet d'un débat public. »

Ces principes trouvent leur origine dans la mission<sup>20</sup> de Radio-Canada énoncée en préambule des NPJ, en particulier les notions relatives à l'intérêt public et à l'indépendance éditoriale :

« **Servir l'intérêt public**

Notre mission est d'informer, de révéler des faits, de contribuer à la compréhension d'enjeux d'intérêt public et d'encourager la participation des Canadiens à notre société libre et démocratique. »

« **Préserver notre indépendance**

Nous sommes indépendants des lobbies et des pouvoirs politiques et économiques. Nous défendons la liberté d'expression et la liberté de la presse, garantes d'une société libre et démocratique.

L'intérêt public guide toutes nos décisions. »

---

<sup>18</sup> <http://www.cbc.radio-canada.ca/fr/rendre-des-comptes-aux-canadiens/lois-et-politiques/programmation/journalistique/>

<sup>19</sup> <http://www.cbc.radio-canada.ca/fr/rendre-des-comptes-aux-canadiens/lois-et-politiques/programmation/journalistique/>

<sup>20</sup> <http://www.cbc.radio-canada.ca/fr/rendre-des-comptes-aux-canadiens/lois-et-politiques/programmation/journalistique/>

## Étude du grief

Les reproches faits aux deux articles étant nombreux, je vais les examiner un par un dans l'ordre suivant : l'angle éditorial; le choix des titres; l'exactitude; la disparité par rapport aux études citées; l'équilibre; la perception générale; et enfin, la republication des articles.

### ***L'angle éditorial***

Il appartient à chaque média de déterminer l'angle à partir duquel il va examiner une question d'intérêt public. Cela est un corollaire de la liberté de presse. J'ajouterais qu'il est possible et même souhaitable qu'à l'intérieur d'un média donné, plusieurs équipes ou journalistes étudient un sujet selon des perspectives différentes. Cela enrichit le débat public et contribue à l'équilibre de l'information. Je ne peux donc pas me rendre aux arguments des plaignants pour qui la disparité de traitement entre le reportage de l'émission *Découverte* et les deux articles en cause serait la preuve que ces derniers sont fautifs. Au contraire, j'estime que la diversité des points de vue est plutôt saine, car elle fait la démonstration que Radio-Canada n'a pas une position monolithique sur la question des véhicules électriques.

J'ai demandé au journaliste Thomas Gerbet quel était l'angle qu'il s'était donné pour aborder son sujet. Il l'a décrit comme une « vérification des faits » sur le discours ambiant concernant les véhicules électriques. La publicité et une partie de la classe politique les présentent comme « propres », « verts » ou à « zéro émission », ce qui lui semblait donner une image idéalisée et partielle de la réalité. Il lui est donc apparu d'intérêt public de montrer l'autre côté de la médaille – puisqu'il y en a un autre – de manière à mieux éclairer le débat sur la place de la voiture électrique comme solution aux problèmes environnementaux de la planète. Il considérait que cela était d'autant plus utile que cet angle a été très peu discuté par les médias québécois et canadiens, alors que de nombreux reportages y ont été consacrés ailleurs dans le monde.

J'estime que l'objectif qu'il s'était donné est tout à fait conforme au mandat de Radio-Canada de servir la démocratie en révélant des faits pour contribuer à la compréhension d'enjeux d'intérêt public.

### ***Le choix des titres***

Rappelons d'abord quels sont les titres des deux articles en cause : *La voiture électrique, pas si écologique*, et *L'impact environnemental des voitures électriques confirmé par un nouveau rapport*. Selon l'un des plaignants, ces titres sont sensationnalistes et contribuent à propager des « théories fausses » sur la voiture électrique. Bien que je puisse concevoir que certains lecteurs les aient perçus de cette manière, je ne partage pas leur avis.

Pour ce qui est du premier titre, j'estime qu'il faut faire deux glissements sémantiques pour en conclure qu'il laisse entendre que la voiture électrique n'est pas aussi écologique que la voiture à essence. On doit d'abord substituer (ou confondre) les deux adverbes « si » et « aussi », puis compléter la phrase, car le « aussi » réclame qu'on précise le sujet de la comparaison : « la voiture électrique n'est pas aussi écologique que quoi? »



La réponse logique serait alors : « pas aussi écologique que la voiture à essence ». Sauf que le titre ne suggère pas cette conclusion, car il utilise l'adverbe « si » qui, lui, n'invite pas à une comparaison directe. La conclusion logique de cette ellipse serait plutôt la suivante : « la voiture électrique, pas si écologique... « qu'on le dit » ou « qu'on le pense généralement ». Cela est à la fois conforme à la réalité et au contenu de l'article.

Le deuxième titre, *L'impact environnemental des voitures électriques confirmé par un nouveau rapport*, est lui aussi conforme à la réalité et au contenu de l'article. Il ne qualifie pas l'importance de cet impact écologique, pas plus qu'il ne laisse entendre qu'il serait égal, meilleur ou pire que celui de la voiture à essence. Il dit simplement que cet impact n'est pas nul et qu'il a été mesuré par un nouveau rapport qui confirme des études précédentes. Je n'y vois aucun sensationnalisme et aucune dérogation aux NPJ de Radio-Canada.

### **L'exactitude**

Des plaignants ont remis en question l'exactitude de la troisième phrase de l'article du 22 novembre, qui se lit comme suit :

« Des études démontrent que la production de voitures électriques pollue deux fois plus que celle des voitures à essence. »

Cette information se trouvait aussi dans le premier intertitre de l'article : *Production deux fois plus polluante*. Il s'agissait clairement d'une erreur, puisque quelques lignes plus bas dans l'article, il était écrit « qu'au moment de son achat, le véhicule électrique a cumulé un impact environnemental jusqu'à deux fois plus élevé que le véhicule à essence ». Le mot « jusqu'à » est ici essentiel. Le rapport du CIRAIG parle d'un impact variant de 150 % à 200 %. Il fallait donc écrire que la production d'un véhicule électrique est « jusqu'à deux fois plus polluante ». Radio-Canada a admis son erreur et a apporté les corrections nécessaires.

Parlant d'exactitude, il me semble utile d'ajouter que les NPJ demandent que l'on utilise les techniques de production afin de « présenter nos contenus d'une manière claire et accessible ». C'est pourquoi je considère que les deux articles, dans leur version originale, auraient dû proposer un hyperlien permettant au lecteur de consulter l'une et l'autre étude sur lesquelles ils s'appuyaient. En effet, les textes sur le web ont cette possibilité d'offrir un contenu enrichi facilement accessible, et il me semble que cela est essentiel lorsqu'une étude ou un rapport est la source ou l'objet principal d'un article. La simple présence d'un tel lien rehausse la confiance du lecteur dans l'exactitude du texte qu'il lit, puisqu'on ne lui cache rien et qu'il sait qu'il peut aisément vérifier par lui-même l'interprétation qu'en a fait le journaliste. Je note qu'à la suite de la réception des plaintes, les deux articles ont subi quelques corrections et qu'une mise au point a été inscrite au bas de chacun d'eux. On y a écrit que « par souci de clarté » les hyperliens vers les études du CIRAIG et de l'AEE ont été ajoutés « pour permettre au lecteur d'y accéder plus aisément ». Malheureusement, au moment de la rédaction de cette révision, soit quelques semaines après la mise à jour des articles, j'ai constaté que ces hyperliens ne s'y trouvaient toujours pas. Je ne peux donc que déplorer cet oubli ou nonchalance dans le processus de correction des articles.

Par ailleurs, j'estime qu'il serait souhaitable qu'à l'avenir, lorsqu'un article porte ou s'appuie principalement sur un document public (étude, rapport, analyse, etc.), qu'il soit de pratique courante d'offrir un hyperlien permettant de le consulter.

Enfin, toujours sur la notion d'exactitude, les plaignants reprochent à Thomas Gerbet d'avoir écrit dans son premier article qu'« au Québec, une voiture électrique qui roule 150 000 km produira 65 % moins de GES qu'une voiture à essence. La disparition des GES n'est donc pas totale ». Selon eux, le journaliste a ainsi minimisé la contribution écologique des voitures électriques et d'une diminution « pourtant significative » des GES qu'elles permettent d'atteindre. Je ne partage pas cet avis. La notion d'exactitude des NPJ invite les journalistes à « expliquer clairement » les faits à l'auditoire. Souvent, cette clarté nécessite de donner des exemples concrets. Ainsi, après un budget fédéral ou provincial, on expliquera ce que cela change pour une famille moyenne, comptant deux enfants et disposant du revenu médian. L'ensemble aide à comprendre l'effet concret des mesures annoncées. Pour la voiture électrique, Thomas Gerbet a choisi de présenter la situation au terme d'une utilisation de 150 000 km, une unité de mesure sans doute arbitraire, mais qui a le mérite de refléter une part significative d'un usage modéré de ce moyen de transport, soit sept ans et demi à parcourir en moyenne 20 000 km par année. Qu'il ait ajouté, après son exemple, que « la disparition des GES n'est donc pas totale » relève ici de l'évidence, et si cela choque c'est peut-être parce que cette conclusion contredit la perception populaire, alimentée par les slogans publicitaires, voulant que la voiture électrique soit à « zéro émission ». C'était exactement l'angle du reportage de permettre au lecteur de découvrir que ce n'est pas le cas lorsque l'on tient compte de l'ensemble du cycle de vie de la voiture électrique.

### ***La disparité par rapport aux études citées***

On entre ici au cœur du problème que rapportent les plaignants. Les deux articles, disent-ils, ne seraient pas conformes aux conclusions des études sur lesquelles ils s'appuient, des études, écrit l'un d'eux, qui « arrivent toutes à la conclusion que l'impact écologique de l'auto électrique est moindre (que celui de la voiture à essence) pour l'environnement ».

Or, les deux articles de Thomas Gerbet en arrivent aussi à cette conclusion! Ils le font, justement, en conclusion, après avoir décortiqué la totalité des impacts relatifs de la voiture électrique et de la voiture à essence par une étude de leur cycle de vie complet. Les plaignants auraient souhaité que la conclusion soit présentée en début d'article, alors que le journaliste Thomas Gerbet a plutôt choisi de suivre de manière chronologique les différentes étapes du cycle de vie des véhicules, telles que décrites dans les deux études. Le rapport de l'AEE en compte six, dans cet ordre : l'extraction des minéraux, leur raffinage, la fabrication des composantes, leur assemblage, l'utilisation du véhicule et sa disposition en fin de vie.

Il est sans conteste que la phase « utilisation du véhicule » est à l'avantage des véhicules électriques en ce qui concerne les émissions de GES, mais aussi du bruit ambiant dans les villes et de la pollution locale. Ce sont d'ailleurs les principaux atouts mis de l'avant par les constructeurs automobiles et, donc, par la publicité. Cependant, lorsqu'il s'agit d'éclairer un débat de politique publique, il faut tenir compte de l'ensemble des impacts.

Reconnaissons qu'il en est très rarement question lorsque l'on parle de l'électrification des transports. Pourtant, ce n'est pas nier les avantages comparatifs des véhicules électriques que de prendre en compte l'ensemble de leurs impacts. Ce n'est pas être contre les mesures de protection de l'environnement que de favoriser l'étude des biens ou procédés sur l'ensemble de leur cycle de vie, au contraire. Il s'agit en fait de la manière optimale de s'assurer de prendre les décisions les plus favorables à l'environnement.

Ayant choisi d'étudier les impacts environnementaux des voitures électriques dans le déroulement chronologique de leur cycle de vie, Thomas Gerbet a d'abord mentionné la question de l'extraction et de la transformation des ressources minérales. Or, il s'avère que c'est l'aspect le plus défavorable aux véhicules électriques, puisque la fabrication des piles nécessite une plus grande quantité de terres rares, de métaux et de minéraux que la voiture à essence. Certains plaignants y ont vu une volonté de mettre en lumière un problème « sans contredit véridique », mais de moindre importance par rapport à la consommation de pétrole et à l'émission de GES qui en résulte. Ils estiment que cela risque de créer une mauvaise perception chez les lecteurs pressés qui se limitent à prendre connaissance des premiers paragraphes d'un article. Je ne suis pas insensible à cette question – j'y reviendrai d'ailleurs plus loin – mais j'estime qu'on ne peut pas un jour reprocher à l'information d'être superficielle, et puis, le lendemain, déplorer que des reportages sont trop développés. Le premier des deux articles contient 1 500 mots et le deuxième 1 100. Il ne s'agit pas d'une longueur extravagante qui aurait permis au journaliste de noyer le poisson en reléguant tellement loin les informations favorables à la voiture électrique que la majorité des lecteurs n'y auraient pas eu accès.

Enfin, l'un des arguments des plaignants est que le deuxième article semble contredire la conclusion de l'étude de l'AEE, la preuve étant le titre de son communiqué de presse :

« Le rapport de l'Agence européenne pour l'environnement le confirme : les voitures électriques sont meilleures pour le climat et la qualité de l'air. » (NDLR : ma traduction).

À l'évidence, ce n'est pas l'angle qu'a choisi de mettre de l'avant Thomas Gerbet comme en témoigne le titre de son article : *L'impact environnemental des voitures électriques confirmé par un nouveau rapport*. Mais contrairement à ce que disent les plaignants, ni ce titre ni l'article ne laissent entendre que la voiture à essence est plus avantageuse que la voiture électrique. Encore une fois, il faut se donner la peine de lire l'article pour constater qu'il contient toutes les nuances nécessaires pour comprendre le concept de l'examen du « cycle de vie complet » des voitures.

Pour toutes ces raisons, je ne peux pas conclure que les deux articles déforment les études sur lesquelles ils se fondent ni qu'ils arrivent à des conclusions contraires. Il y a plusieurs manières d'examiner une question donnée. Dans le cas présent, la description chronologique du cycle de vie d'une voiture me paraît respecter les NPJ de Radio-Canada.

### ***L'équilibre***

La notion d'équilibre des NPJ demande aux journalistes de Radio-Canada de présenter une diversité d'opinions et, particulièrement lorsque qu'ils abordent des sujets controversés, d'offrir des points de vue divergents dans un délai raisonnable.

J'estime que le premier article de Thomas Gerbet en cause ici était l'expression de cette notion d'équilibre, en ce qu'il a présenté un point de vue sur la voiture électrique qui a été peu entendu jusqu'à maintenant dans les autres reportages sur le sujet. Quant au deuxième article, il inclut des réactions à celui publié la veille, dont celle de l'ancien ministre de l'Environnement du Québec, Daniel Breton, aujourd'hui consultant en électrification des transports. On y trouve aussi un lien vers une entrevue qu'il a accordée à l'émission *Gravel le matin*, le jour même, pour défendre le bilan environnemental de la voiture électrique. Je n'y vois donc aucune atteinte à la notion d'équilibre des NPJ.

### ***La perception générale***

Il est indéniable que les deux articles en cause ont choqué plusieurs personnes. On serait tenté de l'expliquer par le phénomène de la dissonance cognitive, bien connu en psychologie sociale, et qui se produit chez une personne lorsqu'on lui présente de nouveaux faits qui entrent en contradiction avec ses croyances ou ses valeurs. Cependant, il y a peut-être d'autres raisons qui expliqueraient pourquoi tant de personnes ont été offusquées : la multiplication des guillemets pour parler de la voiture électrique en tant que solution « propre » – à trois reprises dans les quatre premiers paragraphes du premier article – a pu laisser une impression que l'on adoptait un ton ironique; les deux erreurs en défaveur de la voiture électrique au tout début du premier article – notées plus haut – ont pu permettre de croire que l'on exagérait les aspects négatifs; la présentation chronologique du cycle de vie de la voiture – bien qu'elle se justifie comme je l'ai mentionné plus haut – a pu convaincre des lecteurs que l'on s'acharnait à privilégier les problèmes; enfin, il y a le temps qu'il a fallu, dans le premier texte, avant de présenter les bénéfices de la voiture électrique au Québec. Je m'explique : le premier article est coiffé d'une mise en contexte décrivant les expressions (« propres », « verts », « zéro émission ») utilisées par le gouvernement québécois pour « vanter la transition vers l'électrification des transports » afin de lutter contre les changements climatiques. Dans le troisième paragraphe de l'article, on revient sur « l'angle québécois » en mentionnant que « le Québec s'est fixé l'objectif ambitieux d'avoir 100 000 véhicules rechargeables sur les routes dès 2020, soit trois fois plus qu'à l'heure actuelle... ». Le lecteur peut donc raisonnablement en conclure que l'article va étudier l'impact, avantages et inconvénients, de la voiture électrique au Québec. Pourtant, ce n'est qu'aux deux tiers de l'article, soit après 900 mots, que l'on peut lire ceci :

« Avec une électricité produite presque exclusivement par les barrages (hydroélectriques), le Québec est l'un des endroits au monde où le cycle de vie d'une voiture électrique est le moins dommageable pour l'environnement. »

Pour deux raisons, cela peut nourrir la perception que l'article cherche indument à noircir le tableau de la voiture électrique : le fait que l'on ait choisi une formulation négative (« la moins dommageable ») pour qualifier les avantages environnementaux de la voiture électrique dans l'endroit du monde où elle offre pourtant le meilleur d'elle-même grâce à la faible empreinte de carbone de l'hydroélectricité; puis le fait évoqué plus haut, que même si l'amorce de l'article lui donne un angle québécois, il faut passer par de longs détours dans différents pays avant de traiter de la performance comparativement plus positive de la voiture électrique au Québec.

Je l'ai déjà mentionné, la décision d'étudier le cycle de vie de la voiture électrique de manière chronologique se défend. N'empêche, et bien que je ne puisse conclure pour aucun des sujets soulevés plus haut, individuellement, qu'il y a eu manquement aux NPJ, j'estime que, pris dans leur ensemble, tous ces éléments permettent de justifier la perception défavorable des plaignants. Il aurait suffi de peu de choses pour corriger cette situation qui me semble reposer en grande partie sur une amorce qui a failli à son rôle, celui de bien cadrer l'article.

L'objectif d'une amorce est d'éveiller l'intérêt pour le contenu du reportage qui suit, d'en justifier la pertinence, souvent en s'accrochant à l'actualité. Elle doit aussi donner au lecteur les clés nécessaires à la compréhension de l'article en précisant l'angle par lequel il aborde le sujet. C'est ici, à mon avis, que se situe la faiblesse du premier article, et c'est ce qui pourrait expliquer pourquoi le deuxième, bien qu'équilibré, a été perçu par les plaignants comme un moyen de répondre au tollé soulevé par celui de la veille, pour ne pas dire d'enfoncer le clou. En fait, le chapeau du premier article aurait pu, je crois, désamorcer cette affaire s'il avait présenté le sujet en disant quelque chose du genre :

Le Québec est sans contredit l'un des endroits au monde où la voiture électrique a la plus faible empreinte environnementale, grâce à l'hydroélectricité qui recharge les piles sans produire de GES. Mais les véhicules électriques sont-ils, même ici, aussi verts qu'on le dit? Au moment où le gouvernement Legault subit des pressions pour favoriser leur utilisation, les experts qui ont étudié le cycle de vie complet de ces voitures dressent un portrait beaucoup plus contrasté de cette technologie souvent présentée comme étant à « zéro émission ».

### ***La republication des articles***

Au moment de l'étude des plaintes, Radio-Canada a réalisé qu'il s'y trouvait quelques erreurs, et a donc décidé de les corriger. Comme le veulent les meilleures pratiques dans ces circonstances, on a ajouté, dans un encadré, une mise au point expliquant les changements apportés, y compris l'ajout des hyperliens vers les études mentionnées dans les articles.

Malheureusement, les correctifs avaient été mal effectués. L'intertitre fautif n'avait pas été changé, de sorte qu'il a fallu procéder à une nouvelle modification. Un responsable des médias sociaux n'ayant pas été avisé qu'il ne s'agissait que d'une mise à jour, a cru qu'il avait affaire à une nouvelle publication et l'a donc « poussée dans le système », lui donnant une visibilité accrue, ce qui a pu être vu par les plaignants comme une autre manière d'enfoncer le clou. On m'assure que ce n'est pas le cas, mais bien le résultat d'une suite d'erreurs de communication, et que des mesures ont été apportées pour éviter qu'elles ne se reproduisent. Cela semble avoir été le cas lorsque de nouveaux correctifs ont été apportés aux deux articles pendant la rédaction de cette révision, lorsque j'ai rapporté au service de l'Information que les hyperliens pourtant promis dans les mises au point, n'avaient toujours pas été ajoutés. Ils s'y trouvent maintenant.

## CONCLUSION

Les deux articles du journaliste Thomas Gerbet, soit *La voiture électrique, pas si écologique*, et *L'impact environnemental des voitures électriques confirmé par un nouveau rapport*, publiés sur Radio-Canada.ca les 22 et 23 novembre 2018, ont respecté les Normes et pratiques journalistiques de Radio-Canada, bien que quelques erreurs s'y trouvaient. Elles ont été admises et corrigées, quoique de manière désordonnée. Néanmoins, j'estime que l'amorce du premier article aurait eu avantage à offrir une mise en contexte plus complète, ce qui aurait mieux servi le sujet, car il est d'intérêt public.

Guy Gendron  
Ombudsman des Services français  
CBC/Radio-Canada  
Le 8 février 2019