Les cycles de la violence : une analyse des discours médiatiques sur les cyclistes et les accidents de la route

Mobilithèse 22 Novembre 2021

Comment les décès de cyclistes et de piétons sont-ils traités dans les journaux, et quelle influence ont ces articles sur la perception du cyclisme, de la marche, de la conduite et de la sécurité routière ? Les comptes rendus dans la presse de décès de cyclistes et de piétons façonnent la compréhension par le public et les politiques des problèmes existants, de leurs causes et, par conséquent, des politiques et des interventions susceptibles de les résoudre. Dans le cadre de ses recherches pour son mémoire de maîtrise, David Fevyer a constaté que les articles sur les décès de cyclistes sont souvent étroitement axés sur les cyclistes eux-mêmes plutôt que sur les facteurs, infrastructurels ou institutionnels, qui pourraient expliquer ces accidents. Ce travail a reçu le prix Mobilithèse 2021 organisé par le Forum Vies Mobiles.

Acteurs de la recherche

DAVID FEVYER

Prix Mobilithèse 2021 (https://fr.forumviesmobiles.org/mobilithese/2020/08/31/seconde-edition-prix-mobilithese-13415)

Titre du mémoire : Cycles of Violence: Analysing media discourse in the newspaper reporting of bicycle users and road fatalities
Pays : Royaume-Uni
Université : Université de Westminster
Date : 2020

Directrice de recherche : Rachel Aldred

1. Quel est votre sujet de recherche ? Quelle thèse défendez-vous ?

Mon travail porte sur la manière dont les décès de cyclistes et de piétons sont décrits dans les articles de presse, et sur la manière dont ces articles contribuent à façonner notre vision du cyclisme, de la marche, de la conduite et de la sécurité routière. Ce sujet fait partie d'un domaine de recherche en expansion qui étudie la manière dont le traitement par les médias de sujets liés à la sécurité routière façonne la compréhension du public et les priorités politiques en la matière. Cette recherche nous apprend notamment que les cyclistes et les piétons sont souvent décrits par le biais de détails sans rapport avec la collision elle-même, et que les collisions sont souvent présentées comme des incidents isolés (des « accidents ») plutôt que comme faisant partie d'un problème de sécurité routière plus large [1]. Ces interprétations peuvent avoir des effets mesurables sur la façon dont les lecteurs attribuent la faute et la responsabilité aux différentes parties impliquées [2]. En conséquence, la façon dont les médias rendent compte de ces collisions peut jouer un rôle dans la manière dont les gens perçoivent la marche et le vélo comme des moyens de transport envisageables et dont ils interprètent les appels à l'amélioration de leurs conditions de circulation. De cette manière, cela peut influencer l'acceptabilité par le public des politiques visant à assurer la transition vers des transports à faible émission de carbone.

Comment donc les cyclistes et les piétons sont-ils représentés différemment en tant qu'individus et en tant que membres d'un groupe dans les journaux, et quelles comparaisons peut-on faire avec les représentations liées aux automobilistes ? Que nous apprennent ces différences de traitement sur la façon dont sont abordées les problématiques de sécurité routière, de danger et de responsabilité ?

2. Si votre mémoire implique une recherche empirique, en quoi consiste-t-elle ?

J'ai examiné un échantillon d'articles sur les accidents de la route publiés dans le London Evening Standard en utilisant une forme d'analyse critique du discours appelée « modèle de l'acteur social [3] ». Les articles ont été sélectionnés par un processus en plusieurs étapes. Tout d'abord, j'ai effectué une première recherche afin d'identifier les différents types d'articles qui traitent des accidents de la route, tels que les comptes rendus d'événements uniques, les comptes rendus de groupes d'événements, le suivi de certaines affaires et les articles contenant des commentaires éditoriaux. À partir de cette typologie, j'ai choisi

articles contenant des commentaires éditoriaux. À partir de cette typologie, j'ai choisi d'examiner les articles rapportant les accidents au jour le jour, car ils partagent un format et des éléments de discours communs.

La sélection finale des articles a consisté à identifier, parmi ceux publiés entre le 1er janvier 2012 et le 31 décembre 2019, ceux qui portaient sur l'un des trois scénarios suivants : cyclistes tués dans une collision avec des conducteurs de voitures ou de camionnettes, piétons tués dans une collision avec des conducteurs de voitures ou de camionnettes, et piétons tués dans une collision avec des cyclistes. Lorsque le nombre d'articles était important, comme dans le cas des deux premiers scénarios, six articles ont été choisis au hasard sur cette période. Dans le cas du troisième scénario, seuls cinq articles ont été trouvés au total, et ils ont donc tous été utilisés pour l'analyse.

Le « modèle d'acteur social » utilisé pour cette analyse n'a, à ma connaissance, jamais été appliqué à des recherches sur ce sujet. Les recherches antérieures sur les articles de journaux concernant les collisions sur la route ont largement utilisé l'analyse de contenu, et lorsque des méthodes d'analyse critique du discours ont été utilisées, elles étaient basées sur des modèles différents. Ce qui est particulièrement original dans l'application du modèle de l'acteur social sur ce sujet, c'est que cette approche se concentre sur les participants aux histoires – les « acteurs sociaux » – qui, dans ce contexte, sont les cyclistes, les automobilistes et les piétons. L'existence d'un champ d'étude sur les différences de représentations des acteurs sociaux en fonction de leur mode était suggérée par la littérature existante.

La méthode elle-même a consisté à lire attentivement les articles de presse afin d'identifier des modèles dans le langage utilisé pour décrire et construire ces acteurs sociaux, leurs importances relatives dans les articles et la façon dont les lecteurs étaient encouragés ou non à éprouver de l'empathie pour eux. J'ai examiné si et comment les caractéristiques des usagers de la route et de l'environnement routier au sens large étaient considérées comme pertinentes pour la collision décrite – la question se pose par exemple quand l'article attire l'attention sur ce que portait un piéton à ce moment-là, même si cela n'a aucun rapport avec la collision. J'ai également cherché à savoir si les articles de presse présentaient les collisions comme faisant partie d'un problème plus large de sécurité routière ou comme des incidents isolés.

Détails des articles sélectionnés

Bike_Ped : Vélo/Piéton	Car_Cyc : Voiture/Vélo	Car_Ped : Voiture/Piéton
Bike_Ped : Vélo/Piéton 01/11/2018, 307	**Car_Cyc : Voiture/Vélo** 01/03/2014, 301	**Car_Ped : Voiture/Piéton** 01/02/2019, 327

mots) : Accident à Dalston : Une femme de 56 ans est la première piétonne à mourir au Royaume-Uni après avoir été heurtée par un vélo électrique dans l'est de Londres.	(29/09/2018, 190 mots) : Accident à Deptford : Un cycliste meurt après une collision avec une voiture dans le sud-est de Londres.	mots) : Accident à Hyde Park Corner : Un piéton de 66 ans meurt après avoir été percuté par une Rolls-Royce de 250 000 £ à quelques mètres de Buckingham Palace.
Bike_Ped_002 (14/09/2017, 355 mots) : Une femme meurt après avoir été heurtée par un cycliste sur Oxford Street.	Car_Cyc_002 (04/06/2018, 382 mots) : Un conducteur est recherché alors qu'un cycliste est mort après avoir été traîné pendant 200 mètres sur la route.	Car_Ped_002 (26/04/2017, 198 mots) : Un homme tué dans un délit de fuite avec une BMW à Aldgate.
Bike_Ped_003 (11/02/2017, 266 mots) : Appel de la police concernant un piéton tué dans une collision avec un cycliste à Shepherd's Bush.	Car_Cyc_003a (21/06/2015, 192 mots) : Un cycliste, âgé de 60 ans, meurt après un accident survenu à minuit à Harrow, au nord-ouest de Londres.	Car_Ped_003 (19/12/2016, 324 mots) : Un horrible accident à grande vitesse au passage à niveau.
Bike_Ped_004 (12/02/2016, 130 mots) : Accident à Old Street : Une ambulance aérienne s'est rendue sur place après un accident entre un cycliste et un piéton.	Car_Cyc_003b (21/06/2015, 250 mots) : Une famille rend hommage à un « héros et une idole » après que son grand-père a été renversé et tué par une voiture.	Car_Ped_004 (14/10/2013, 463 mots) : Une mère tuée par une voiture alors qu'elle se précipitait chez elle pour voir sa fille de 7 ans de retour d'une soirée pyjama.
Bike_Ped_005 (09/03/2016, 466 mots) : Une femme « merveilleuse » a été tuée après un accident avec un cycliste à Old Street.	Car_Cyc_004 (29/08/2017, 445 mots) : Accident à Holloway : Un cycliste tué dans un accident avec une camionnette sur Camden Road.	Car_Ped_005a (18/05/2015, 96 mots) : Accident à Brentford : Un homme d'une trentaine d'années est mort après avoir été percuté par une voiture.
Bike_Ped : Vélo/Piéton	**Car_Cyc : Voiture/Vélo**	**Car_Ped : Voiture/Piéton**

Car_Cyc_005 (25/11/2014, 288 mots) : Un « racing joyrider » tue un enseignant en rentrant chez lui à vélo.	Car_Ped_005b (18/05/2015, 364 mots) : Un piéton est tué en traversant une route de l'ouest de Londres « infestée de "boy racers" ».

3. Quelles sont les principaux résultats ?

Quatre conclusions principales ont été tirées de ce travail. Tout d'abord, les articles de presse sur les personnes tuées à vélo font référence à d'autres collisions antérieures – avec des formules comme « c'est le troisième cycliste tué à Londres cette année » –, alors que les articles sur les personnes tuées à pied n'y font pas mention. En d'autres termes, les décès de piétons ont été décrits comme des incidents isolés plutôt que comme faisant partie d'un problème plus large de sécurité routière, même s'il y a plus de décès de piétons que de cyclistes à Londres.

Deuxièmement, les références à des collisions antérieures dans les rapports sur les décès de cyclistes sont axées sur l'implication d'une bicyclette. Des formulations comme « la mort du cycliste porte à sept le nombre total de cyclistes tués sur les routes de Londres cette année » ou « la mort du cycliste survient un peu plus d'une semaine après la mort d'un autre cycliste » ne font que faire le lien avec un nombre croissant de décès de cyclistes. Ils n'établissent pas de liens avec d'autres similitudes potentiellement pertinentes, telles que le type de route, la présence d'un carrefour, la présence ou l'absence d'infrastructures adéquates. Si les articles de presse ont donc mis en évidence un problème de sécurité routière plus large lié au cyclisme, ce problème majoritairement présenté comme concernant la bicyclette et son conducteur, plutôt que les dangers des environnements dans lesquels ils évoluent, ou le comportement des autres usagers de la route.

Troisièmement, les articles de presse ont tendance à décrire les collisions elles-mêmes comme si toutes les parties impliquées possédaient la même puissance physique. Il est écrit par exemple qu'« un cycliste a été tué après un accident avec une camionnette », plutôt que de dire que la partie la plus lourde et la plus rapide est entrée en collision avec la partie la plus lente et la plus vulnérable. Cela est particulièrement évident lorsque la victime est à vélo, minimisant la supériorité en termes de poids et de vitesse des véhicules à moteur et le danger qu'ils représentent pour les usagers de modes non motorisées.

Enfin, les conducteurs de voiture impliqués sont le plus souvent mentionnés indirectement,

Enfin, les conducteurs de voiture impliqués sont le plus souvent mentionnés indirectement, par exemple : « Un homme d'une trentaine d'années est mort la nuit dernière après avoir été renversé par une voiture. » Cela a pour effet de faire du conducteur de la voiture un tiers passif dont l'implication est distante de la collision, et de concentrer davantage les questions de sécurité sur le cycliste ou le piéton. Les exceptions sont les cas où les conducteurs sont associés à une autre infraction, comme le fait de ne pas s'arrêter, par exemple : « La police recherche aujourd'hui un conducteur soupçonné de délit de fuite après la mort d'un cycliste. » Dans ces cas, les conducteurs sont décrits comme faisant partie d'un groupe spécifique, celui des conducteurs « voyous », comme les « Boy Racers » et les « Joyriders » [4] .

Exemples de phrases représentatives de différentes catégories socio-sémantiques

Catégorie et description	Exemples
Exclusion : L'acteur social est évoqué en relation avec la collision.	*« Un cycliste est mort après avoir été impliqué dans un accident avec une voiture » (Car_Cyc_001).* Le cycliste est présent (non exclu), l'automobiliste est en arrière-plan (partiellement exclu).
Impersonnalisation : L'acteur social est représenté par la référence à un objet associé (Objectivation) ou à une qualité qu'il est censé avoir (Abstraction).	*« [...] percuté par une Rolls-Royce Wraith de 250.000 £ » (Car_Ped_001)* L'automobiliste est impersonnalisé par l'objectivation d'une voiture luxueuse. À noter que par rapport à l'objectivation, l'abstraction n'apparaît que faiblement dans nos résultats.
Répartition des rôles : L'acteur social effectue une action dans la phrase (rôle actif) ou reçoit l'action dans la phrase (rôle passif)	*« [...] une Mazda MX-5 est entrée en collision avec un piéton [...] » (Car_Cyc_005b)* Le conducteur de la voiture (objectivé en tant qu'une voiture) effectue l'action d'entrer en collision (rôle actif). *« un homme d'une trentaine d'années est mort dans l'accident avec la camionnette Ford Transit » (Car_Cyc_004)* Le conducteur de la camionnette (objectivé en tant qu'une camionnette) reçoit l'action de l'accident en même temps que le cycliste (rôles passifs).
Fonctionnalisation et identification : L'acteur social est décrit par sa fonction	*« Un cycliste a été tué lors de la Journée mondiale de la bicyclette. La victime [...] » (Car_Cyc_002)* L'individu est fonctionnalisé par son mode à travers le nom « cycliste » et identifié de manière discursive par le rôle de « victime ». *« La mère de*

Catégorie et description Exemples

est décrit par sa fonction (activité/rôle), et/ou par ce que la société lui attribue intrinsèquement.	*deux enfants avait commencé en janvier comme responsable des ressources humaines [...] »* (Bike_Ped_005) Piéton identifié par des marqueurs relationnels (être mère) et socio-économiques (exercer une profession)
Référence générique et spécifique : L'acteur social peut être généralisé à une ou plusieurs classes de personnes, ou spécifique en en faisant un individu identifiable.	*« [...] le cycliste, qui serait un homme d'une trentaine d'années [...] » (Car_Cyc_004)* Le mot « cycliste » est généralisé à une catégorie générique de personnes (les hommes) par l'utilisation du singulier sans article défini. *« L'homme de 72 ans a été frappé par le cycliste [...] »* (Bike_Ped_003) Le piéton est rendu identifiable par une référence spécifique (article défini). Notez que le fait de rendre un acteur « identifiable » implique souvent plusieurs phrases de ce type et ne doit pas nécessairement inclure le nom.
Assimilation : Les acteurs sociaux peuvent être assimilés à des groupes par l'utilisation de quantificateurs (Agrégation) ou de mots qui expriment des identités de groupe (Collectivisation). Aux fins de la présente étude, ces derniers comprennent les identités de groupe modales.	*« [...] ils roulent à toute allure entre les feux de signalisation des carrefours, avant de ralentir à nouveau [...]. » (Car_Ped_004b)* L'automobiliste a déjà été associé à ce « ils » (des « joyriders ») plus tôt dans l'article. L'utilisation d'un quantificateur indéfini permet de les agréger en un groupe. *« [...] un cycliste a été tué lors de la Journée mondiale de la bicyclette. » (Car_Cyc_002)* Le cycliste est désigné à plusieurs reprises par le terme « cycliste » et est associé à l'identité de ce groupe modal par la juxtaposition avec la Journée mondiale de la bicyclette.

4. Quelle est votre contribution aux débats théoriques et politiques ?

S'appuyant sur des recherches antérieures, ma thèse a confirmé la tendance des articles de presse à minimiser à la fois les différences de pouvoir entre les différents usagers de la route, et les actions des conducteurs en tant qu'individus. Cependant, alors que les recherches précédentes ont montré que les décès de cyclistes et de piétons avaient tendance à être rapportés comme des incidents isolés, mon étude a révélé que ces articles de presse incluaient des références à des collisions antérieures lorsqu'ils décrivaient les décès de cyclistes. Cette constatation était inattendue et peut suggérer que le journal

concerné tente d'améliorer sa façon de rendre compte de telles collisions. On peut penser qu'il est influencé par l'implication des médias dans les débats sur la sécurité des cyclistes à Londres [5] .

Cependant, les décès de piétons étaient sur la période étudiée toujours rapportés comme des incidents isolés, tandis que les références à des collisions antérieures impliquant des personnes à vélo ne mettaient pas l'accent sur les sources de danger impliquées, risquant de renforcer les croyances selon lesquelles le vélo serait en soi intrinsèquement risqué (alors que la majorité des décès à vélo impliquent des véhicules à moteur). Je pense que si les articles de presse ne communiquent pas sur les dangers que représente l'inégalité de la puissance physique des véhicules à moteur par rapport aux personnes à pied ou à vélo, la compréhension de ces dangers par le public et la volonté politique d'y remédier resteront limitées. Mes conclusions ont déjà contribué à une consultation sur l'élaboration de directives sur le traitement médiatique des collisions routières en Grande-Bretagne (https://www.rc-rg.com (https://www.rc-rg.com)), ce qui suscite un intérêt international.

---

10 Directives relatives au traitement des collisions routières destinées aux rédacteurs [6]

1. À tout moment, soyez précis, dites ce que vous savez et, surtout, ce que vous ne savez pas.
2. Évitez d'utiliser le mot « accident » tant que les faits de la collision ne sont pas connus.
3. Si vous parlez d'un conducteur, dites « conducteur » et non « véhicule ».
4. Prenez en considération l'impact sur les amis et les parents de la publication des détails de la collision.
5. Faites preuve de prudence lors de la publication de photos, y compris les séquences ou les images générées par les utilisateurs.
6. Lorsque vous rendez compte d'une collision entraînant des perturbations de circulation, mettez en avant le préjudice le plus important, à savoir les morts et les blessés.
7. Veillez à ce que le langage utilisé ne stigmatise pas une personne en tant que membre d'un « groupe » spécifique.
8. La couverture des risques perçus sur les routes doit être basée sur des faits et contextualisée.
9. Évitez de présenter les infractions à la loi ou au code de la route comme acceptables, ou leurs auteurs comme des victimes.

ou leurs auteurs comme des victimes.

10. Consultez des professionnels de la sécurité routière, qui fournissent expertise et conseils.

Quelques exemples de tournures problématiques et propositions de réécriture [7]

AU LIEU DE	PRÉFÉRER	RAISONNEMENT
Deux personnes ont été blessées à la suite d'un accident sur Broadway.	Deux personnes ont été blessées à la suite d'une collision sur Broadway.	Remplacer « accident » par le terme « collision », plus neutre.
Hommages laissés sur les lieux après la mort d'un bébé dans un accident de poussette.	Hommages sur les lieux où un bébé dans une poussette a été tué après avoir été heurté par un conducteur.	Inclure la mention du conducteur, au lieu de laisser entendre qu'une poussette s'est écrasée toute seule.
Une femme a été gravement blessée lorsqu'une voiture a percuté son domicile. La police a déclaré qu'un homme de 21 ans avait été arrêté, suspecté de conduite en état d'ivresse.	Une femme a été gravement blessée lorsqu'un conducteur a percuté son domicile. La police a déclaré qu'un homme de 21 ans avait été arrêté, suspecté de conduite en état d'ivresse.	Remplacer « voiture » par conducteur.
Un adolescent a été transporté à l'hôpital à la suite d'un accident entre une voiture et un cycliste.	Un adolescent a été transporté à l'hôpital à la suite d'un accident entre un conducteur et un cycliste.	Évoque les deux acteurs humains, au lieu d'une personne et d'un véhicule.
Oaktree Road a été fermée pendant deux heures après qu'un accident impliquant deux voitures a fait trois blessés.	Trois personnes ont été blessées dans un accident impliquant deux voitures, entraînant la fermeture d'Oaktree Road pendant deux heures aujourd'hui.	Mettre l'accent mis sur les blessures et les collisions, plutôt que sur les retards.

5. Quelles sont les questions soulevées par votre recherche qui pourraient être abordées à l'avenir ?

En utilisant le « modèle de l'acteur social », mon approche était différente de la plupart des recherches précédentes dans ce domaine. Comme j'ai étudié un journal publié à Londres, des questions se posent de savoir si les reportages publiés dans d'autres journaux – et en dehors des grandes villes et dans d'autres pays – présentent des caractéristiques similaires ou différentes lorsqu'ils sont examinés à travers le même modèle. Par exemple, dans quelle mesure les représentations de la sécurité des cyclistes peuvent-elles être différentes dans des pays comme les Pays-Bas, où un plus grand nombre de journalistes et de lecteurs sont susceptibles d'être des utilisateurs réguliers de bicyclettes ? Mes recherches ont permis d'identifier des différences entre la représentation des cyclistes et celle des piétons dans les articles des journaux sur les collisions mortelles avec des conducteurs de voitures, ce qui soulève des questions quant à la représentation des collisions entre piétons et cyclistes. Bien que j'aie inclus de telles collisions, le nombre de décès et donc d'articles dans les journaux était très faible et aucun modèle cohérent n'a été trouvé. Une analyse d'autres types de couverture médiatique de ces cas, comme les articles d'opinion et les rapports sur les affaires judiciaires, pourrait aider à répondre à cette question.

Téléchargement

Télécharger le mémoire complet (en anglais)
(/sites/default/files/editor/fevyer_thesis_new_voices_2020.pdf)

Notes

(1) Magusin, H., 2017. If You Want to Get Away with Murder, Use Your Car. Earth Common Journal [online], 7 (1), 65–97. Disponible sur https://journals.macewan.ca/earthcommon/article/view/1229. Ralph, K., Iacobucci, E., Thigpen, C. G., and Goddard, T., 2019. Editorial Patterns in Bicyclist and Pedestrian Crash Reporting. Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board [online], 2673 (2), 663–671. Disponible sur http://journals.sagepub.com/doi/10.1177/0361198119825637. Scheffels, E., Bond, J., and Monteagut, L. E., 2019. Framing the Bicyclist: A Qualitative Study of Media Discourse about Fatal Bicycle Crashes. Transportation Research Record, 2673 (6), 628–637.

(2) Goddard, T., Ralph, K., Thigpen, C. G., and Iacobucci, E., 2019. Does news coverage of

(2) Goddard, T., Ralph, K., Thigpen, C. G., and Jacobsen, L., 2019. Does news coverage of traffic crashes affect perceived blame and preferred solutions? Evidence from an experiment. Transportation Research Interdisciplinary Perspectives [online], 3, 100073. Disponible sur https://doi.org/10.1016/j.trip.2019.100073

(3) van Leeuwen, T., 2009. Discourse, of Course. In: Renkema, J., ed. [online]. Amsterdam: John Benjamins Publishing Company, 277–292. Disponible sur http://repositorio.unan.edu.ni/2986/1/5624.pdf

(4) Difficiles à traduire, les termes « joyriders » et « boy racers » désignent des jeunes passionnés de voiture et de vitesse.

(5) Macmillan, A., Roberts, A., Woodcock, J., Aldred, R. and Goodman, A. 2016. Trends in local newspaper reporting of London cyclist fatalities 1992-2012: the role of the media in shaping the systems dynamics of cycling, Accident Analysis & Prevention, 86, 137-145.

(6) Road Collision Reporting Guidelines (https://231ea4fd-cd4f-476d-b67e-838d6b31f0d2.filesusr.com/ugd/c05c10_3f73627e43894c8496f379a2b9e84fd3.pdf)

(7) Road Collision Reporting Guidelines (https://231ea4fd-cd4f-476d-b67e-838d6b31f0d2.filesusr.com/ugd/c05c10_3f73627e43894c8496f379a2b9e84fd3.pdf)

Thématiques associées :

MODES DE VIE

POLITIQUES

THÉORIES

---

[1] https://fr.forumviesmobiles.org/mobilithese/2020/08/31/seconde-edition-prix-mobilithese-13415

[2] https://231ea4fd-cd4f-476d-b67e-838d6b31f0d2.filesusr.com/ugd/c05c10_3f73627e43894c8496f379a2b9e84fd3.pdf

[3] https://231ea4fd-cd4f-476d-b67e-838d6b31f0d2.filesusr.com/ugd/c05c10_3f73627e43894c8496f379a2b9e84fd3.pdf