

Dominique MARCHETTI (dir.), *Communication et médiatisation de l'État. La politique invisible*, Saint-Martin-d'Hères, PUG, coll. Communication, médias et sociétés, 2008, 200 p., 21 €.

Par Guillaume LE SAULNIER

Prenant pour objet l'information routière, l'ouvrage collectif dirigé par Dominique Marchetti analyse les modalités et les conditions d'émergence et de succès de la sécurité routière dans les médias. Il part de sa constitution comme actualité routinière et comme problème public pour décortiquer les rouages de la promotion et de la justification de l'État pénal. Pour cela, il combine les analyses de contenu et les interviews dans plusieurs segments du champ médiatique, et auprès des acteurs politiques et administratifs propriétaires du problème. Ses contributions peuvent s'articuler autour de trois axes : les modalités de construction et d'imposition du thème de la sécurité routière dans les médias ; les conditions sociales qui permettent son succès ; les formes ambiguës de contestation rivalisant avec la définition du problème promue par l'État.

La sécurité routière fournit une actualité routinière, tant dans les informations générales (faits divers, déplacements estivaux) que dans les informations institutionnelles (campagnes de sensibilisation, visibilité de l'action des pouvoirs publics). Plusieurs chapitres constatent la montée de ce thème dans le paysage médiatique entre 1995 et 2005. Pour les journaux de TF1 et France 2, M. Grossetête note une hausse sensible des faits divers liés à la sécurité routière, passant de 8 % des sujets diffusés au début des éditions du 20 h en 1999, à plus de 20 % en 2000 et à près de 30 % en 2002. À partir de l'offre télévisuelle dans sa globalité, V. Devillard montre une accélération parallèle du rythme de publicisation de la sécurité routière sur les chaînes hertziennes. Si le thème se décroïssonne pour passer des magazines spécialisés vers des programmes de flux plus généralistes, ses espaces d'apparition et ses définitions varient selon la politique éditoriale des chaînes.

Cette extension de la visibilité du thème de la sécurité routière coïncide avec sa consécration politique comme priorité ministérielle en 1997, puis comme « grand chantier présidentiel » en 2002. La thèse de l'ouvrage est que cette politisation s'appuie sur une « logique de dépolitisation » : celle-ci procède d'une occultation des déterminations sociales de la mortalité routière, et surtout d'une individualisation par laquelle la sécurité routière est reconnue comme « l'affaire de tous » mais imputée prioritairement à la responsabilité individuelle, au détriment des causes collectives. Dans les journaux télévisés, le cadrage interprétatif dominant met en avant la responsabilité des conducteurs et stigmatise les déviances, en soulignant les solutions répressives. Cette logique insidieuse est aussi à l'œuvre dans les informations pratiques de la PQR destinées aux conducteurs (chapitre 5). *A priori* objectives, elles permettent de réduire les tensions résultant des aménagements routiers, mais aussi, compte tenu de la division du travail rédactionnel, de déconnecter ceux-ci des arbitrages politiques et administratifs dont ces aménagements résultent. Cette logique de dépolitisation est couplée à la promotion de l'État pénal pour endiguer l'insécurité routière, permettant aux pouvoirs publics de restaurer une crédibilité politique durablement escamotée par le retrait de l'État sur le plan économique.

Pour autant, l'ouvrage conteste l'hypothèse d'un alignement mécanique de l'agenda médiatique sur les volontés gouvernementales, à la manière d'un bouton-poussoir idéologique. Il s'efforce de déceler les conditions qui déterminent le succès de la promotion étatique de la sécurité routière sous ses divers registres de publicisation. Pour cela, il propose une approche relationnelle, déjà éprouvée sur d'autres sujets (tels que les journalismes d'investigation ou de santé), tenant compte à la fois du rapport aux sources d'information, des contraintes

du travail journalistique, de l'intégration de la communication dans les services de l'État, ainsi que des lignes de partage entre et parmi les acteurs médiatiques, politiques et administratifs. La conversion réussie de la sécurité routière en « cause nationale » tient d'abord à la mobilisation des associations de victimes de la route, dont certaines se sont fédérées sous l'égide de la Direction de la Sécurité et de la Circulation Routière, renforçant leur influence auprès des médias et partant le poids des solutions répressives. De plus, la promotion et la justification de l'action pénale de l'État bénéficient de la forte dépendance des journalistes vis-à-vis des informations fournies par les sources officielles, préfetures et forces de l'ordre en tête.

Ce succès réside aussi dans l'intégration croissante dans les routines professionnelles des services de l'État, et ce à tous les échelons, des enjeux en matière de communication externe. Cette intégration aboutit à des pratiques ajustées aux attentes journalistiques, parmi lesquelles la mise au point d'un agenda public (« la semaine de la sécurité routière ») ou la mensualisation des chiffres officiels. Les forces de l'ordre intègrent de plus en plus les relations de presse dans leur travail, afin de faire voir et valoir leurs activités, à rebours de leur réserve traditionnelle. Mais l'ouvrage rejette toute vision monolithique de « l'État communicant », mettant en évidence les rivalités et les conflits de définition entre les différents segments de l'appareil étatique. Dans cette publicisation, il montre la position dominée – par rapport aux forces de l'ordre – des directions départementales ou régionales de l'équipement, situées au pôle préventif de la définition du problème mais aussi au pôle le plus technique donc le moins adapté aux standards médiatiques. De même, la déclinaison de l'action et de la communication de l'État au niveau des collectivités territoriales procède plus d'une imposition « par le haut » – en lien étroit avec les préfets départementaux – que d'une appropriation locale supposant une redéfinition du problème ajustée aux spécificités territoriales.

Au lieu de verser dans la dénonciation caricaturale d'une sorte d'union sacrée, l'ouvrage analyse les conditions d'expression des protestations envers la politique de l'État, à travers le cas de la presse automobile, étudié par Éric Darras. Si elle est critique, la presse automobile ne peut guère ignorer le large consensus autour de cette cause nationale. Elle juxtapose ainsi une dénonciation du tout-répressif avec la récupération de cette préoccupation publique prioritaire, en proposant une définition du problème basée à la fois sur la prévention des risques et sur le plaisir de conduire. Cette sorte de *double speak* ne procède ni d'un opportunisme mercantile ni du pluralisme enchanté de la presse commer-

ciale, mais résulte des contraintes structurelles d'une presse produite fondée sur le divertissement, fortement dépendante des industries automobiles sur le marché des annonceurs, mais aussi de la nécessité de parler « au nom des usagers » sur le marché des lecteurs.

L'ouvrage apporte une contribution utile sur un problème négligé en France, du moins confisqué par le sens commun critique, à savoir la médiatisation de l'État pénal. On regrettera une esquisse trop succincte du travail des acteurs du champ associatif, délaissant les rapports de force et les luttes interprétatives qui peuvent les opposer dans la construction du problème de la sécurité routière. De même, l'ouvrage laisse de côté les réceptions de cette publicisation, éclairage indispensable pour parer à une confiscation du point de vue des publics par les ingénieurs des études d'opinion.

Guillaume LE SAULNIER
Université Paris II, IFP/CARISM,
glesaulnier@hotmail.fr