

Prise de position 1/23

Peser ses mots quand on parle de la marche



Recommandations pour rééquilibrer les discours traitant de sécurité routière

Jenny Leuba

Justine Anken

mobilitepietonne.ch



Fussverkehr Schweiz
Mobilité piétonne Suisse
Mobilità pedonale Svizzera

Le langage comme levier pour susciter la transition de la mobilité

Mobilité Piétonne Suisse s'inscrit dans un courant de réflexion global sur le rôle du langage dans le traitement de la mobilité et en particulier de la sécurité routière, avec une attention spécifique sur la manière de se référer aux personnes à pied. L'enjeu consiste notamment à remettre en question certaines formulations courantes sur la forme et le fond dans les textes et débats consacrés à la thématique.

Les discours sur la mobilité contribuent à façonner des représentations de faits et de situations nécessairement subjectives puisque limitées par le langage, tant par la manière dont ils sont formulés, que par les éléments qui sont mentionnés ou omis. Les représentations qui en découlent construisent un système qui contraint le champ des possibles dans la recherche de mesures pour limiter les dangers que représentent la circulation routière dans les espaces où se déroulent les activités humaines. Elles influencent les acteurs politiques dans leurs prises de décisions et les usager-ère-s de la route dans leur comportement.

La présente prise de position s'adresse aux médias, institutions publiques (confédération, cantons, communes), associations et à tous les acteurs de la mobilité et de la sécurité routière ainsi qu'au grand public. Mobilité piétonne Suisse invite à prendre conscience que les choix de formulation ne sont pas neutres et formule quelques recommandations pour l'illustrer.

1 Enjeux

Les professionnel-le-s de la mobilité et les médias jouent un rôle majeur dans la formation des opinions publiques. La manière dont les piétons, y compris lorsqu'ils sont victimes de collision avec des véhicules sont décrits dans les médias, a une influence significative sur le comportement et les politiques relatives notamment aux déplacements à pied. Cela a donc également un effet sur le succès des politiques de sécurité routière mises en place pour protéger les êtres humains et sur la promotion des modes de transport actifs que sont la marche et le vélo, politiques vers lesquelles tendent toutes les communes aujourd'hui. L'observation des titres d'articles de journaux ou de sujets radio TV traitant de sécurité routière, courts et accrocheurs, faisant référence à des piétons illustre bien la problématique.

L'objectif de cette prise de position est de faire prendre conscience que certaines formulations lues à maintes reprises et auxquelles on ne fait plus attention alimentent un système de valeurs et de représentations qui impacte la représentation des piétons dans les discours sur la mobilité et en particulier sur la sécurité routière. La présente publication invite les professions concernées à identifier les termes et formulations qu'elles emploient et à s'interroger sur leurs implications.

Est-il possible d'avoir plus d'impact et de contribuer à des rues plus sûres en s'exprimant différemment ?

2 Interroger les formulations courantes

Les mots choisis pour nommer la victime et le responsable en cas d'accident de la route ainsi que le recours au passif jouent un rôle dans la perception de l'évènement. Ainsi l'usage du passif permet souvent d'omettre l'agent¹. Agent, qui dans le cas d'une collision entre un véhicule et un piéton, est souvent la personne au volant du véhicule. Le sujet de presse ne parle alors souvent que d'un piéton. De plus, si les médias mentionnent volontiers des piétons (personnes), ils évoquent souvent « l'objet » à la place du deuxième acteur impliqué : une voiture, un bus ou encore un camion plutôt que la personne au volant de ce dernier, pourtant responsable de la trajectoire de son véhicule. Il est fréquent de lire des au passif comme : « *Le piéton heurté (par un véhicule) dimanche est décédé des suites de ses blessures* ».

Le fait d'omettre l'activité de conduite de l'automobiliste le décharge de sa responsabilité et « masque » celle-ci au lectorat.

Pour aller plus loin encore, on retrouve souvent un lexique de termes évoquant la fatalité et formulé du point de vue exclusif de l'automobiliste ; « surgir », « soudainement », un piéton « masqué » par, « de nulle part ». Ces formulations sous-entendent que la collision était inévitable. La personne, adulte ou enfant, qui marche a une destination, des raisons d'être là où elle se trouve et suit un itinéraire. De son point de vue, elle ne « surgit » pas de « nulle part ». Ce sont également des expressions qui incitent le lectorat à neutraliser la responsabilité individuelle de l'automobiliste tout en cimentant les rapports de force dans le système de mobilité.

A l'international, les acteurs s'interrogent aussi sur le langage

Une réflexion sur le langage est en cours dans un nombre croissant de cercles professionnels traitant de mobilité. Le terme « mobilité active » est par exemple de plus en plus fréquemment utilisé à la place de « mobilité douce »¹ pour mettre en avant l'enjeu de santé publique. En sécurité routière, l'emploi du mot « crash » au lieu de « accident » en anglais fait débat au Global Forum for Road Safety WP1 de l'ONU, ou encore à l'International Federation of Pedestrians (IFP) dont Mobilité piétonne Suisse fait partie.

¹ Marche et piéton, Réflexion sur le vocabulaire, Mobilité piétonne Suisse, 2015

Une référence actuellement très employée pour étayer cette position est le livre « Movement » du professeur Marco te Brömmelstroet co-écrit avec la journaliste Tania de Verkade. Ils invitent à prendre conscience de l'impact des formulations courantes dans les récits d'accidents de la route impliquant des piétons et appellent à une remise en question des pratiques rédactionnelles. Un plaidoyer que reprend aussi Katja Diehl dans son best-seller « Autokorrektur » (2022).

Le terme « accident » suggère l'inévitabilité

Une formulation avec un seul agent et ou au passif peut suggérer un « accident », inévitable sans réelle personne en faute. L'emploi du mot « accident » en anglais fait d'ailleurs débat pour cette raison. Dans les pays anglophones, notamment au Canada, les milieux de la sécurité routière se mobilisent pour l'usage du terme « crash » ou « collision » en particulier lorsque la responsabilité de l'automobiliste est établie.

¹ L'agent est défini ici comme l'être ou la chose qui est l'auteur de l'action exprimée par le verbe.

Impressum

Peser ses mots quand on parle de la marche

Mobilité piétonne Suisse
Klosbachstrasse 48
8032 Zurich
Tél. +41 (0)43 488 40 30
info@mobilitepietonne.ch
www.mobilitepietonne.ch

Auteurs :
Jenny Leuba, Justine Anken

Illustrations: Mobilité piétonne Suisse

Photos: Mobilité piétonne Suisse

Zurich, Mars 2023

En français, un « accident » évoque aussi une certaine fatalité et minimise la violence et la tragédie de ces événements. En les considérant ainsi, les politiques de sécurité routière manquent d'ambition. En effet le discours courant laisse penser que la question est « Combien d'accidents sont acceptables », et pas « Comment éviter tout accident ? ».

Pourtant, comme l'écrit l'OMS dans un rapport¹, les accidents de la circulation sont des événements créés par les humains qui peuvent faire l'objet d'analyses et de mesure de prévention. Pour cette raison, nous recommandons d'employer, lorsque cela est possible, le mot « collision », tout en soignant la mise en contexte qui accompagne un discours sur la sécurité routière. Mobilité piétonne Suisse est convaincue qu'aucune vie ôtée ou entravée par un accident routier ne se justifie et que des contextes de vie quotidienne accidentogènes ne peuvent être tolérés.

Replacée dans le contexte, la grande quantité de piétons blessés interpelle

Parler d'« accidents » et en les traitant comme des « faits divers » sans description de contexte, sans statistique ni historique, ne permet pas de mettre en lumière le système de pensée et d'organisation des infrastructures de transports qui, bien souvent, jouent un rôle dans la survenue des « accidents ».

Par exemple, lorsqu'à lieu une collision entre un automobiliste et un enfant à pied, dans plus de la moitié des cas l'automobiliste n'a pas respecté la priorité de l'enfant. Il peut être utile de rappeler que plus de 5 enfants sont blessés sur les routes de Suisse chaque jour. 180 accidents graves de ce type ont lieu chaque année, soit environ un jour sur deux. Plus généralement en Suisse, on recensait en 2021 1'819 collisions entre véhicule et piéton, avec pour conséquences 424 piétons gravement blessés, et 37 décédés².

3 Identifier les causes et les responsabilités

Considérer le rôle du système dans les réflexions

La majorité des collisions routières ne sont évidemment pas des actes délibérés et sont un drame pour tout un chacun. Il faut réaliser qu'elles sont, d'une part, le résultat d'erreurs humaines, mais qu'elles sont d'autre part aussi la conséquence de choix politiques et de société dans la conception des systèmes urbains et de mobilité, notamment la gestion des vitesses et les aménagements, qui engendrent, ou non, certains risques. Tant qu'une coprésence entre personnes à pied et véhicules (conduits par des humains ou automatisés) existera, la sécurité absolue ne peut être garantie.

Mais même en présence de voitures, les collisions sont, pour une très grande partie au moins, évitables. Les moyens pour le faire sont disponibles, notamment en adoptant des vitesses qui ne mettent pas gravement en danger les autres usager-ère-s, et peut, en théorie, être fait du jour au lendemain. Les aménagements urbains sont par ailleurs aussi un levier déterminant. Les infrastructures conçues pour la circulation automobile favorisent la vitesse et la fluidité du trafic routier et repoussent les personnes à pied dans les bords, restent en place pour 50 ans.

¹ OMS, Rapport mondial sur la prévention des traumatismes dus aux accidents de la circulation, 2004

² OFS, 2021

Prendre le volant engage une grande responsabilité

En prenant le volant, chacune et chacun prend aussi la responsabilité de se mouvoir protégé-e dans un véhicule de plus d'une tonne propulsé par un moteur qui, involontairement, met potentiellement en danger les personnes présentes dans la rue. Si l'automobiliste est souvent quasiment absent des descriptions d'accident, l'intérêt marqué pour le piéton dans un article contribue à lui accorder une certaine responsabilité dans l'évènement. Ainsi, lorsqu'un-e automobiliste heurte une personne à pied, on se concentre souvent sur la question de savoir si la victime se trouvait bien sur le passage piéton, si elle regardait son téléphone, si elle écoutait de la musique, si les vêtements qu'elle portait étaient de couleur sombre, sur son âge, s'il faisait nuit etc.... Mais on s'intéresse peu à la personne qui conduisait le véhicule. Est-ce qu'elle-même écoutait de la musique ? réglait son GPS ? plaisantait avec les autres passagers? mangeait un sandwich ? Autant de distractions qui sont généralement mentionnées pour un acteur et pas pour l'autre. Ce déséquilibre contribue, parfois de manière inconsciente, à accabler la victime au point, presque, de rendre le piéton coupable de se déplacer à pied.



III. 1 Prendre le volant d'une véhicule lourd et volumineux implique toujours une grande responsabilité.

Par ailleurs, en accentuant le risque encouru à pied, certains acteurs vont parfois jusqu'à recommander explicitement de préférer d'autres modes de déplacement. Les conséquences de tels discours découragent certaines catégories de la population, notamment les seniors ou les parents de jeunes enfants, d'utiliser la marche pour leurs déplacements et ce malgré les bénéfices prouvés pour leur santé physiques et psychiques. Certaines campagnes de prévention routière appellent aussi les piétons à porter des vêtements de couleurs claires, des accessoires réfléchissants, à chercher le regard des autres usager-ère-s de la route ou à vérifier la sécurité malgré les signaux lumineux. Ce faisant elles alourdissent la charge mentale des personnes qui par leur mode de déplacement ne mettent pas les autres en danger et leur attribuent la responsabilité d'éviter une collision, alors que le problème est inverse : en réalité, c'est l'environnement qui doit garantir la sécurité pour tous les usager-ère-s, et en particulier les plus exposé-e-s.

Être visible dans la rue est une bonne chose mais les campagnes de sécurité manquent souvent d'aborder les autres leviers possibles pour sécuriser les déplacements à pied.



4 Souligner le bénéfice des mesures de sécurité

Voir le verre à moitié vide ou à moitié plein influence nettement la perception qu'on peut avoir de mesures d'aménagement urbain ou de gestion de la mobilité qui contribuent à la sécurité routière. Car personne n'aime perdre, avoir moins. Bien souvent, les mesures prises par les villes sont présentées comme des restrictions, des atteintes « contre » les automobilistes ou encore les commerces. Or ces actions visent en premier lieu davantage de sécurité, donc sauver des vies, et plus de qualité de vie, de santé, de bien-être, pour le plus grand nombre. En plus de ne mettre en danger personne, la marche est le mode le plus socialement équitable, le meilleur marché, le plus écologique et sain. Il est donc d'intérêt commun que les autorités favorisent ce moyen de déplacement. Les avantages de la marche devraient toujours être mis dans la balance face à la moindre liberté à se déplacer en voiture.

Des rues libérées

Un des meilleurs exemples est peut-être l'habitude de dire qu'on « ferme » la route, lorsqu'on y favorise les activités de voisinage, le jeu et les déplacements actifs, et qu'on demande au trafic motorisé de passer ailleurs. Plusieurs textes récents mentionnent cependant que la rue a été « ouverte » ou encore « libérée », ce qui offre une autre perspective et provoquera peut-être moins de réticence.



Rue « fermée » vs « ouverte » :
La Mittelstrasse à Berne est régulièrement ouverte pour accueillir diverses activités qui font vivre le quartier.

Une vitesse sûre

Autre phénomène, ce que l'on nomme généralement la « réduction de la vitesse », soit ralentir, baisser, diminuer. Un champ lexical qui se rapporte toujours au fait d'avoir « moins », dans la perspective automobile. Or cette mesure est cruciale pour diminuer le danger que cause la présence des véhicules motorisés dans nos espaces de vies. La vitesse est un des principaux leviers en matière de sécurité routière puisqu'il influence la distance d'arrêt et la gravité du choc en cas de collision. Une limite de circulation à 30km/h ou 20km/h est donc une vitesse « sûre », comme le démontre de nombreuses études portant sur le nombre de collisions, leurs conséquences ou encore les distances de freinage. Réguler la vitesse réduit donc le danger, cela permet d'éviter une part de collisions graves voire mortelles. Certains termes sont plus neutres, comme modérer ou apaiser la vitesse. Mais il est surtout souhaitable, lorsqu'on évoque ce type de mesures, de rappeler leur sens premier et leur efficacité pour limiter le nombre et la gravité des accidents.

5 Recommandations

Pour adopter un discours plus équilibré en matière de sécurité routière, Mobilité piétonne Suisse recommande aux médias / milieux actifs dans la sécurité routière les principes de rédaction suivants ;

- **Mentionner l'agent (responsable) dans les titres de presse et les articles.**
Au lieu de « Le piéton renversé mardi est décédé. »¹,
préférer « Le piéton renversé mardi par un-e automobiliste est décédé ».
- **Utiliser l'actif dans les titres et articles de journaux / documents traitant de sécurité routière.**
Au lieu de « Un piéton grièvement blessé par une voiture »,
Préférer « Un-e automobiliste blesse grièvement un-e piéton-e ».
- **Utiliser, lorsque possible, le mot « collision » ou des formulations alternatives qui mettent en contexte plutôt que « accident » dans les articles / textes traitant de sécurité routière lorsqu' un-e automobiliste heurte un piéton.**
Au lieu de parler d'« un accident »,
préférer le terme collision qui inclut également l'agent. « Alors qu'une personne conduisait son véhicule sur la rue XY, elle est entrée en collision avec une personne qui marchait sur le trottoir/traversait ... »

¹ Le Matin, 7.2.2020



Fussverkehr Schweiz
Mobilité piétonne Suisse
Mobilità pedonale Svizzera