

Sous la direction de Dominique Marchetti

*Communication et médiatisation
de l'État*

La politique invisible

Collection « Communication, médias et sociétés »

Presses universitaires de Grenoble
BP 47 – 38040 Grenoble cedex 9
Tél. : 04 76 82 56 52 – pug@pug.fr / www.pug.fr

Chapitre 1

L'État conducteur

La circulation de la « sécurité routière »
dans les journaux télévisés français

Matthieu Grossetête

L'accession du problème des risques routiers à la dignité politique et journalistique (Darras, 2006) a pour point de départ un paradoxe. L'augmentation brutale de la part de reportages consacrés aux risques routiers dans les journaux télévisés de TF1 et France 2 à partir de 2002 est en décalage avec la réalité statistique du problème puisqu'elle débute au moment même où le nombre d'accidents mortels de la circulation est à son plus bas niveau historique, environ 8000 accidents mortels annuels en 2000. Alors que la mortalité routière recensée était auparavant beaucoup plus élevée (plus de 15000 victimes dans les années 1970 à environ 11000 en 1985), elle n'a jamais fait l'objet d'une telle attention de la part des deux principales chaînes françaises de télévision.

La tentation est alors grande pour le chercheur d'attribuer cet intérêt journalistique soudain pour la sécurité routière à sa seule accession au statut de cause présidentielle, énoncée le 14 juillet 2002 par Jacques Chirac, alors chef de l'État, comme l'un des trois chantiers prioritaires du

quinquennat aux côtés du cancer et du handicap. Mais les travaux portant sur la construction des problèmes publics ont montré que tous ne se valaient pas dans l'espace journalistique. Le succès du thème des risques routiers au sein des journaux télévisés ne peut être aussi simplement déduit de sa seule position dans l'agenda politique comme le montre le moindre intérêt médiatique qui a été porté aux deux autres chantiers présidentiels. En effet, les dangers de la route ont fait l'objet en 2002 de près de six fois plus de sujets que le cancer, pourtant responsable de près de vingt fois plus de décès. Cet inégal accès des problèmes publics au champ journalistique, en dépit d'un statut apparemment comparable, montre la contribution spécifique des journalistes à la production et la hiérarchisation de l'information grand public, et *in fine*, au renouvellement de la grille de perception des faits sociaux (Neveu, Quéré, 1996).

Les données statistiques mobilisées dans cet article proviennent du codage des notices de la base de données de l'Institut national de l'audiovisuel (INA) et du visionnage de certains sujets. L'analyse repose sur la base d'une extraction d'environ 800 sujets « sécurité routière », sur un total de 1537, saisis sur 6 mois jugés représentatifs du traitement de l'enjeu dans les journaux de 20 heures de TF1 et France 2 entre 1995 et 2005. Le dépôt légal exhaustif des contenus des diffuseurs hertziens ne débutant qu'en 1995, la période antérieure n'a pas été analysée. S'agissant des entretiens cités dans le texte, ils ont été réalisés en 2005 et 2006.

Loin de constituer une rupture, l'engagement présidentiel s'inscrit en réalité dans le sillage du travail politique du précédent gouvernement, la priorité ministérielle de 1997 devenant une grande cause d'État en 2000. Autrement dit, l'analyse de la présidentialisation de cette question, rend moins compte de l'accroissement du volume de sujets consacrés à cette thématique que des transformations de la prise en charge publique du problème et des interdépendances, invisibles à l'écran, que l'État noue, *via* les institutions propriétaires de l'enjeu (Gusfield, 1981), avec certaines fractions des journalistes de TF1 et France 2. La conversion de

la « sécurité routière » en problème public médiatique va de pair avec l'accroissement de l'État pénal (Bourdieu, Wacquant, 1992) dans la prise en charge publique de l'enjeu. L'objet de la recherche que nous avons menée vise donc à retracer la genèse étatique du traitement de cet enjeu dans les journaux télévisés de 20 heures des deux principales chaînes de télévision françaises, et tout particulièrement la consolidation de la dépendance de certaines fractions des journalistes aux forces de l'ordre dans la production de l'information. Plus largement, il s'agit de montrer dans quelle mesure, la forte médiatisation de cette problématique, contribue, dès la fin des années 1990, à mettre en scène la légitimité de l'État pénal, et à renforcer la méconnaissance sociale des accidents, aboutissant à réduire l'insécurité routière à une affaire quasi exclusive de comportement individuel. En présentant publiquement les décès routiers comme le résultat d'erreurs de comportements ou l'acte de conduite comme une entreprise individuelle (Desmond, 2006) c'est-à-dire en débarrassant les agents polarisants de l'espace routier (État, constructeurs, assureurs, sociétés d'autoroute, secteur pétrolier, etc.) de toute responsabilité pour la faire peser sur les seuls conducteurs, l'État rend le problème des accidents de la circulation d'autant plus gérable qu'il ne remet pas en cause l'organisation sociale (par exemple la distance séparant les scènes professionnelles et résidentielles, certaines infrastructures dangereuses ou les choix effectués dans l'arbitrage entre différents modes de transports). La sécurité routière en tant que catégorie d'intervention publique s'est en effet construite en laissant dans l'ombre les fondements sociaux des accidents de la circulation, entérinant l'idée que nous serions tous égaux face à l'accident.

Tableau 1. Volume de « sujets » consacrés aux trois causes présidentielles décrétées le 14 juillet 2002 et diffusés dans les journaux de 20 heures de TF1 et France 2 entre 1995 et 2005.

	Handicap	Cancer	Sécurité routière
1995	7	31	65
1996	20	130	58
1997	9	48	60
1998	16	43	67
1999	18	50	64
2000	25	60	121
2001	13	55	118
2002	22	53	294
2003	13	64	283
2004	41	63	228
2005	29	65	179
Total	213	662	1537

L'AJUSTEMENT DU TRAVAIL ADMINISTRATIF AUX LOGIQUES JOURNALISTIQUES

L'émergence de cette cause présidentielle s'inscrit dans une logique sociale préexistante visant à accentuer la pénalisation de certains comportements des conducteurs. L'individuation des problèmes d'insécurité est également en affinité avec les nécessités télévisuelles dominantes de présenter un problème simple, dont les causes et les coupables sont clairement identifiables, pour qu'il soit facilement compréhensible par un large public. C'est dans la mesure où la question n'est pas présentée comme touchant seulement certains groupes sociaux, qu'elle devient d'autant plus inacceptable. Pour que l'enjeu ne soit plus confiné dans certains microcosmes relativement spécialisés, la nécessité d'un élargissement de la population à risque désignée s'impose

comme une réponse aux contraintes de responsabilité (Pollak, 1991). Dès lors, la vision étatique dominante glisse progressivement à propos des accidents, d'un risque « acceptable » vers un risque « inacceptable » (Henry, 2007). La désocialisation du problème et son individualisation sont très visibles dans les documents administratifs à diffusion interne de l'époque, concluant à l'incrimination du facteur humain dans plus de 9 accidents sur 10. Il ne s'agit plus de lutter « pour la sécurité routière » mais « contre l'insécurité routière », la direction de la Sécurité et de la Circulation routière (DSCR) insistant « sur le fait que 92 % des accidents de la route sont liés à des erreurs de comportement et que chacun d'entre nous peut agir pour stopper ce massacre » (DSCR, 2000). Des traces objectives de cette conversion à la rhétorique quasi exclusive de la responsabilité individuelle, sont présentes dès la prise de fonction en 1997 de Jean Claude Gayssot au ministère de l'Équipement qui annonce l'objectif de diviser le nombre de décès routiers par deux en un an considérant que « l'accident n'est plus une fatalité! ». Cette ligne conductrice est exprimée par Lionel Jospin dans la dernière phrase d'un message intitulé « Ça suffit » diffusé le 28 juin 1999 : « Je refuse de considérer cet effroyable gâchis comme une fatalité (...) la responsabilité du problème se trouve entre nos mains (...) en changeant notre comportement quotidien au volant. »

La déception liée à l'augmentation de 5,8 % du nombre de morts en 1998 renforce alors la position d'une nouvelle génération d'entrepreneurs et communicateurs publics, hauts fonctionnaires de la DSCR. Soucieux d'accroître la *newsworthiness* de la cause, ils saisissent cette opportunité de « mauvais chiffres » pour demander avec succès une augmentation du budget communication de la DSCR qui passe de moins de 30 millions de francs en 1998 à 65 en 1999 puis 84 en 2000. L'État, la Fédération Française des Sociétés d'Assurances et le Groupement des Entreprises Mutuelles d'Assurances signent également le 1^{er} juillet 1998 un partenariat obligeant les assureurs à verser 0,5 % de leurs cotisations responsabilité civile automobile à des actions de prévention pour une durée de cinq ans.

Les dispositions militantes de l'ancienne directrice de la communication de la DSCR de 2000 à 2002, aujourd'hui rédactrice en chef de la revue *Sécurité routière*, ont largement contribué à fédérer ce mouvement de mobilisation à la fin des années 1990. Éluée municipale, diplômée de l'IEP de Paris, enseignante en IUT, membre de l'association « Communication Publique » présidée par Pierre Zémor, titulaire du prix des auditeurs RTL pour le premier spot choc diffusé à la radio, passeuse en France du thème du « conducteur désigné », elle réinvestit dans sa fonction de directrice de la communication un capital politique accumulé lors de diverses expériences de mobilisation dans les années 1980 et 1990. Elle a notamment travaillé sur le sida et l'opération « Pièces jaunes » lancée par Bernadette Chirac, l'épouse du président de la République de l'époque.

Le recrutement de Raymond Depardon pour cette première, puis d'autres réalisateurs de renom, (Jean Pierre Jeunet, Nils Tavernier, Remi Belvaud, Patrick Timsit, etc.) est significatif de cette intention de revaloriser symboliquement la sécurité routière en jouant de l'effet de prestige de ces nouveaux porteurs médiatiques de la cause. Au-delà de la couverture journalistique qu'elle suscite, cette nouvelle génération de campagnes (Brunet, 2007) marque une rupture dans la communication de l'État (Ollivier-Yaniv, 2000) en montrant, pour la première fois depuis la diffusion des premiers spots télévisuels dans les années 1970, l'accident et ses conséquences, considérant que la responsabilité est dans ce cas strictement reliée aux comportements des conducteurs. L'accession de la sécurité routière au label de grande cause nationale, obtenu en 2000 par le collectif d'associations « Arrêtons le massacre », formé à cette fin exclusive par la DSCR, constitue ensuite une étape décisive de la conversion de la thématique en objet d'intervention journalistique plus légitime. Elle anticipe largement la présidentialisation, comme peut l'évoquer l'un des acteurs structurants de cette mobilisation bureaucratique-associative hybride, rappelant au passage que les déclarations de Jacques Chirac s'inscrivent deux mois seulement après l'élection présidentielle de 2002 au cours de laquelle les questions sécuritaires ont pris une place prépondérante (Crespin, 2006).

« La présidentielle s'est faite sur l'insécurité et nous, on l'avait déjà analysé sous le thème du respect des règles, ce qui depuis fonde le discours. Ça anticipe largement le chantier présidentiel. Mme Massin [Ancienne déléguée interministérielle à la sécurité routière de 2000 à 2002] n'a pas arrêté de dire que les délits routiers, c'était de la délinquance, c'était son discours avant même que cela ne devienne celui de la loi Sarkozy contre la violence routière de juin 2003. Tous les médias comme *Auto-Plus* n'admettaient pas ce positionnement. Elle parlait de délinquance à une époque ou personne n'en parlait. Je me souviens d'une visite d'une partie des associations du collectif "Arrêtons le massacre" au candidat Chirac pour lui demander de prendre des engagements dès novembre 2001. Le chantier présidentiel, c'était la surprise totale. » (Ancienne directrice de la communication de la DSCR de 2000 à 2002.)

Les stratégies de mobilisation du collectif « Arrêtons le massacre », qui compte cinq associations de victimes de la route sur un total de treize, sont déjà marquées par un regard conducto-centré, parfois en rupture avec le mobile préexistant de certaines associations membres, dépossédées d'une partie de leur capacité propre d'interprétation des enjeux. « On est complètement contre l'image de l'handicapé véhiculée par la DSCR, on dit exactement l'inverse, il y a une vie après le handicap. On est un outil dans la boîte à outil de communication de la DSCR. Si on s'est associé au collectif "Arrêtons le massacre" c'est pour l'argent. Aujourd'hui, on ne s'associerait pas », explique ainsi le directeur de la communication de l'association des paralysés de France.

On peut esquisser rapidement un espace des prises de position existantes sur les responsabilités dans les accidents de la route: s'opposent ainsi le cadrage conducto-centré dénonçant le conducteur, véhiculo-centré rendant le véhicule responsable, infrastructuro-centré stigmatisant l'équipement routier et le cadrage multicausal embrassant les trois pôles précédents. L'usage que nous faisons de cet espace ne considère pas le passage d'un cadre d'interprétation à l'autre

comme une rupture radicale mais plutôt comme une variation d'intensité, une transformation des rapports de forces entre les agents sociaux situés à chacun des quatre pôles d'interprétation du problème. Le prisme comportemental surdétermine certes l'action publique en matière de « sécurité routière » depuis son origine, mais à des degrés divers selon les configurations historiques.

Les modes d'expression spectaculaires du collectif, ajustés aux besoins en images des journalistes de télévision (Marchetti, 1998), comme le déversement de grandes quantités de peinture rouge sur la vitrine des concessionnaires de constructeurs allemand ou les opérations comparables à celle de Mazamet ou en 1973 ses 17000 habitants s'étaient allongés dans la rue pour symboliser les victimes mourant chaque année sur les routes, se placent ainsi régulièrement sous l'égide de la DSCR, afin de « créer une opportunité de prise de parole dans les médias » (DSCR, 2000). La rénovation de la communication se manifeste également par des stratégies partenariales plus élaborées avec la création du label « Arrêtons le massacre », dont se voient distingués par le groupe d'intérêt du même nom les partenaires médiatiques de la cause « sécurité routière », autrefois réputés pour leur retrait.

« Avec Isabelle Massin, on l'a dit, l'argent n'a pas d'odeur pour la bonne cause. Les alcooliers, on leur a dit à propos du conducteur désigné, ce n'est pas une personne qui boit en moins parce que les 4 autres peuvent encore consommer. C'est comme pour le téléphone portable où j'ai fait une campagne que j'ai fait entièrement financer par les trois opérateurs, leur disant que sinon il y aurait une réglementation sur l'usage du téléphone au volant. » (Ancienne directrice de la communication de la DSCR de 2000 à 2002.)

D'autres logiques ajustées au travail journalistique sont par la suite plus directement intégrées aux routines administratives – signe de la centralité des fonctions liées à la médiatisation de l'enjeu, la direction à la communication est en 2002 associée à l'action interministérielle dans

une direction commune – telles que la création en 2000 de la « semaine de la sécurité routière », la mensualisation des chiffres d'accidentologie en 2001, leur présentation sous forme de palmarès, le développement de conférences de presse « coup-de-poing » simultanément à Paris et en province ou la simplification des communiqués et dossiers de presse. « On essaye de responsabiliser les gens individuellement, c'est chacun qui peut contribuer à la sécurité routière, c'est essentiel. La responsabilité individuelle est primordiale. Il faut que cela soit clair, dans un langage abordable pour le grand public. C'est un sujet extrêmement traité depuis que M. Namias [directeur de la rédaction de TF1] préside le Conseil national de sécurité routière (CNSR) », note cet attaché de presse de la DSCR. Favorisées à chacune des étapes du travail administratif, la diffusion de cette problématique individualisante et la volonté de communiquer sur une politique publique (Nollet, 2007) consensuelle pour faire émerger un scoop ou, à l'inverse, ritualiser l'information pour créer un effet « marronnier », facilitent ainsi la création d'une actualité nouvelle. C'est ainsi que TF1 (qui concentre 60 % de la couverture en 2000 contre environ 50 % en 1999), accorde gracieusement dans le cadre d'un partenariat noué en 2000 avec la DSCR, 45 passages (soit 10 millions de francs d'achat d'espace publicitaire) des spots de la deuxième campagne de Raymond Depardon lancée par la DSCR avant les journaux de 13 heures et de 20 heures. Étienne Mougeotte, le vice-président du groupe TF1, rappelle que « l'action ne s'arrêtait pas là parce que la chaîne accordait une large place à l'information et à la sensibilisation aux risques routiers » (DSCR, 2000). La nomination en 2002 de Robert Namias, auteur d'un rapport public sur les dangers de la vitesse (1995), à la présidence du CNSR (dont la fonction est de proposer des mesures au gouvernement) témoigne également de l'engagement au plus haut niveau de la première chaîne française en faveur de cette politique de lutte contre l'insécurité routière.

LE MONOPOLE DES SPÉCIALISTES DE L'AUTOMOBILE

L'information relative au risque routier, qui est peu valorisée dans les hiérarchies journalistiques, était jusqu'en 2002 principalement traitée par les deux spécialistes « automobile » des rédactions de TF1 et France 2. Leur proximité aux problématiques du monde des constructeurs (cf. chapitre 6) rend pour partie compte de la faible visibilité journalistique du problème jusqu'à la fin des années 1990. Sur la première chaîne, c'est d'abord le fondateur de l'émission spécialisée *Auto Moto*, créée en 1975, qui monopolise le sujet jusqu'à la privatisation de la chaîne en 1986. Son poste est ensuite repris par un ancien grand reporter devenu cameraman pour *Auto Moto*. Formé par son prédécesseur, il intègre la rédaction nationale dans le service « Notre Époque » aux informations générales habituellement en charge du traitement de l'enjeu sur la chaîne. C'est en son titre de président de l'association française des journalistes automobiles qu'il siège, lui aussi comme Robert Namias, au CNSR. Cette même proximité aux constructeurs automobiles, qu'ils fréquentent quasiment en permanence, se retrouve sur France 2 où ce sujet est tacitement traité par le spécialiste « automobile », rattaché au service économie. Liés par des affinités électives au-delà de leur activité professionnelle, ils manifestent tous deux ouvertement leur passion commune pour l'automobile ou la technologie et sont reconnus à ce titre jusqu'en 2002 comme légitimes sur la rubrique par leur hiérarchie. La confraternité les amène parfois à proposer au même moment à leurs rédactions respectives les sujets qu'ils souhaitent couvrir en vue de réduire l'incertitude d'avoir éventuellement à répondre, dans l'urgence, aux commandes ou de se voir disqualifiés dans la rédaction pour avoir « raté » un sujet diffusé par la concurrence.

« Sur les petits sujets, on se met d'accord pour sortir le sujet quand ça nous arrange pour ne pas subir la pression des rédacteurs en chef, comme ça, on a les temps de bien faire notre sujet, pas dans l'urgence. Si un sujet passe ce soir sur TF1 et que je n'en ai même pas parlé ici, je vais apparaître comme pas professionnel, pas prêt à l'heure. C'est nous qui avons l'info et vous n'en savez toujours rien, on détient le

moyen de diffuser au moment ou on veut. Alors là on propose lui comme moi le même jour, les rédactions font ce qu'elles veulent. Par contre, quand j'ai fait un essai de la Ferrari P45, c'est un coup que j'ai pu avoir par mes relations induites par de nombreuses années d'expérience, je savais qu'il n'y avait que moi qui pouvais la filmer, je n'allais pas l'appeler. » (Journaliste « automobile » à France 2.)

Cette solidarité professionnelle, qui explique pour partie l'homogénéité de la couverture des deux chaînes jusqu'aux années 2000, offre ainsi un terrain favorable à la mise en perspective de l'information, très proche de celle qui est dominante dans le champ automobile. Celle-ci s'explique par les affinités sociales et professionnelles qu'ils ont avec cet espace dont ils relatent les activités (Duval, 2004) et auquel ils participent à travers notamment les essais de voitures. La couverture de la « polémique » des régulateurs de vitesse Renault, accusés d'être à l'origine d'accidents, est à cet égard emblématique de leur propension à éviter d'incriminer la responsabilité des constructeurs : « Vous avez d'un côté des victimes d'accident lié au régulateur de vitesse et les constructeurs qui disent que c'est le conducteur qui est en cause, ça pose un vrai problème au journaliste, c'est sur ces 10 dernières années le cas de conscience le plus important que j'ai eu. Résultat, la justice a donné raison à ma prudence, débouté Renault et donné tort à tous les usagers », estime le journaliste « automobile » de France 2. Une partie des contacts de ces spécialistes sont d'anciens pilotes reconvertis, avec lesquels ils sont souvent amis. Philippe Monneret, ancien champion de moto reconverti dans la formation au pilotage, Jacques Laffitte, coureur de formule 1 dans les années 1980 consultant sur les grands prix pour TF1, Bernard Darniche, ancien pilote de rallye des années 1970 aujourd'hui président de l'association « Citoyens de la route », ou Jean Pierre Beltoise, ex-pilote de formule 1 dirigeant une école de perfectionnement à la conduite, peuvent ainsi être convoqués en tant qu'experts pour certains sujets. La nouvelle génération d'associations centrées sur la défense du conducteur, « 40 millions d'automobilistes » ou « Citoyens de la route », plaidant par exemple pour la libération des vitesses sur certaines routes, leur sont aussi familières.

Mais si ces journalistes spécialisés sont enclins à donner préférentiellement la parole à cet ensemble d'agents, ils doivent aussi compter avec d'autres qui s'opposent à la vision dominante du champ automobile sur le risque routier, qu'il s'agisse par exemple de la DSCR ou des associations de victimes. Le journaliste « automobile » de TF1 l'exprime bien quand il décrit sa position dans le CNSR: « A la DSCR, je suis celui qui est contre tous les autres à peu près. Alors, de temps en temps, quand je ne suis pas là, TF1 me téléphone et moi je regarde mon carnet d'adresses et je leur donne le numéro de Darniche, de Beltoise, pour essayer de faire contre poids mais ce n'est pas évident. » Du fait qu'ils n'envisagent pas ou peu que le véhicule puisse être l'une des causes des accidents de la route, les journalistes « automobile » contribuent à maintenir une lecture très politique de l'enjeu en imputant la responsabilité du nombre de morts en premier lieu au laisser-aller des décideurs publics en matière d'infrastructure routière, de développement du ferroviaire ou de réglementation des débits de boissons alcoolisées. Plus disposés à couvrir l'actualité relative à leur spécialité d'origine, c'est-à-dire plutôt les essais automobiles, ils doivent se confronter désormais aux cadres d'interprétation sécuritaires dominant en la matière, en tout cas dans l'univers des médias d'information générale et politique. « Après un accident sur autoroute, alors qu'on sait simplement qu'il y a eu 40 voitures qui se sont rentrés dedans et 10 morts, on a pas le droit de dire la vitesse a encore tuée. Moi je me bats contre ça. On ne sait rien, attendons. Mon problème, c'est ma succession à TF1 », explique l'un d'entre eux. Devenus spécialistes par simple « connivence épistémique » (Neveu, 2003), ces journalistes spécialisés, habituellement en charge de la couverture du risque routier, sont à partir de 2002, non seulement dépossédés de leur capacité d'interprétation du problème mais également de leur rôle de prescripteur auprès des confrères de permanence auxquels ils indiquent parfois les interlocuteurs pertinents.

Le pouvoir de prescription des spécialistes « automobile » sur les journalistes de permanence a des effets d'autant plus visibles sur la distribution de la parole dans les sujets que l'augmentation du volume de sujets (plus 150 % en 2002 et plus 90 % en 2003 par rapport à 2001)

impose un recours massif aux permanenciers dans les rédactions de TF1 et France 2. On décompte entre 1995 et 2005 dans notre échantillon un total de 288 journalistes différents ayant fait au moins un sujet sur le risque routier toute rédaction, rubriques, services confondus, correspondants inclus. En 2002 et 2003, plus de 100 journalistes différents chaque année ont été dans ce cas alors qu'ils n'étaient que 66 ou 50 en 2001 et 2000. Les journalistes les moins spécialisés, ayant signé de 1 à 3 sujets, représentent plus de 56 % de la couverture globale du problème. C'est en 2002 que ce profil professionnel, souvent de jeunes entrants n'ayant que peu d'expérience, est le plus massivement amené à traiter l'enjeu. Cette montée des journalistes généralistes est un processus plus large qui touche l'ensemble des rédactions de TF1 et France 2.

Les journalistes « automobile » sont alors les seuls à voir leur activité diminuer à partir de 2002, alors que leurs confrères collaborent activement dans le même temps à l'effort des rédactions en matière de sécurité routière, sous l'effet de la multiplication des opérations préventives ou répressives et de l'actualité législative nouvelle (réduction du champ d'application de l'amnistie présidentielle, premiers états généraux et comité interministériel de sécurité routière et lancement du contrôle sanction automatisé en France). Le plus ancien des spécialistes « automobile » sur TF1 voit ainsi à partir de 2002 son rythme de production se réduire d'environ 5 sujets par an (dans notre extraction) jusqu'à l'intervention présidentielle, à moins de 3 sujets annuels tandis que le volume de son homologue sur France 2 durant la même période est divisé par trois.

UNE NOUVELLE DIVISION DU TRAVAIL JOURNALISTIQUE

En raison de l'émergence d'une actualité régulière, la couverture télévisuelle des risques routiers n'est donc plus, à partir de 2002, contrôlée exclusivement par des spécialistes « automobile », les rédactions se dotant d'une rubrique et d'un journaliste dédiés au traitement de la

sécurité routière, en octobre de cette année-là sur France 2 et en mars pour TF1, soit quatre mois avant la présidentialisation. Ce dernier élément est un signe du poids de la rédaction de Robert Namias dans le développement de cette thématique, qui intervient quelques mois seulement avant son élection au poste de président du CNSR en 2002. « Les sujets sont beaucoup plus facilement pris, ça a joué en interne l'effet Namias. Après 2002, il y a eu une note interne, ce qui est rarissime en télévision, sur "respectez les limites de vitesse" pour ramener les sujets, signée Namias. Il a refusé de payer les amendes suite à sa nomination au CNSR », raconte par exemple un journaliste du service « Événement » de TF1. Ces deux nouveaux entrants proches de la quarantaine et journalistes généralistes se différencient essentiellement de leurs prédécesseurs par leur rapport distant au microcosme des spécialistes « automobile ». Sur la période 2002-2005, leur volume de sujets dépasse peu à peu celui des journalistes « automobile ». L'activité du spécialiste de la sécurité routière sur France 2 est en 4 ans quasiment deux fois plus forte sous ce rapport que celle de son prédécesseur en 10 ans tandis que sur TF1 la nouvelle génération dépasse l'ancienne avec un volume de 17 sujets entre 2002 et 2005 contre 12 signés par le spécialiste « automobile ». La spécialisation de ces nouveaux professionnels est relativement limitée puisqu'ils ne consacrent pas plus du tiers de leur activité à couvrir un sujet totalement étranger à leurs préoccupations passées. Plus jeunes que les journalistes automobiles, ils sont totalement déconnectés du réseau de sources de leurs prédécesseurs. Dès lors, on comprend mieux ce qui les amène à défendre une conception du problème très différente. Par exemple, l'un de ces deux rubricards fait usage du cadrage conducto-centré 19 fois sur 26 dans notre échantillon, alors que le second, ayant perdu un membre de sa famille sur la route, manifeste ouvertement un investissement militant dans ses sujets.

« J'ai une voiture et un scooter, je suis aussi piéton et il y a des trucs qui m'énervent comme les gens au passage piéton qui ne passent pas, donc je suis bien content qu'il y ait cette semaine sur le risque urbain et j'ai vraiment envie de faire un sujet là-dessus. On est aussi citoyen et moi, mon histoire personnelle explique aussi ma perception. » (Journaliste spécialiste de sécurité routière.)

La diffusion de la perception politique dominante du risque routier passe également par la disqualification des spécialistes « automobile » dans leur rôle de prescripteur de source auprès des permanenciers. Malgré les tentatives des journalistes « automobile » pour faire valoir leurs contacts sur le terrain auprès de leurs nouveaux collaborateurs, les spécialistes « sécurité routière », qui découvrent un dossier en pleine explosion, vont très vite se distinguer de leurs aînés par leur adhésion à la fraction la plus sécuritaire des associations de victimes au détriment des groupes d'intérêt « autophiles ».

« Les associations autophiles, “Citoyens de la route” ou “40 millions d’automobilistes”, des gens comme Bernard Darniche, moi j’ai un peu de mal. Je ne suis pas d’accord avec eux. Mais d’autres journalistes qui s’occupent du même truc que moi pourraient au contraire avoir envie de les faire parler plus. Je les fais assez rarement. Et puis, il y a d’autres associations à l’opposé comme “Victime et Citoyen”, la LCVR, qui sont nos interlocuteurs privilégiés. Mais c’est sûr que je suis rarement d’accord avec le journaliste automobile, notamment sur la vitesse. Pour moi, les radars ne sont pas là pour faire du blé, ils sont dans des endroits où il y a des risques d’accident, je crois les pouvoirs publics quand ils disent ça. Il est plus critique que moi, plus salon de voiture, moi la bagnole je m’en fous. » (Journaliste spécialiste de sécurité routière à TF1.)

Beaucoup plus sensibles aux événements institutionnels organisés par l’administration (« semaine de la sécurité routière » ou « journée de la courtoisie au volant »), ils s’appuient volontiers sur des communiqués ou dossiers de presse diffusés par les seules sources légitimes qui définissent l’espace des informations pertinentes. Ces derniers apparaissent d’ailleurs à leurs yeux comme de véritables sujets en kit dans lesquels ils trouvent tous les ingrédients nécessaires à la production d’une information à moindre coût fournie clef en main. C’est ce que souligne, le journaliste spécialisé de TF1 en évoquant les différences de traitement l’opposant à son homologue de France 2 autour d’un même

sujet consacré au spot de la campagne de communication publique sur les accidents urbains diffusée dans le cadre de la semaine de la sécurité routière 2006.

« Le sujet de France 2 était très différent, plus long. Moi il n'y a pas de sonore, je suis resté encadré, avec les infographies, les chiffres, le spot, j'ai exposé les chiffres. J'ai fait un sujet pas succin mais assez simple, j'aime bien faire ça quand il y a vraiment un message à faire passer, le plus simple possible. Lui, il l'a fait plus reportage, il est allé avec des flics sur le terrain. Moi je dis simplement quand on roule à 10 km/h de plus on met 8 mètres de plus pour s'arrêter, ça peut être dangereux, les chiffres sont là, 1 739 morts l'année dernière, une augmentation de 7,3 %, j'ai donné ça. À TF1, ils mettent ça assez en avant, alors que le sujet de France 2 est passé 10 minutes après. » (Journaliste spécialiste de sécurité routière à TF1.)

La tendance à un journalisme assis (Joinet, 2000), qui constitue sans doute un cas limite de la coproduction de l'information par les institutions publiques elles-mêmes, entre en résonance avec les différentes stratégies de communication de l'administration d'État, comme la diffusion des résultats d'accidentologie ou les relations presse des campagnes de communication. Ces nouveaux spécialistes par l'appropriation d'un dossier de plus en plus régulièrement situé dans le haut de la hiérarchie des diffusions et de la hiérarchie médiatique et politique, trouvent ici une occasion de se constituer une position leur assurant pour l'instant une visibilité importante et régulière. La période comprise entre 2002 et 2005 concentre 62,1 % des sujets diffusés dans le premier tiers des journaux télévisés de TF1 et France 2 sur la période 1995-2005, avec des pics à 25,7 % et 17,3 % en 2002 et 2003.

L'information de sécurité routière peut ainsi apparaître comme un moyen d'être diffusé dans la première partie du journal comme en témoigne le spécialiste en la matière de TF1 quand il explique que « c'est plutôt pas mal de placer des sujets en début de journal, à force on devient incontournable, on nous appelle pour avoir notre avis, c'est valorisant ».

LE RENFORCEMENT DE LA DÉPENDANCE AUX FORCES DE L'ORDRE

L'avènement progressif de cette nouvelle division du travail journalistique a des effets importants sur le traitement de l'information (Marchetti, 2007). Par exemple, elle bouleverse l'économie des personnes interviewées dans les sujets « sécurité routière » à partir de la fin des années 1990. La distribution de la parole publique est en effet largement déterminée par les modes de socialisation des différents types de journalistes à cet enjeu. La consécration médiatique des représentants des autorités publiques porteuses de la problématique de la responsabilité individuelle est d'autant plus grande que les journalistes, tout particulièrement les permanenciers, connaissent peu le sujet. S'opposent ainsi, d'un côté les journalistes automobiles qui, du fait de leur ancienneté et de leur rapport plus « politique » au thème, privilégient les représentants des DDE ou les associations alternatives ou encore les constructeurs et, de l'autre, des spécialistes de la sécurité routière qui accordent une plus large place aux experts du comportement, psychologues, accidentologues ou communicateurs publics. La visibilité médiatique des différents agents mobilisés dans la coproduction de l'information dominante est d'autant plus grande qu'ils incarnent des solutions, c'est-à-dire qu'ils traitent les conséquences du problème plus que de ses causes. Les constructeurs, les assureurs, les garagistes, les producteurs d'alcool et les transporteurs qui ont une forme d'intérêt au maintien en l'état du problème, au titre de leur contribution indirecte à la fabrique sociale des accidents, sont ainsi les moins visibles, en tout cas dans les journaux télévisés.

Le tableau suivant rassemble l'ensemble des personnes interviewées dans notre échantillon. Par manque d'effectif, l'ordre de passage des interviewés n'a pas été pris en compte. S'il ne s'agit pas du cœur de propos, on notera tout de même que contrairement aux institutions publiques qui contrôlent globalement leur image, les automobilistes sont à l'inverse dépossédés de toute capacité à peser sur les usages journalistiques dont ils sont l'objet.

Tableau 2. Statut des personnes interviewées entre 1995 et 2005 selon le degré de spécialisation des journalistes dans les sujets « sécurité routière » des journaux télévisés de 20 heures de TF1 et France 2 (en %).

	Journaliste ayant fait de 1 à 3 sujets SR	Journaliste ayant fait de 4 à 10 sujets SR	Journaliste ayant fait plus de 10 sujets SR	Journaliste automobile	Journaliste SR	Effectif
Préfet/Police/Gendarmerie/CRS	30,9	31,7	21	4,1	15,1	266
Magistrats	2,7	3,5		1,3	3,4	26
DSCR	5,4	6,9	3,2	17,4	13,1	68
Ministres	4,2	5,2	4,8	8,2	1,6	45
Experts du comportement	8,2	9,1	9,8	12,1	21,2	92
Associations	10,7	6,1	9,8	16,2	10,6	96
Victimes	4,9	3,9			1,6	36
Automobilistes	13,3	15,9	22,6	9,5	20,2	145
Professionnels de la route	3,1	2,1	6,4			26
Motards	1,5	2,6		4,8	1,6	18
Usagers contrevenants	3,1	1,6			3,4	23
Agents de la DDE	2,1	1,3	3,2	2,6	1,6	19
Secours	2,1	1,3	3,2			16
Société d'autoroute	2,1	3,5	6,4	2,6		25
Constructeurs	0,7	1,7		8,2	3,4	16
Assureurs	0,4	0,4				3
Garagistes	1,8	1,6	1,6	7,8	1,6	22
Transporteurs	0,5	0,8	3,2			7
Producteurs d'alcool	1,5	0,8	4,8		1,6	14
Journalistes	0,2			5,2		5
Total	100	100	100	100	100	100
Effectif	540	233	62	74	59	968

Tout se passe comme si les sujets fonctionnent, surtout à partir de 2002, comme des rappels à l'ordre social adressés aux téléspectateurs – la parole étant prioritairement donnée aux représentants de l'autorité publique – qui visent à culpabiliser l'utilisateur, suite notamment à la formalisation législative des déclarations présidentielles *via* la loi de juin 2003 dite « loi de lutte contre les violences routières ». Les forces de l'ordre apparaissent en moyenne dans 27,2 % des sujets entre 1995 et 2005 loin devant les automobilistes qui, bien qu'en deuxième position, ne représentent que 15,9 % des personnes interviewées. La visibilité des forces de l'ordre ne cesse de croître entre 1996 et 2002, passant de moins de 10 % des personnes interviewés jusqu'en 1999, à environ 40 % en 2000 et 2001 pour ensuite se stabiliser aux alentours de 30 % entre 2002 et 2005, mais sur des volumes de sujets ayant plus que doublé. Hormis les associations dissidentes de la DSCR, ou les DDE qui perdent de leur visibilité, la policierisation des sujets reproduit la structure conventionnelle des statuts (Siracusa, 2001) et ne bouleverse pas véritablement l'économie générale des autres agents sociaux interviewés puisqu'elle catalyse quasiment à elle seule l'augmentation des sujets à partir de 2002.

Sur les regroupements qui ont présidé, sous contrainte statistique, à l'élaboration de certaines catégories, notons par exemple que le groupe des experts est composé de psychologues, médecins ou accidentologues, que celui des associations regroupe indifféremment les associations de victimes et d'utilisateurs ou que la catégorie des ministres concerne les différents ministères inégalement concernés au fil du temps avec en tête l'équipement et l'intérieur. On décompte dans notre échantillon 640 personnes interviewées sur TF1, contre 409 sur France 2. La parole policière est représentée de manière sensiblement équivalente sur les deux chaînes, 27,8 % sur TF1, contre 26,2 % sur France 2 (178 contre 108 occurrences). Les divergences de traitement les plus marquées concernent la visibilité générale des différents ministres et des magistrats qui représentent respectivement sur TF1, 3,75 % et 1,6 % des personnes interviewées pour 6,4 % et 4,4 % sur France 2. En 2002 et 2003, trois journaux télévisés sur quatre, toutes chaînes confondues, comportaient, en moyenne, au moins un sujet sécurité routière.

La dépossession des spécialistes de l'automobile dont le positionnement contribuait à marginaliser les forces de l'ordre a ainsi des effets considérables sur l'enracinement sécuritaire des schèmes d'interprétation journalistiques de la sécurité routière. Si certains professionnels de l'information s'en félicitent, d'autres comme ce journaliste de TF1 rattaché au service « Événement » le déplorent, considérant que quelques-uns de ses collègues « raisonnent comme des flics » en allant voir, pendant la journée de la courtoisie au volant, des automobilistes garés en double file et en les qualifiant « de délinquants », de « dangers de la route ». Le poids croissant des agents et des institutions en charge du maintien de l'ordre est non seulement lié au nouveau cadrage politico-journalistique dominant, mais aussi à leur forte capacité à répondre matériellement aux impératifs médiatiques. Si les journalistes sont aussi dépendants du soutien logistique des forces de l'ordre (cf. également chapitre 4), c'est parce qu'elles leur offrent la matière première des reportages, c'est-à-dire des images d'illustration, surtout lorsqu'il s'agit d'alimenter les journaux en période de vacances.

« Le problème, c'est le rapport qu'on a avec la police et la gendarmerie où on a besoin d'infos. C'est toujours don contre don, c'est-à-dire vous passez à l'antenne, mais en échange on a besoin d'infos et c'est fréquent sur la sécurité routière. Je me souviens du soir de Noël 2002 où j'étais de permanence et on me demande d'aller faire un contrôle d'alcoolémie. Donc j'appelle le mec du ministère qui s'occupe de la communication. Je lui dis que je voudrais un contrôle d'alcoolémie et il ne m'en trouve pas alors qu'il y en a plein le premier de l'an. Et puis il me dit que si, qu'il y en a un dans un petit village à côté de Paris. Donc j'y vais et je me rends compte que le contrôle d'alcoolémie est là pour moi. Et ils arrêtent un seul mec dans la nuit qui revenait de son réveillon en famille, ils l'ont arrêté à cause de moi, il était livreur, sans moi, il n'aurait jamais perdu son emploi, j'en suis persuadé. Je rentre à la rédaction, je leur ai dit ça ne va pas du tout les contrôles d'alcoolémie, j'ai filmé le seul qu'il y avait en France le soir de Noël, ils ont arrêté un seul mec après ils sont allés se coucher quand je suis parti, on ne peut pas faire ce sujet. Ça

n'a pas donné lieu à un sujet. Par contre, on n'a pas fait non plus l'autre sujet qui dit qu'il n'y a pas de contrôle d'alcoolémie en France le soir de Noël. Il ne se passait rien, ils devaient s'arracher les cheveux pour faire un journal, donc ils se disent on va faire les contrôles d'alcoolémie, c'est pour remplir. » (Journaliste du service « Événement » de TF1.)

Synonyme d'action, la mise en scène policière de l'enjeu apparaît comme un moyen de rompre avec la scénographie traditionnelle de l'information sur le risque routier qui souffrait jusqu'au début des années 2000 de la monotonie liée à un recours trop exclusif, dans l'illustration des sujets, aux images (souvent des archives de la chaîne) de circulation ou d'embouteillages jugées peu attractives pour le téléspectateur. Les accords systématiques de captation, de même que l'impossibilité de mettre en concurrence cette source, ou l'organisation de contrôles (de vitesse ou d'alcoolémie) pour les besoins de la mise en images, renforcent ainsi la dépendance des journalistes à l'égard des ressources policières ou gendarmiques si essentielles à la production de l'information.

« Toute la communication de la police et de la gendarmerie est centralisée à Paris. Tu appelles le mec qui s'occupe de la communication et il t'organise tout ce que tu veux, à Perpignan, à Paris, n'importe où, tu peux monter dans un Puma dans la minute. Mais ça influence clairement le traitement sympa que tu as avec les flics dans le sujet. Et souvent sur la sécurité routière, on a besoin des flics, à part filmer des voitures qui roulent tu n'as rien, donc une petite séquence, les flics qui arrêtent c'est pratique et ça, ils se prêtent au jeu dans la seconde. » (Journaliste du service « Événement » de TF1.)

Le dynamisme répressif des forces de l'ordre à partir de 2002, qui s'appuient sur des innovations techniques (surveillance hélicoptère des routes, radars jumelles, etc.) génère un grand nombre de sujets inédits

consacrés plus exclusivement encore à la police de la route. La légitimité et la visibilité des forces de l'ordre dans la production de l'information sécurité routière traduit non seulement un ajustement des visions sécuritaires aux routines journalistiques mais également à la médiatisation de certains accidents qui contribuent à réduire le traitement du fait social aux seuls cadrages épisodiques (Iyengar, 1991), psychologisants véhiculés par la catégorie des faits divers.

LES EFFETS SUR LE TRAITEMENT JOURNALISTIQUE APRÈS 2002

Les journalistes ne sont pas les simples porte-parole des univers sociaux qu'ils médiatisent. La manière dont les sujets sont construits, les angles choisis, donne de fait une lecture préférentielle (Hall, 1994) de l'enjeu et favorise certaines imputations en matière de responsabilité. La rubrique des faits divers, parfaitement ajustée à l'affirmation du primat de la responsabilité individuelle des accidents qui demeurait minoritaire jusqu'en 2001, s'impose ainsi assez largement ensuite dans le traitement de plus du quart des sujets au détriment de l'information institutionnelle. La médiatisation du risque routier réfracte ainsi une tendance générale de l'information grand public qui oppose la montée des faits divers au recul de l'information institutionnelle (Marchetti, 2005).

La catégorie des faits divers est essentiellement composée d'accidents de la route, de délits, de procès, d'interpellations policières ou d'événements liés à l'intensification de la répression. La rubrique de l'information institutionnelle renvoie à l'activité routinière de communication de la DSCR ou des DDE à travers les campagnes ou les résultats d'accidentologie. L'information « société » concerne la formation à la conduite et plus globalement les tendances modales. Quant à l'information pratique, elle recouvre principalement les conseils de circulation et l'information politique, les mesures de sécurité routière ou le commentaire politique de l'acci-

dentologie. Si l'information économique est dominée par l'actualité automobile, l'information « santé » rassemble notamment les sujets consacrés aux diagnostics médicaux suite à un accident. Enfin, la rubrique « science » a pour vocation d'évoquer les dispositifs de sécurité en tout genre, les carburants ou transports alternatifs tandis que l'information étrangère comprend des sujets comparant la situation française à d'autres pays souvent pour stigmatiser le retard hexagonal sur ses voisins européens.

L'inscription de la thématique de la sécurité routière sous la juridiction (Neveu, 2004) des services « Faits divers » ou « Société » (Lévêque, 2000) est d'autant plus forte que ceux-ci sont les plus massivement placés dans le haut de la hiérarchie des diffusions des journaux télévisés de 20 heures. De moins de 8 % jusqu'en 1999, les faits divers liés à la sécurité routière positionnés dans le premier tiers du journal représentent à partir de 2000 plus de 20 % des sujets situés dans cette catégorie, avec un pic à 29,5 % en 2002.

Au-delà de l'importante actualité relative à la généralisation du contrôle sanction en 2003, la focalisation des reportages sur les comportements déviants des conducteurs, tout particulièrement liés à la vitesse et à l'alcool, rend possible cette augmentation des faits divers consacrés aux accidents. Par ailleurs, les effets sociaux à court terme de la loi Sarkozy de 2003 offrent un gisement de nouveaux sujets (procès, arrestation, infraction), par exemple sur la perte des points du permis de conduire. Selon la DSCR, les infractions traitées entre 2003 et 2005 ont plus que doublé par rapport aux deux années précédentes, le retrait de points annuel passant de 4 500 000 à 7 500 000.

L'usage des spots choc dans la communication publique en 2000, qui pour la première fois expose l'accident et ses conséquences, contribue également à élargir l'espace du journalistiquement pensable en déployant les possibilités scénographiques de ce type de fait divers, par ailleurs ajusté à la quête journalistique, désormais plus avouable et visible, de l'image la plus parlante, de « l'image choc ».

« Ce sont les Anglais qui ont inventé la pub vraiment hard et on s'est mis à la copier. Du coup, on a moins de scrupules aujourd'hui à montrer les accidents tels qu'ils sont. Hier, on a fait un accident de bus, il n'y avait pas de victimes mais l'image a tellement de gueule qu'on l'a fait quand même. Les accidents que l'on médiatise, ce sont surtout les gros carambolages sur autoroute qui font beaucoup de victimes. » (Chef du service « Société » de France 2.)

On décompte par exemple, dans un sujet diffusé en première partie du journal de TF1 consacré à la courtoisie au volant diffusé en mars 2005, plus de 12 images fixes d'accident en moins de 5 secondes. Placée suite à un sujet consacré au plan d'action contre la délinquance « générale », cette information institutionnelle dont l'objet ne justifie pas *a priori* l'usage d'images violentes, procède jusque dans le lancement du présentateur des cadrages sécuritaires : « Et puis il y a les *incivilités*, c'était aujourd'hui la journée nationale de la courtoisie au volant. »

UNE ACTUALITÉ DÉSOCIALISÉE

Diamétralement opposés aux régularités statistiques affectant la distribution sociale des décès routiers, les accidents extraordinaires, rapportés dans les faits divers des journaux télévisés, spectaculaires par leur gravité, le nombre ou le type de véhicule impliqué (un carambolage meurtrier sur autoroute impliquant un bus scolaire), par leurs auteurs (un ministre pris en infraction) ou victimes (de la princesse accidentée à la mère tuée avec sa fille par un jeune de banlieue au volant d'une Porsche volée) tendent à occulter l'actualité plus ordinaire du risque routier. L'accident mortel le plus fréquent, qui se produit près de trois fois sur quatre en rase campagne, n'est jamais appréhendé par les chaînes de télévision parce que leurs journalistes sont concentrés dans les grandes villes, comme l'indique ce directeur départemental d'escadron de gendarmerie : « Pour dégager une autoroute, il faut une demie journée, les journalistes ont le temps d'arriver alors que sur départementale c'est beaucoup plus rapide. »

La médiatisation des accidents renvoie ainsi à la fraction la plus minoritaire de l'accidentologie, sur autoroute ou en milieu urbain. De la même manière, les conduites les plus dangereuses des automobilistes sont quasiment invisibles à la télévision parce qu'elles sont difficiles à saisir : « Un mec qui fait une queue de poisson devant la caméra ça n'existe pas et quand on veut en monter, on est dépendant de la police qui organise des contrôles pour nous », explique ce journaliste du service « Événement » de TF1. Comme le montre l'expansion en 2002 des cadres conducto-centrés, qui négligent les rapports socialement différenciés aux accidents, la parole présidentielle contribue donc *de facto* à diffuser au sein de l'espace journalistique les schèmes de perception du problème forgés par l'administration et ainsi à légitimer une politique routière punitive ajustée aux logiques médiatiques.

Tableau 5. Cadres d'interprétation mobilisés par les journalistes de TF1 et France 2 sur les sujets « sécurité routière » des journaux télévisés de 20 heures entre 1995 et 2005 (en %).

	Conducto-centré	Véhiculo-centré	Infrastructuro-centré	Systémique	Total
1995	3,9	11	7,9		5,3
1996	4,4	8,5	3,2	7,7	4,7
1997	2,7	7,3	3,2		3,2
1998	4	3,7	2,4		3,6
1999	4,8	1,2	3,2		4,1
2000	8,3	6,1	6,3	23,1	8
2001	7,7	8,5	16,7		9,2
2002	23,7	18,3	24,6	23,1	23,2
2003	18,5	4,9	11,1	38,5	16,1
2004	13,5	13,4	13,5	7,7	13,4
2005	8,5	17,1	7,9		9,2
Total	100	100	100	100	100
Effectif	519	82	126	13	740
Répartition globale	70,1	11,1	17	1,8	100

Le changement de paradigme amorcé entre la fin des années 1990 et 2002, transforme la médiatisation des actions de l'État en matière de risque routier, l'imputation causale ayant glissé des responsabilités collectives vers la responsabilité individuelle.

« Avant 2002, c'était : "Les accidents sont dus aux routes qui étaient mal faites, mal sécurisées." Je me souviens avoir fait des points noirs ou il y a déjà eu 15 morts dans le virage ou aucun aménagement n'avait été fait. C'était avant 2002, le coté, "l'État est nul, s'il y a des accidents, c'est la faute de l'État". Après c'était : "il y a des accidents, c'est votre faute, vous avez qu'à apprendre à rouler". Souvent les sujets étaient moralisateurs lourdingues, genre : "moi, élite parisienne, je t'explique comment tu dois conduire petit pauvre". Je me souviens aussi de débats dans la rédaction pour dire que les radars devaient être visibles, sinon c'est la pompe à fric, tout le monde était d'accord. Après 2002, c'était vraiment les radars pour sauver des vies. Récemment, on a fait un reportage sur le fait que les radars sont gérés par des boîtes privées, c'est le seul qu'on a fait dessus, ça démonte tout le système. À la fin, ils se sentent obligés de dire, je rappelle quand même que grâce à ce type de mesure, on a économisé 1 000 morts. C'est dans l'air du temps. » (Journaliste du service « Événement » de TF1.)

Enfin, l'individualisation et la « fait-diversification » du risque routier ont pour ultime effet d'occulter les dimensions sociales du problème. On pourrait, comme Christian Baudelot et Roger Establet (1984), montrer que le « fait divers » cache le « fait social », dans la mesure où la mortalité routière est majoritairement solitaire, rurale et populaire. C'est ce que met par exemple en évidence l'examen statistique de la position sociale des conducteurs victimes d'un décès routier. La catégorie des ouvriers constitue le plus gros contingent de victimes d'accidents mortels et se trouve être la seule PCS (avec les artisans mais sur des effectifs bien moindres) à présenter une surmortalité routière sur un total de huit départements et une région (Nord, Moselle, Calvados, Haute-Garonne, Puy-de-Dôme, Yvelines, Seine-Saint-Denis et Midi-Pyrénées, cf. notre

thèse en cours), avec par exemple en Haute-Garonne, 39,7 % des conducteurs (qui représentent en moyenne 7 morts sur 10) décédés entre 1993 et 2005, pour une part de 18,3 % des actifs du département. La référence à la position occupée par les victimes dans l'espace social, rend ainsi visible l'écart entre la construction journalistique du problème et le fait social lui-même. Privés de référence à la position occupée par les victimes dans l'espace social, les chiffres officiels de mortalité routière publiés par l'Observatoire national interministériel de sécurité routière entérinent auprès des journalistes l'idée selon laquelle nous serions tous égaux devant le risque routier. L'invisibilisation du lien entre la position occupée dans l'espace social et la probabilité de mourir sur la route, est largement homologuée par la nouvelle division du travail journalistique et l'évacuation des journalistes historiques du problème, comme l'indique le spécialiste « automobile » de France 2 qui, dès la fin des années 1990, dans le cadre d'un reportage réalisé pour l'émission *Envoyé spécial*, avait déjà évoqué le substrat populaire des victimes des « rodéos de banlieue ».

« J'ai fait un reportage en 1997, j'ai eu beaucoup de presse dessus, *Le Parisien*, *Le Figaro*, RTL, France Inter, j'ai été le premier à montrer ces jeux du vendredi soir de ces jeunes qui font des courses, des rodéos sauvages sur les zones de supermarché et j'avais essayé de faire un vrai carottage social de ces populations. Le rôle d'un journaliste, ce n'est pas toujours de faire un commentaire mais de montrer le malaise social de ces jeunes, ils ne sont pas tous fous en même temps au même endroit, il y a un vrai malaise social qu'il faut régler, c'est plutôt aux politiques qu'aux journalistes de le faire. »
(Journaliste « automobile » de France 2.)

Tandis que le fait social n'est jamais construit journalistiquement comme un problème, la sélection même des sujets tend à accentuer la méconnaissance sociale de l'enjeu et ainsi à déposséder symboliquement les milieux populaires, tributaires de logiques médiatiques dont ils sont absents malgré leur surmortalité routière. En dépit d'un effet amplificateur sur l'agenda médiatique, la définition dominante de cette grande

cause présidentielle ne fait que s'enraciner dans un réseau d'agents sociaux déjà mobilisés (hauts fonctionnaires, associations et journalistes), porteurs de nouveaux cadres d'interprétation politiques et journalistiques aboutissant à simplifier l'enjeu quasi exclusivement autour des causes individuelles. En évoquant le risque routier sur le registre des facteurs individuels, psychologiques, biologiques, générationnels ou des seules conséquences sanitaires et économiques, les deux principaux journaux français du soir contribuent ainsi fermement à désocialiser et dépolitiser le problème des accidents de la circulation.