

I contributi —●



# Le risque entre représentation, perception et ressenti : vers une lecture anthropologique de la présentation des accidents dans les journaux parisiens à grande diffusion

---

Angel Egido Portela, Maxime Pollet, Frédérique Lerbet-Sereni

## Résumé

Les journaux ont pour rôle de reproduire un ensemble d'informations afin de le diffuser, mais, à la différence d'autres moyens de diffusion écrits, ils ont pour caractéristiques de réagir aux événements d'actualité d'une façon rapide et critique. Leur influence sur les lecteurs est limitée et dépend des conditions dans lesquelles les messages sont reçus (Katz et Lazarfeld, 1979). Cette étude a pour objectif d'analyser l'image du risque présentée dans différents journaux à grande tirage dans la capitale française. Les résultats montrent que le niveau de couverture médiatique d'un accident n'est pas forcément en rapport avec son degré d'importance au niveau global. On voit dans les articles consacrés aux trains et aux avions qu'ils ont un niveau de couverture médiatique inversement proportionnel à leur degré d'utilisation ou à leur importance au niveau global. Ainsi, les accidents d'avion sont très rares, mais présentent un caractère cataclysmique et très typé empruntant à la mythologie. Pour les trains, les accidents sont plus nombreux, et s'appuient sur des éléments d'une violence banale et familière : ils forment souvent un prétexte pour développer sur les retards, les grèves...

Dans l'ensemble, la mort est peu énoncée. Les risques que l'on pourrait considérer comme « réellement » encourus relèvent davantage du dérangement, du désagrément, collectivement partagé (par un assemblage de voyageurs faisant foule), sur lesquels on n'a pas prise, que l'on aura à subir plus ou moins sereinement.

Cela corrobore, d'une certaine façon, le fait que les journaux s'emploient à parler en connivence avec leur lecteur. Pour les habitants de grandes villes, les transports en commun l'emportent très largement, alors qu'en province, les accidents automobiles et deux roues sont nettement dominants dans la presse. L'étude restituée ici interroge les fonctions de cette presse comme relais de l'imaginaire social qui traverse les transports collectifs.

**Mots-clés:** accident, incidents, presse, risque, transports.

## Resumen

Los Diarios tienen por misión reproducir un conjunto de informaciones con el fin de difundirlas, pero, a diferencia de otros medios de difusión escritos, se caracterizan por reaccionar a los acontecimientos de actualidad de una manera rápida y crítica. Su influencia sobre los lectores es limitada y depende de las condiciones en las cuales los mensajes se reciben (Katz et Lazarfeld, 1979). Este estudio tiene por objetivo analizar la imagen del riesgo presentada en distintos diarios a gran tirada en la capital francesa. Los resultados ponen de manifiesto que el nivel de cobertura de información de un accidente no está en relación con su grado de importancia a nivel global. El volumen de artículos consagrado a los trenes y a los aviones, tienen un nivel de cobertura mediática inversamente proporcional a su grado de utilización o a su importancia a nivel global. Así pues, los accidentes de avión son raros, pero presentan un carácter cataclísmico y desmesurado de carácter mitológico. Para los trenes, los accidentes son más numerosos, y se basan en elementos de una violencia banal y familiar: forman a menudo un pretexto para desarrollarse sobre los retrasos, las huelgas...

En general, se enuncia poco la muerte. Los riesgos que se podrían considerar como "realmente" incurridos son del orden de la perturbación, de la molestia, colectivamente compartida (por una asociación de viajeros que conforman una muchedumbre), sobre los cuales no se tiene el control, que se tendría en situaciones y contextos más tranquilos

Eso corrobora, de una determinada manera, el hecho de la existencia de una cierta connivencia entre los diarios y sus lectores. Para los habitantes de grandes ciudades, los transportes públicos son más importantes en gran medida, mientras que en provincia, los accidentes de automóviles y de dos ruedas son claramente dominantes en la prensa. El estudio presentado aquí se interroga sobre las funciones de esta prensa como reflejo del imaginario el social que atraviesa los transportes colectivos.

**Palabras clave:** accidente, incidente, prensa, riesgo, transportes.

## Abstract

Newspapers have to gather and reproduce a clutch of informations in order to diffuse them, but, unlike other written ways of diffusion, they have as characteristics to react to topicality in a fast and critical way. Their influence on the readers is limited and depends on the conditions under which the messages are received (Katz and Lazarfeld, 1979). This article aims at analyzing the image of the risk presented in several large diffusion newspapers of the French capital.

The results show that the media level of cover of an accident is not necessarily in connection with its degree of importance at the total level. The number of articles devoted to trains and planes is inversely proportional to the global utilisation or importance of these vehicles. Thus, the air crashes are very rare, but present a cataclysmic and very typified character borrowing from mythology. For trains, accidents are more numerous, and pressed on elements of a banal and familiar violence: they often form a pretext to develop on delays, strikes... In general, death is not evoked. The risks which could be regarded as “really” incurred concern more the disturbance, or the nuisance, collectively shared (by an assembly of travellers making crowd), on which one did not take, that one will have to undergo more or less serenement. That corroborates, in a certain way, the fact that the newspapers get busy with speaking in complicity with their reader. For the inhabitants of large cities, public transport very largely carries it, whereas in province, automobile and motorcycle accidents are definitely dominant in the press. The study restored here questions about of the functions of this press as reflection of social imaginary which crosses collective transport.

**Key words:** accident, incidents, newspaper, risk, transport.

## • Introduction

Cette contribution fait partie d’une étude « sur la perception du risque dans les transport publiques » dans le cadre d’un projet de recherche financé par le programme PREDIT (Programme de recherche et d’innovation dans les transports terrestres). Ce projet est présenté conjointement par la fondation norvégienne de recherche SINTEF, Technologie et Société, avec l’appui du département de Psychologie de l’Université de Science et de Technologie, basés à Trondheim.

L’accident a toujours existé, mais sa signification a donc changé au XIXe siècle : désignant jusque-là un événement dû au hasard, qu’il soit bénéfique ou néfaste, il inclut désormais l’idée d’un dommage à réparer. Il devient ainsi un problème social, puisque c’est un dommage sans cause. La conception moderne de l’accident se caractérise d’abord par sa régularité et par le fait

qu'elle considère celui-ci comme le produit de la vie collective. Il résulte avant tout de la densité croissante de la population, qui démultiplie les contacts humains. C'est ce qu'illustrent les accidents dans les transports, qui augmente avec le nombre de véhicules et la densité de la circulation.

Associé à l'accident, le risque apparaît comme un mode de représentation qui confère à un événement donné le statut d'incident/accident malheureux. Ainsi la notion de risque est devenue centrale dans l'appréciation de nombre d'activités humaines. Poser la question de la perception de la gravité des risques c'est se demander si les différents risques s'organisent autour d'un dénominateur commun et aussi d'une certaine façon lui donner une valeur. Sans entrer dans les différentes taxonomies (voir Hermand et col. 2003), nous nous proposons, dans cette étude, d'analyser l'image du risque présentée dans différents journaux à grand tirage dans la capitale française. Selon Paul Lazarsfeld, ces effets sont limités et dépendent des conditions dans lesquelles les messages sont reçus. Dans le prolongement de ce courant, certains chercheurs, tel Elihu Katz, insistent sur le rôle très actif du récepteur, qui serait le seul à conférer une signification au message. Ainsi, la perception de la sévérité des risques sociétaux dépend de multiples facteurs : facteurs liés à l'activité, la technologie ou la substance risquée, facteurs liés aux caractéristiques liées à la personne qui juge, aux facteurs liés à la cible ou encore, moins analysés, aux facteurs liés à l'information médiatique, c'est-à-dire, la façon dont on présente le message (McCOMBS et SHAW, 1972, 1997 ; Mullet et al. 2005). L'analyse de la présentation des événements liés aux transports dans 4 quotidiens parisiens vise à nous permettre d'identifier de quelles(s) manières(s) le lecteur peut se sentir touché et quelles représentations du risque peuvent s'en trouver inférer. L'analyse sera comparative en fonction des journaux et des modes de transport évoqués.

## A. Journaux

### 1. Critères

Afin de mener à bien cette étude nous devons avoir accès à des journaux locaux, ayant le plus large tirage possible, étant accessibles au plus grand nombre de parisiens et en particulier au plus grand nombre d'usagers des transports publics. Nous aurions pu consulter des revues spécialisées, comme celle de la SNCF par exemple, mais celles-ci ne traitent en général que des évolutions techniques ou institutionnelles, et non des informations de nature à induire un sentiment d'insécurité (accidents, agression, attentats...). Si les articles concernant les incidents survenus en Ile de France nous intéressent particulièrement du fait d'un sentiment de proximité des usagers (avec les lieux concernés ou de part une identification plus facile aux victimes), nous ne voulions pas pour autant délaisser les articles traitant d'incidents nationaux ou internationaux dans les transports. C'est pourquoi les quotidiens que nous avons sélectionnés, bien qu'ayant des éditions locales, comportent des rubriques nationales et internationales.

### 2. Élaboration d'une grille de lecture

Dans un premier temps, nous avons réalisé une étude pilote entre mars et avril sur 45 éditions des journaux *20 minutes*, *Métro* et *Le Parisien*. Pour les besoins de cette étude préliminaire, nous avons élaboré une première grille de lecture des articles. Dans l'optique de soumettre à une analyse lexicographique les articles évoquant l'insécurité dans les transports, nous avons classé ces derniers en tenant compte du journal d'origine, de la date, du moyen de transport concerné, du type de fait relaté (agression, accident, alerte à la bombe...) et du type de rubrique (fait divers, courrier des lecteurs...).

Ces procédures ont été appliquées pour une première période d'analyse, portant sur 240 éditions des quatre journaux sélectionnés, parmi lesquels nous avons retenus 58 articles évoquant l'insécurité dans les transports en commun. Afin de renforcer notre corpus d'articles, nous poursuivons nos investigations et nos analyses des quatre quotidiens parisiens pendant deux mois supplémentaires. Au final, le corpus de cette étude est composée de 153 articles retenus sur le total des 485 journaux consultés comme le montre le tableau 1. Ces articles font référence à des accidents, agressions ou toute sorte de problèmes techniques ou humains qui mettent en cause la sécurité des usagers des transports.

	Le Parisien	20 Minutes	Metro	Direct Matin/Soir	Total
<b>Etude Pilote</b>	15	15	15		45
<b>Période Mai-Sept.</b>	60	60	60	20	200
<b>Période Oct-déc</b>	80	80	80	80	240

**Tableau 1.** Distribution des articles retenus par période et par journal

### 3. Place des transports dans les journaux

La première question à laquelle veut répondre cette étude est : Quelle place occupent les informations relatives à la perception du risque dans les journaux analysés.

Dans un premier temps, nous avons effectué un comptage – 1 fois par semaine sur 3 semaines – de toutes les rubriques des quotidiens.

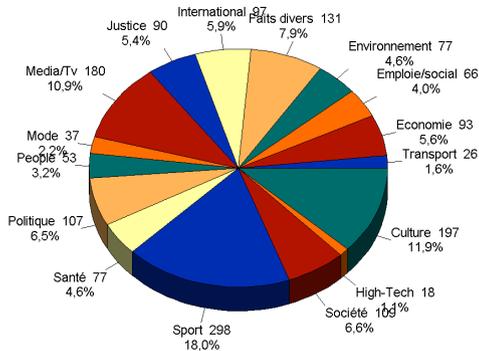


Figure 1

En ce qui concerne la place des transports dans les journaux premièrement (cf figures ci-dessous); on note un nombre relativement faible d'articles traitant des problèmes de transport pendant notre première période d'étude. Le transport semble ici être une thématique peu traitée par rapport à certaines thématiques qu'on pourrait qualifier de « poids lourds » de la presse comme le sport ou la culture. En effet, sur la période étudiée, seulement 1,6% des articles sont consacrés aux transports alors que 18% sont consacrés aux sports, 10% à la culture ou 5,4% à la justice. Cette tendance, qui a été observée sur une période de trois semaines, semble toutefois s'estomper sur la seconde période d'analyse puisque davantage d'articles traitent des transports.

Dans les rubriques sur le transport, celles qui font référence à la perception du risque sont : accidents 11,5%, problèmes techniques 7,7%, l'insécurité 7,7%, et les agressions 3,8%. Voir graphique ci-dessous.

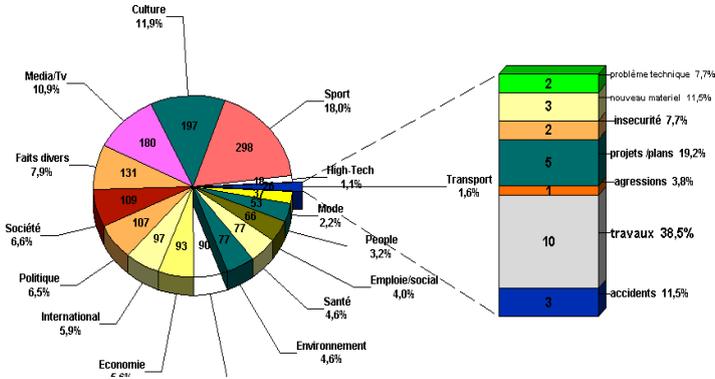


Figure 2

## B. Problématique

Les médias jouent un rôle dans la genèse de nos représentations, au moins en nous incitant à nous en construire ! Toutefois, savoir jusqu'à quel point le contenu des représentations en est teintée est une question toujours débattue. En acceptant le postulat que les médias jouent un rôle dans la genèse des représentations relatives aux transports et aux risques associés, cette analyse thématique vise à répondre à la question suivante : *Comment les journaux français dépeignent-ils le risque ?* En effet, si on considère que ces journaux influencent leurs lecteurs en choisissant la façon de restituer certains évènements, il nous faut, pour mieux comprendre ce mécanisme, commencer par la source, et étudier le contenu des journaux en question.

Quels moyens de transports sont évoqués, selon quelles proportions ? Quels risques sont mentionnés ? Quelles explications sont proposées, comment les conséquences sont-elles dépeintes ? Existe-t-il des différences selon les journaux ?

### C. Méthodologie

Une approche qualitative sera privilégiée, par le biais d'une analyse thématique. Des données chiffrées seront également fournies, pour venir étayer certaines de nos affirmations ou pour donner plus de poids et de consistance à certaines tendances que nous croyons dégager. Ainsi, nous avons choisi de travailler sur les quotidiens gratuits *Metro* (Diffusion : 700.000 exemplaires) et *20 minutes* (Diffusion : 870.000 exemplaires), qui sont distribués directement dans les gares ou les stations de métro et dont le lectorat est de ce fait composé, pour une large part, d'usagers des transports en commun. Suite à la phase de test et au premier échantillonnage, nous avons décidé d'ajouter le journal *Direct matin* (Diffusion : 400 000 ex.) à Paris qui est un quotidien gratuit analogue aux deux autres et qui est lui aussi distribué dans les transports.

À ces journaux gratuits à larges tirages, nous avons ajouté le journal «*Le Parisien* (Diffusion : 512 535 ex.) qui diffère des autres dans la mesure où il n'est pas gratuit et où il n'est distribué qu'en kiosque. Son intérêt réside dans le fait qu'il représente le journal populaire parisien typique, avec un large tirage et avec une tendance à traiter de façon plus approfondie les actualités locales que les quotidiens gratuits.

Journal	Nbr. d'articles
<b>Le Parisien</b>	69 (45,1 %)
<b>20 minutes</b>	39 (25,5 %)
<b>Metro</b>	29 (19 %)
<b>Direct Matin</b>	16 (10,5 %)
<b>Total</b>	<b>153</b> (100)

**Tableau 2.** Nombre d'articles par journal (nbr. de citations et pourcentages)

*Le Parisien* est majoritaire – il représente à lui seul une petite moitié de l'échantillon. *Metro* et *20 minutes*, représentant respectivement 25,5 % et 19 % de l'échantillon, égalant quasiment *Le Parisien* s'ils sont additionnés. *Direct Matin* enfin, de moindre volume, constitue un dixième des articles. Ces différences importantes nous amènent à traduire les données en pourcentages pour rendre les comparaisons plus aisées.

### • Les transports

Commençons par nous intéresser au contenu de ces 153 articles : quels sont les transports décrits ? Le *tableau croisé 3* ci-dessous propose une vue d'ensemble : en ligne, les journaux, en colonnes, les types de transport. En italiques, les pourcentages par ligne.

Journal / Transport	Avion	Bus	Ferry	Méto	RER	Train	Tramway	Transports en commun	Total
<b>Le Parisien</b>	22 <i>(31,9 %)</i>	4 <i>(5,8 %)</i>	0	6 <i>(8,7 %)</i>	21 <i>(30,4 %)</i>	14 <i>(20,3 %)</i>	2 <i>(2,9 %)</i>	0	<b>69</b> <i>(100 %)</i>
<b>20 minutes</b>	22 <i>(56,4 %)</i>	4 <i>(10,3 %)</i>	0	5 <i>(12,8 %)</i>	1 <i>(2,6 %)</i>	5 <i>(12,8 %)</i>	1 <i>(2,6 %)</i>	1 <i>(2,6 %)</i>	<b>39</b> <i>(100 %)</i>
<b>Metro</b>	11 <i>(37,9 %)</i>	2 <i>(6,9 %)</i>	1 <i>(3,4 %)</i>	0	6 <i>(20,7 %)</i>	7 <i>(24,1 %)</i>	1 <i>(3,4 %)</i>	1 <i>(3,4 %)</i>	<b>29</b> <i>(100 %)</i>
<b>Direct Matin</b>	6 <i>(37,5 %)</i>	1 <i>(6,3 %)</i>	0	2 <i>(12,5 %)</i>	3 <i>(18,8 %)</i>	4 <i>(25 %)</i>	0	0	<b>16</b> <i>(100 %)</i>
<b>TOTAL</b>	<b>61</b> <i>(39,9 %)</i>	<b>11</b> <i>(7,2 %)</i>	<b>1</b> <i>(0,7 %)</i>	<b>13</b> <i>(8,5 %)</i>	<b>31</b> <i>(20,3 %)</i>	<b>30</b> <i>(19,6 %)</i>	<b>4</b> <i>(2,6 %)</i>	<b>2</b> <i>(1,3 %)</i>	<b>153</b>

**Tableau 3.** *Tableau croisé des transports par journaux (pourcentages en ligne)*

NB : certaines lignes totalisent 100,1 % en raison des arrondis à une décimale après la virgule.

Les cases grisées indiquent la valeur la plus importante pour chaque ligne, ici **le transport aérien. Notons tout de suite leur prépondérance** : ils représentent environ 40 % du corpus d'articles. Les trains, RER et métros représentent également une

proportion importante : le regroupement<sup>1</sup> de ces modalités nous permet de dégager un second type de transport, comme l'illustre le *tableau 4* (en italiques, les pourcentages en ligne).

En regroupant les différents moyens de transports sur rail, on voit que ce sont les transports ferroviaires qui remportent la palme dans trois journaux sur quatre – dépassant ce faisant le volume d'articles sur les avions – en occupant une petite moitié du volume du corpus. Cette importance n'est pas étonnante. Hall l'avait déjà pointé quarante ans plus tôt : la France, dans l'organisation spatiale de ses transports, favorise le schéma en *étoile* – *a contrario* d'autres pays, qui favorisent un schéma de type *échiquier* (Hall, 1971).

Journal / Transport	Transports ferroviaires	Avion	Bus	Transports en commun	Ferry	Total
<b>Le Parisien</b>	43 <i>(62,3 %)</i>	22 <i>(31,9 %)</i>	4 <i>(5,8 %)</i>	0	0	<b>69</b> <i>(100 %)</i>
<b>Metro</b>	12 <i>(30,8 %)</i>	22 <i>(56,4 %)</i>	4 <i>(10,3 %)</i>	1 <i>(2,6 %)</i>	0	<b>39</b> <i>(100 %)</i>
<b>20 minutes</b>	14 <i>(48,3 %)</i>	11 <i>(37,9 %)</i>	2 <i>(6,9 %)</i>	1 <i>(3,4 %)</i>	1 <i>(3,4 %)</i>	<b>29</b> <i>(100 %)</i>
<b>Direct Matin</b>	9 <i>(56,3 %)</i>	6 <i>(37,5 %)</i>	1 <i>(6,3 %)</i>	0	0	<b>16</b> <i>(100 %)</i>
<b>TOTAL</b>	<b>78</b> <i>(48,2 %)</i>	<b>61</b> <i>(42,3 %)</i>	<b>11</b> <i>(7,3 %)</i>	<b>2</b> <i>(1,5 %)</i>	<b>1</b> <i>(0,7 %)</i>	<b>153</b>

**Tableau 4.** *Tableau croisé des transports par journaux après regroupement (pourcentages en ligne)*  
NB: certaines lignes totalisent 100,1 % en raison des arrondis à une décimale après la virgule.

Effectivement, le réseau ferré français rayonne en étoile (étoile de Legrand) sur toute la France, étoile dont le centre est Paris. Il paraît donc logique, si l'on regroupe les articles

1 Ce regroupement se justifie si nous considérons les nombreuses similitudes et même compatibilités techniques des différents trains, RER, métro et tramway, ainsi que leur omniprésence dans Paris et sa région : TGV (Train à Grande Vitesse), TER (Transport Express Régional), RER (Réseau Express Régional), tramway, le tout en partie connecté à un autre ensemble ferré, le métro.

concernant le RER, le métro, le train et le tramway, que l'on obtienne une modalité regroupant près de la moitié du corpus : le quotidien du parisien, (mais aussi du Parisien) ne peut qu'être imprégné de cette profusion de rails. Nous accorderons donc également une attention particulière aux articles concernant les trains.

Les articles sur les bus, ferrys et les transports en commun en général sont nettement moins présents – quelques pourcents à peine de l'effectif global. De même, quasiment aucun article ne traite directement de voitures, de bus, de camions, bref, du réseau routier en général (plus présents dans les journaux locaux). Seuls quelques articles sur les bus viennent remplir cette catégorie curieusement délaissée. Un vide qui paradoxalement attire l'œil, et sur lequel nous reviendrons plus tard.

Étudions de façon plus précise les deux catégories de transport qui ressortent de ce premier tri à plat, à savoir les avions et le transport ferroviaire. Plus précisément, nous allons nous intéresser au contenu de ces articles, et à la façon dont sont dépeints les risques associés à ces véhicules.

## • Les incidents/accidents d'avion

De quoi parlent les articles sur les avions ? Le *tableau 5* résume les différents sujets et leur importance, importance traduite en termes de nombre d'articles. Les articles traitant d'attentats ou de crashes, alors que ces événements sont rares, représentent à eux-seuls les deux tiers du volume des articles. Un premier élément intéressant à noter.

Sujet	Nbr. d'articles
<b>Attentat</b>	24 (39,3 %)
<b>Crash</b>	21 (34,4 %)
<b>Accident</b>	8 (13,1 %)
<b>Situation à risque</b>	3 (4,9 %)
<b>Problème technique</b>	2 (3,3 %)
<b>Insécurité</b>	2 (3,3 %)
<b>Agression</b>	1 (1,6 %)
<b>TOTAL</b>	<b>61</b>

Tableau 5. Types de risque pour le transport aérien.

Si nous approfondissons, et étudions le nombre d'évènements traités et le nombre d'articles consacrés à un même évènement, nous pouvons observer une autre singularité dans la répartition comme le résume le *tableau 6*.

Nombre d'articles pour traiter d'un même évènement	Nbr.
<b>1 article</b>	12
<b>2 articles</b>	4
<b>3 articles</b>	1
<b>5 articles</b>	1
<b>9 articles</b>	1
<b>24 articles</b>	1
<b>TOTAL</b>	<b>20</b>

Tableau 6. Nombre d'articles nécessaires au traitement d'un même évènement

Ces 61 articles ne couvrent « que » 20 situations. Parmi elles, 16 bénéficient de seulement un article ou deux. Les 4 événements restants représentent donc la majorité du volume des articles sur les avions : 41 sur 61 – plus des deux tiers ! Cette inégalité s'explique si l'on se penche sur le type d'événement. Comme nous pouvions nous y attendre, la quantité d'articles consacrée à un événement dépend bien entendu de la nature de cet événement. Le *tableau 7* croise le nombre d'articles dédiés à une même situation avec le type d'événement, et nous permet de dégager une logique dans cette répartition.

La répartition est très tranchée et sans appel : les événements peu couverts sont des incidents mineurs (pannes, grèves, blessés), anciens (crash vieux de plusieurs années) ou portant sur des simulations de crash (entraînement aux plans d'urgence). Si un avion de tourisme s'écrase, faisant quelques morts, ou si un aéroport déploie un exercice d'entraînement aux situations d'urgence, c'est à peine si quelques lignes leurs sont consacrées.

Nbr. d'articles/événement	Crash – peu de morts ou juste des blessés	Crash – centaines de morts	Attentat	Incident sans gravité (technique ou humain)	Crash – ancien	Simulation
1 article	✓			✓	✓	✓
2 articles	✓			✓	✓	
3 articles		✓				
5 articles		✓				
9 articles		✓				
24 articles			✓			

**Tableau 7.** Nombre d'articles dédiés à un événement en fonction de son type

Les événements passant le cap des deux articles sont les crashes impliquant de très nombreux morts (plusieurs centaines, la quasi intégralité des passagers) ou les attentats. Cependant, les articles à propos de ces crashes ne parviennent pas – même en étant additionnés – à égaler la couverture d'un attentat à la bombe raté.

Ces différences quantitative et qualitative ne sont pas sans retenir notre attention. Retenons deux choses :

- **La couverture médiatique est très inégale suivant le type d'événement.**
- **Les situations de catastrophe** (*attentat* (même raté) ou *crash* causant plusieurs centaines de morts) **bénéficient du plus grand volume d'articles.**

### A. *Les crashes*

Les trois crashes que nous allons considérer sont les suivants :

- l'AF 447, qui reliait Rio à Paris et qui s'est écrasé dans l'Atlantique ;
- l'A310 de Yemenia, qui s'est écrasé en mer alors qu'il faisait la liaison Sanaa-Moroni ;
- le Tupolev 154 de la compagnie Caspian Airlines, qui s'est écrasé peu de temps après son décollage de Teheran alors qu'il se rendait à Erevan.

## 1. Une débauche de moyens

Ce qui frappe le plus à la lecture des articles sur un crash, c'est la quantité et la diversité des moyens déployés suite à la catastrophe pour gérer autant que possible la situation. Ainsi, est déployée l'**armée** (*sous-marins nucléaires d'attaque*)<sup>2</sup>, *navires militaires, délégation générale pour l'armement, militaires*), des **experts** en tout genre et de toute nationalité, mais aussi bien sûr des moyens de **recherche** (*navires, robots sous-marins, centre d'essai*). Le secteur **médico-social** est également représenté pour prendre en charge les victimes

2 Les chiffres entre parenthèses font référence aux articles numérotés en annexe.

(*psychologues, médecins légistes*). Ensuite interviennent des acteurs du **domaine juridique** (*juges, avocats, témoins*), mais aussi les **associations et syndicats**, le **gouvernement** (*cellule de crise, ministère*), l'**Europe** (agence européenne de la sécurité aérienne)...

Des sous-marins nucléaires, des psychologues, des robots, des juges... Un drôle de mélange si l'on considère la situation. La lecture de tous ces articles à la suite donne le vertige, et laisse un goût d'étrangeté. Les sauveteurs, les médecins légistes sont bien sûrs cités, mais assez peu souvent, et généralement de façon indirecte. Les morts sont pointés, en termes statistiques (combien de passagers, combien de morts) ou de façons plus directes (cadavres flottants, vêtements...), mais là encore de façon assez secondaire. Les pertes sont décrites, parfois décomposées (nationalités, fonctions dans l'avion...), mais elles ne forment jamais le thème principal de l'article.

## 2. La recherche de « coupables »

Finalement, ce qui compte, c'est de connaître la cause. Bien loin de considérer un possible hasard, le crash entraîne le déploiement d'une enquête tentaculaire. Enquête d'abord pour retrouver l'épave de l'avion, ainsi que les corps. Une démarche complexe si l'on en croit la durée des recherches (notamment dans le cas des crashes en mer), et les moyens logistiques et techniques déployés.

Une fois cette première étape effectuée, on observe le rapatriement des « corps », humains comme mécaniques, pour l'expertise. Il n'est pas fait mention des raisons de la mort des passagers, ou d'une quelconque recherche dans ce sens – la raison est ici trop évidente pour être mentionnée. Les raisons de la mort de l'avion, elles, sont par contre recherchées.

En parallèle de cette enquête technique s'agitent les strates supérieures de la politique et du juridique. Des rapports sont rédigés car l'accident reste « *inexpliqué* ». Sont pointés des problèmes techniques, mais aussi des problèmes humains, des

problèmes météorologiques..., face à l'abondance de points de vue, les experts s'affairent, et les politiques et les juristes entrent dans la danse. Qui est coupable, que doit-on juger, qui doit être condamné ? D'anciens rapports avertissant d'un danger potentiel, des signes avant-coureurs pointés précédemment ressurgissent alors que chacun tente à la fois de prouver son innocence et la culpabilité des autres. Les constructeurs plus spécifiquement sont pointés du doigt. Qui a fabriqué l'avion, d'où vient-il, à qui appartient la compagnie ? Les constructeurs, Tupolev et Airbus ont ici fort à faire, mais aussi les gouvernements.

Le tout est bien sûr alimenté par les avocats des familles des victimes et les nombreuses et récentes associations aux noms évocateurs (« *Association pour la vérité du vol AF 447* », « *SOS voyage aux Comores* », « *Entraide et solidarité AF447* »), qui ne cessent de relancer le débat. « *Pourquoi la France ne nous a-t-elle pas prévenus ?* » titre un des journaux, insistant sur le caractère inexcusable du crash, qui ne peut sûrement pas être imputé au hasard.

Ce besoin de structurer, de remettre de l'ordre, d'identifier des causes et des effets est un mécanisme compréhensible. Des interviews sont proposées dans certains articles : hôtesse de l'air, vice-président chargé des transports, sauveteur, famille des victimes... Systématiquement sont pointés leur impuissance, le caractère subi, imprévisible et dramatique de la catastrophe. Une des interviews résume très bien tout cela : « *On m'a dit que l'avion s'était écrasé, que tout le monde était mort* » (130).

La catastrophe « *équivalait à une situation de chaos, c'est-à-dire à un état où un ordre des choses a été bouleversé, où l'univers matériel et social, structuré suivant des lois qui rendent le monde habitable et vivable, a été gravement perturbé. [...] La spécificité de cet état des choses, en tant de situation extrême, réside dans la désorganisation provoquée par l'irruption provisoire du chaos.* » (Fischer, 1994). Nous ralliant à cette description, nous pensons que ce découpage méticuleux et ces enquêtes multiples viennent répondre à ce besoin de restructurer le déstructuré, de penser l'impensable, de mettre en mot l'innommable.

### 3. Une créature monstrueuse

Parallèlement à la description de cette agitation, une représentation presque mythologique de l'avion se dessine. Des extraits d'interviews de témoins viennent mettre l'accent sur le caractère presque divin de la catastrophe (« *Les chariots de mort russes ont encore créé un accident dans le ciel* »; « *Nous prions, nous nous remettons à Dieu, c'est le plus important* »; « *Les flammes étaient comme le feu de l'enfer* »). L'avion est quasiment décrit comme un organisme vivant, une créature monstrueuse de par ses dimensions et ses capacités physiques, qui peut tuer de grandes quantités de personnes (ne parle-t-on pas de *victimes* ?), et contre lequel on ne peut rien. Il est d'ailleurs assez évocateur de constater que les débris de l'avion sont ramenés dans des conteneurs (cercueil ?), en vue d'une « *autopsie* ».

L'avion et ses passagers sont d'ailleurs confondus dans un même ensemble, comme si leur présence au sein de l'appareil les amenaient à devenir une partie de l'avion, à être introjectés en son sein. A la lecture des articles décrivant des lieux de crash, on apprend qu'« *il ne reste même pas un doigt intact* », que la zone est jonchée de « *débris de l'appareil, chaussures et vêtement* », que des « *cadavres flottants à la surface ont été vus et une nappe de carburant a été repérée* » comme si l'avion et ses passagers ne faisaient plus qu'un, et que leurs débris pouvaient se mélanger et être considérés pareillement sans que l'on en soit étonné. Vêtements et débris, sang et carburant semblent alors se confondre, ne faire plus qu'un, constituer les fragments d'une seule et même entité.

Enfin, on ne voit aucune information concernant d'éventuels survivants à part dans un article qui y fait allusion indirectement. En revanche, on peut noter de nombreuses allusions au caractère fragmenté des restes, insistant sur la destruction inimaginable qui s'est produite, à tel point qu'il n'est plus question de corps ou de carcasses, mais de fragments ou de morceaux.

## B. Les attentats

Concernant les attentats, nous dénombrons **28 articles** – 3 sur un attentat à la bombe (réussi) dans un train russe, 1 sur une alerte à la bombe dans le métro (qui se révélera une fausse alerte) et 24 sur un attentat à la bombe (raté) dans un avion. Considérant la différence de volume et le manque de contenu des 4 premiers articles, nous préférons nous baser majoritairement sur les 24 articles traitant de la tentative ratée d'attentat à la bombe sur un vol Amsterdam-Detroit de la compagnie américaine Northwest Airlines. Cependant, commençons par nous pencher sur cette différence de proportion.

### 1. Un attentat raté bénéficie d'une meilleure couverture qu'un attentat réussi

Spontanément, on pourrait penser qu'un attentat « réussi » est plus grave – et donc plus important – qu'un attentat « raté ». En effet, dans la première situation, on dénombre de nombreux morts. Dans la seconde, on ne dénombre aucun mort, aucun blessé, au pire, quelques frayeurs. On ne peut donc que s'étonner de constater que cette théorie naïve ne résiste pas à un examen approfondi.

En effet, l'impact psychique est sûrement plus important dans la seconde situation. « *Ce ne peut être qu'au plan psychologique, et non économique ou militaire, que cette « arme de pauvre » peut agir avec succès* » (Rivolier, 1992). Le travail de B. Chouvier (2009) sur les *fanatiques* nous donne quelques pistes sur le fonctionnement de ces situations. Il distingue cinq types de fanatiques. Relevons quelques éléments intéressants pour notre propos concernant deux types de fanatiques : le *possédé* et l'*enragé*.

Le fanatique possédé cède à des pulsions violentes, une destructivité qui se révèle hétérocentrée et aveugle. Aveugle, car le moyen est certes reconnu comme violent, mais la justification, le

but est manipulé par un chef : le possédé est persuadé d'agir pour une valeur fondamentalement bonne. Le fait que les propos d'Al-Qaïda sur cette attaque soient retranscrits et commentés dans plusieurs articles, alors que l'on a très peu de choses sur le terroriste lui-même, nous laisse à penser que ce jeune homme est dessiné comme *fanatique possédé* par les médias.

Ensuite, le *fanatique enragé* possède une caractéristique que nous retrouvons – nous semble-t-il – ici : « *la finalité de l'acte est pour l'exemple. Tuer un homme, c'est en terroriser cent mille* » (Chouvier, 2009). La spécificité de ce type de situation est **l'utilisation du crime de façon spectaculaire**, pour l'exemple, pour la cause.

## **2. L'efficacité d'un attentat ne dépend pas de son résultat mais de sa couverture médiatique.**

Nous pointions que la finalité n'était pas l'acte, mais l'impact de cet acte sur les masses. Et la différence de traitement de ces attentats semble aller dans ce sens. Certes, il n'y a pas eu de morts. Mais ce crime n'en est pas moins *spectaculaire*. Peut-être même plus ! Tout est disséqué, (re)mis en scène (un des articles parle d'ailleurs de « *scénario* ») : la construction de la bombe, la façon dont le terroriste a été maîtrisé, arrêté, ce que le « héros » ayant maîtrisé le terroriste a ressenti, ce qui l'a poussé à agir... Alors qu'un attentat à la bombe réussi ne parvient qu'à attirer brièvement l'attention sur ses conséquences physiques (nombre de morts, dégâts matériels), un attentat raté déclenche un raz-de-marée médiatique. Et se retrouve bien plus efficace dans l'atteinte de ses objectifs. « *Ces actions ne peuvent avoir un impact important que dans la mesure où elles sont diffusées par la presse, la radio et la télévision, médias porteurs indispensables du terrorisme.* » (Rivolier, 1992). Et comme le complète l'auteur, il est psychosociologiquement parlant peu souhaitable que ces événements fassent l'objet d'une couverture médiatique si importante, même si dans les faits la recherche de scoop et de sensationnalisme semble la plus forte.

Une partie des articles est d'ailleurs dédiée à la question de la sécurité dans les aéroports. Dans un élan que certains qualifieraient de démagogique, les responsables politiques et les organisations aériennes communiquent sur le renforcement des procédures de sécurité (fouilles, portiques...), sur les investissements effectués pour garantir la sécurité (nouvelles technologies de détection des engins explosifs, listes des personnes interdites de vol...). Et les médias, surfant d'une certaine façon sur cette vague teintée de paranoïa, n'hésitent pas à couvrir et diffuser largement ces déclarations. Une telle démarche renforce encore plus l'efficacité de cette action « manquée » puisque le « *jeu sur la psychologie des masses est précisément au centre de l'action terroriste* » (Veyret (sous la dir. de) 2003).

Les incidents et accidents d'avion sont des risques que nous qualifierons d'extrêmes. Extrêmes dans leur rareté : en effet, nous ne dénombrons que trois crashes importants dans l'année, un chiffre incomparablement bas si l'on considère les statistiques et comparons avec d'autres modes de transport. Extrêmes dans leur caractère spectaculaire : il ne s'agit pas d'un banal accident, mais d'un crash apocalyptique en pleine mer sans aucun survivant, ou de risquer de mourir dans une explosion terroriste en plein ciel...

**Des risques qui finalement semblent importants, mais peu probables.**

Nous allons voir que les transports ferroviaires présentent des risques tout autres.

- Les incidents/accidents des transports ferroviaires

Le contenu des articles traitant des différents transports par voie ferré est très différent, comme le montre le *tableau 8*.

<b>Sujet</b>	<b>Nbr. d'articles</b>
<b>Accident</b>	24 (30,8 %)
<b>Problème technique</b>	16 (20,5 %)
<b>Agression</b>	12 (15,4 %)
<b>Situation à risque</b>	7 (9 %)
<b>Grève</b>	7 (9 %)
<b>Incendie</b>	4 (5,1 %)
<b>Sabotage</b>	2 (2,6 %)
<b>Découverte de cadavre</b>	2 (2,6 %)
<b>Attentat</b>	1 (1,3 %)
<b>Incompétence des services</b>	1 (1,3 %)
<b>Mauvaises conditions de transport</b>	1 (1,3 %)
<b>Grippe A</b>	1 (1,3 %)
<b>TOTAL</b>	<b>78</b>

**Tableau 8.** *Types de risque pour le transport « Transports ferroviaires »*

Les accidents, les problèmes techniques et les agressions sont majoritaires, et forment, si on cumule ces trois catégories, les deux tiers du volume des articles consacrés aux transports ferroviaires. Cependant, la lecture des articles nous montre que ces catégories sont trop vastes pour rendre compte avec précisions de toutes les nuances possibles. Il y a en effet plusieurs types d'accidents, plusieurs types d'agressions...

Aussi, pour permettre de développer l'analyse, nous avons pris la partie d'analyser les articles selon les quatre thèmes suivants : rythmes et temporalités ; violence ; foule ; organisations et

institutions. Les quatre thèmes suivants permettront à notre sens une meilleure compréhension de la façon dont est dépeint le risque dans les transports ferroviaires.

### *A. Rythmes et temporalités*

Alors que les avions et leurs accidents se caractérisent comme nous l'avons vu par leur singularité et leur rareté, les trains semblent eux se situer dans une **logique de rythme, de répétition, de cyclicité**. Ils sont en effet extrêmement « rythmés » : ils font les mêmes trajets, en boucle, trajets rythmés par des arrêts réguliers aux gares, aux stations. Des écrans affichent les trajets, les horaires, les temps d'attente entre chaque passage. Des flux et reflux de voyageurs viennent emplir et désemplir les wagons, alors que les minutes s'égrènent et que le voyage n'est plus évalué qu'en termes de retard potentiel. Retard lui-même d'une certaine façon rythmé, puisqu'il revient avec régularité, à tel point qu'on peut le mesurer.

L'essentiel des articles traite – entre autres sujets – de problèmes de retard et de non respect des horaires, le tout de façon systématiquement chiffrée (allant parfois jusqu'à compter le nombre de train par secondes sur une ligne !). En 2009, la SNCF – surfant justement sur cette vague de l'évaluation chiffrée – avait lancé une campagne de publicité sur cette question de rythme et de temporalité, en indiquant que « *en réalité, 89 % de(s) (...) trains arrivent à l'heure* ». Volonté de parler le même langage que ses usagers, ou bien symptôme d'un début de quantophrénie ? Comme l'obligation, en tout cas, d'apporter une « vraie preuve », car les chiffres ne mentent pas, dans les représentations collectives.

Un des articles nous propose un début de réponse. Interrogée, une usagère disait : « *je suis arrivée trois fois en retard la semaine dernière à cause d'incidents. J'ai reçu deux avertissements de mon employeur. Au prochain retard, je suis virée.* » (55). En effet, de nombreuses personnes prennent le train ou le métro pour aller

travailler, se reposer, voyager... Un moyen peu fiable : si nous succombons également à cette logique statistique, et que nous considérons les 11 % de retard restants, nous obtenons (statistiquement) environ un retard pour 10 trajets, soit rapporté à une semaine de travail un retard par semaine pour un usager prenant le train tous les jours. L'article 102 rappelle d'ailleurs que selon une enquête Médiamétrie, 62 à 82 % des chefs d'entreprise attendent prioritairement des transports en commun une amélioration des conditions de transport.

Car, le temps est un « *outil* » (Lasen, 2001). Cependant, il est parfois abusivement considéré comme une finalité. La SNCF – comptant vraisemblablement sur le biais cognitif de l'erreur de présentation – n'arrive, en pointant ses 89 %, qu'à nous rappeler combien les 11 % restants peuvent être envahissants et difficiles. Les usagers apparaissent alors comme pris en otage entre plusieurs rythmes sociaux, plusieurs « *donneurs de rythmes* » (Lasen, 2001).

La construction même des articles vient renforcer cette idée de temps comme finalité : quelque soit l'incident « initial » présenté dans l'article, le texte finit toujours par dériver sur les conséquences temporelles de cet incident. Un suicide ? Son impact est évalué en termes de nombre d'heures sans circulation. Des travaux ? Leurs conséquences sont chiffrées en minutes de retard.

## B. Une violence omniprésente

Cet aspect rythmique et temporel très présent est complété par un autre aspect, la violence. On constate qu'une large proportion des articles traite de situations violentes. « *Jour après jour, les médias nous fournissent notre lot quotidien de violences* » (Karli, 1987). Et force est de constater que cette violence est d'une variété surprenante, dans ses objets, ses buts, comme dans ses sources. Si nous considérons les types de violence, nous relevons des articles traitant de **règlements de compte** sanglants et sordides (« *cerveau transpercé par la lame d'un couteau* » pour des histoires de drogues) ou de **violences aveugles**,

**terroristes** (attentats), mais aussi des **violences plus banales** (vol, bagarre), ou **centrées sur soi-même** (suicide). Des violences passives aussi, avec un **environnement agresseur** (chaleur, froid, proximité, entassement...).

Concernant les cibles de ces comportements violents, on observe là aussi une grande variété. Ainsi, les agressions peuvent être dirigées vers les **passagers** bien sûr, mais aussi vers la SNCF – qu’il s’agisse de ses **infrastructures** ou de son **personnel** – ou encore vers des **commerçants**, des **policiers**... Il y a même des articles faisant état de violence dont on ignore tout, si ce n’est qu’elles ont fait une victime (découverte de corps) !

Enfin, les sources sont elles aussi multiples : les usagers là encore, mais aussi les **infrastructures** (accidents, la **SNCF** (conducteur agressant des usagers), la **police** (bavure policière), ou même **l’Etat**.

Schématiquement, on se retrouve dans un **environnement totalement violent, où tout le monde est potentiellement agresseur et agressé**, et ce pour de multiples raisons. Qu’il soit question des usagers, des commerçants, des organisations gérantes, voire des représentants de l’Etat, tous sont susceptibles de comportements agressifs. Et tous sont susceptibles d’être agressés ! C’est là nous semble-t-il un point important à mettre en avant.

Cette violence physique, clairement exprimée, est complétée et nourrie par un autre aspect plus insidieux, moins clairement défini et délimité, mais bien présent, à savoir la *foule*.

### *C. La foule, anonyme, fluctuante et innombrable*

Certains articles visent à « *montrer la réalité trop souvent résumée à quelques chiffres clés* » (1), dépasser cette représentation régie par les statistiques sur les retards et les agressions. Des transports bondés, des gens bloqués, entassés, un volume de passage important... Nous retrouvons dans cette catégorie tout ce qui sort du descriptif, de la statistique, et qui essaye de rendre compte du réel de la foule, dans

ce qu'elle peut avoir d'angoissant, d'oppressant (Potier, 2009) ; tout ce qui dépeint la foule comme un organisme « *anonyme, fluctuant, innombrable* » (Potier, 2009, citant Sighele, 1910).

Cette dimension est plus difficile à mettre en avant, car elle n'est que rarement pointée explicitement, et ne forme pas le contenu principal et directeur de l'article. Cependant, elle vient émailler les articles, et petit à petit, alors que la lecture avance, sa forme se dessine et se précise en arrière-plan.

On peut tout d'abord détecter la présence d'une foule grâce à ses manifestations. Certains incidents aboutissent à une action spontanée et collective de centaines, de milliers de personnes. Les mécanismes qui permettent d'atteindre ce résultat ne sont pas clairement indiqués dans les articles, seuls les résultats sont décrits : un demi-millier de personnes ralliant une gare par un tunnel dans le noir (40), des voyageurs sautant du train pour longer les voies et pallier par leurs propres moyens une panne (41), des émeutes (15), des « *mouvements d'inquiétudes* »...

Cette foule est aussi présente en demi-teinte quand sont décrits les dispositifs mis en place pour la gérer. En effet, elle demande des moyens importants pour être prise en charge et encadrée : en cas de problème il faut que des moyens proportionnels à la taille de cette foule soient engagés.

Une gestion qui n'est pas anecdotique, et qui prend tout son sens lorsque l'on sait que cette foule peut facilement être amenée à réagir négativement. Par exemple, deux articles (100, 101) font mention d'un chiffon qui, tombé sur les rails, aurait pris feu par frottement. Un problème finalement sans gravité, mais qui a amené de nombreux retards, blocages, l'intervention de pompiers, des évacuations... De plus, cette foule est susceptible d'être générée spontanément pour de nombreuses raisons, la plupart du temps de façon imprévisible. Les usagers sont nombreux, très nombreux, mais leur présence est supposée temporaire. Le transport n'étant qu'un outil, les passagers sont – par définition – de passage. Cependant, le moindre incident, le moindre retard contribue à l'entassement, à l'amoncellement de personnes, qui

forment alors très rapidement une foule (le RER A à lui seul représente un million de voyageurs par jour, un demi-million approximativement pour la seule Gare du Nord. Cet ensemble de personnes est « ressenti » de façon plus évidente comme une foule par les personnes qui s’y trouvent à travers la sensation de chaleur (Hall, 1978). Et ce ressenti n’est bien sûr pas sans conséquences.

Si nous considérons le thème précédent, la *violence*, on peut faire des liens, et voir que l’entassement et la présence des autres forment des facteurs aggravants. En effet, le manque d’espace dont il est fait mention dans certains articles peut diminuer l’impression de maîtrise, et favoriser l’émergence de comportements agressifs (Karli, 1987). Hall fait le parallèle avec les lois de la gravitation, disant que « *l’influence qu’exercent deux corps l’un sur l’autre est inversement proportionnelle non seulement au carré, mais peut-être même au cube de la distance qui les sépare. A mesure que le stress devient plus sévère, la sensibilisation à l’entassement s’élève également.* » (Hall, 1978). Il prend d’ailleurs comme exemple de situation catastrophique – mais considérée comme « normale » – le métro. « *L’air est lourd et le contact entre les voyageurs ténu* » (54), les gens sont « *cernés* », « *écrasés* ».

Ce lien foule/violence n’est pas forcément évident aux premiers abords. On pense spontanément et naïvement que certes, la présence de nombreuses personnes dans un espace réduit tend à augmenter le stress, l’agressivité, l’inconfort, mais que des facteurs plus culturels et sociaux viennent contrebalancer ces effets. Ainsi, difficile d’imaginer de se faire agresser en présence de nombreuses personnes alentours. Pourtant, des expériences nombreuses et célèbres montrent que c’est tout à fait possible.

En effet, une des caractéristiques de la foule est la passivité, ainsi que l’absence ou la faible quantité de contacts sociaux (Anzieu, Martin, 1968) : Sartre parle d’ailleurs de « *pluralité de solitude* » (Sartre, 1960). Or, on sait que pour réduire la probabilité d’apparition d’un comportement agressif, des interactions sociales préalables sont nécessaires (Karli, 1987), interactions qui ici sont visiblement absentes.

## D. *Organisations et institutions*

Terminons cette lecture thématique par la quatrième dimension repérée : les organisations et institutions. En effet, difficile d'envisager la lecture des articles sur les transports ferrés en ne tenant compte que des aspects psychologiques et physiologiques (durée, rythme, violence, entassement, etc.). Même si ces dimensions occultent, voire nient cette quatrième dimension – nous pensons notamment à la masse, qui est l'antithèse de la classe sociale (Potier, 2009) – elle ne cesse pas pour autant d'exister, et il est régulièrement fait mention de deux grands types d'institutions : d'une part, l'Etat, souvent en la personne d'hommes politiques ; d'autre part, les organisations gérant et permettant le fonctionnement des transports ferrés, à savoir la SNCF, la RATP et les syndicats.

Ainsi, les hommes politiques (président, ministre, élus locaux) prennent partie dans la « lutte » contre les mauvaises conditions de transport, érigent des plans de mobilisation pour les transports, organisent des concertations, demandent des enquêtes auprès de la commission européenne, allouent des budgets et font de cette lutte une priorité. La SNCF/RATP et les syndicats eux, malgré le regroupement dans une même modalité, sont régulièrement présentés comme en opposition dans les articles. Des raisons évidentes comme les grèves et les mouvements de protestation les opposent bien sûr, mais on peut aussi relever d'autres oppositions plus légères, comme ce communiqué d'un syndicat sur les statistiques d'agression, statistiques non-confirmées par la RATP.

Cette quatrième dimension vient d'une certaine manière renforcer les trois premières. L'état, en déclarant la guerre aux retards, aux mauvaises conditions de transports, à l'insécurité, attire l'attention sur ces thèmes du rythme, de la violence, de la foule. La SNCF/RATP et les syndicats, quant à eux, génèrent également des retards qui contribuent à entasser les gens et à engorger les réseaux.

Ainsi apparaît, à travers ces articles, un réseau ferré caractérisé par son insécurité, mais aussi son rythme et ses retards qui

conduisent rapidement à l'amoncellement de personnes et à la création d'une foule. Le tout chapeauté par des organisations, qui à la fois prennent partie et sont prises à partie, avec d'une part l'état et le gouvernement qui se démènent et luttent (sans que des effets bénéfiques soient cités dans les articles), et d'autre part les syndicats et la SNCF qui s'affrontent et sèment un peu le désordre en amplifiant les retards et la violence contenue dans ce corpus.

## • Conclusion

Alors que nous terminons cette analyse, des vides subsistent, des questions se profilent concernant les manques, les blancs. Par exemple, il est étonnant de constater qu'il n'y a rien sur les véhicules tels que les vélos, les voitures, les camions... Les rares fois où des voitures sont citées, c'est lorsqu'elles sont impliquées dans un accident avec un train. D'ailleurs, l'article nous rassure bien vite : les passagers du train n'ont rien...

Pourtant, les statistiques nous apprennent que les accidents de la route sont loin d'être rares ou anodins<sup>3</sup>, et qu'ils impliquent bien souvent des véhicules personnels (voitures, vélos...). D'ailleurs, les chiffres de l'INSEE pour 2008 concernant les volumes de transports intérieurs de voyageurs sont éloquents : les voitures particulières représentent 720,2 milliards de voyageurs-km<sup>4</sup>, contre 98,3 pour les transports ferroviaires, 48,6 pour les autobus et 13,1 pour les transports aériens. Les voitures sont donc plus utilisées, et font beaucoup de morts. Les accidents de trains ou d'avions sont très rares relativement aux distances parcourues

3 Selon l'Institut National de la Statistiques et des Etudes Economiques (INSEE), on dénombrait en 2008 127.098 véhicules impliqués dans des accidents corporels, dont 77.103 voitures particulières.

4 Unité de mesure qui équivaut au transport d'un voyageur sur une distance d'un kilomètre.

(Chandezon, Salou, 1985), et pourtant ils bénéficient d'une place de choix dans les journaux parisiens. Il est donc clair que le niveau de couverture médiatique d'un accident n'est pas forcément en rapport avec son degré d'utilisation ou son importance au niveau global. Par contre, cela corrobore le fait que les journaux s'emploient à parler en connivence avec leur lecteur. Pour le lecteur parisien, les transports en commun l'emportent très largement, alors qu'en province, les accidents automobiles et deux roues sont nettement dominants dans la presse.

Invisibilisation de certains accidents : beaucoup d'accidents de voitures, de vélos, font le quotidien de la majorité des français, mais ils sont absents dans la presse parisienne, soucieuse de ne parler à ses lecteurs que d'eux-mêmes.

Une de nos hypothèses était que les incidents seraient exploités commercialement dans une surenchère de détails, en jouant sur la peur. Cependant, la mort semble finalement assez peu présente dans les articles, malgré la proportion importante d'accidents et de crashes.

Nous avons vu que les crashes causaient beaucoup de morts, et on pourrait penser que cette mortalité importante, liée au volume important d'articles en traitant, amène une sur-importance du morbide. Or il n'en est rien, car finalement, ces morts sont artificiellement démultipliés : le nombre d'articles traitant d'un même crash mortel se multiplie certes, mais pas le nombre de victimes. En ce qui concerne les morts dans d'autres types de transport, notamment les trains, on voit qu'ils sont moins couverts. En effet, les articles sur les suicides, les accidents mortels, les meurtres sur le réseau ferroviaire sont très courts, et un même incident ne bénéficie jamais de plus de 3 articles.

Les représentations dominantes des articles nous amènent donc aux perceptions suivantes du risque :

- En ce qui concerne les avions, les accidents sont mortels et spectaculaires, mais très rares.
- En ce qui concerne les trains, les accidents sont plus nombreux, mais on ne leur accorde que peu d'importance ; ils

- forment souvent un prétexte pour développer sur des tracas plus classiques comme les retards, les grèves...
- Ce qui n'est pas si étonnant que ça. La façon dont sont retranscrits ces évènements reflète la façon dont s'organise la vision du monde des lecteurs. Nous avons pointé un certain nombre de **vides**, de **manques**, qui s'éclairent paradoxalement lorsque l'on considère leur **caractère** justement **insaisissable** :
  - La **mort** est peu représentée ? Bien entendu, la mort n'est pas véritablement représentable, ni même pensable. Comme penser une situation où par définition il n'y a plus de pensée ni même de conscience ? Le lecteur manque de références, de situations similaires qu'il pourrait utiliser pour se construire une image mentale. Difficile de convoquer mentalement une image de cette mort, de sa mort. En revanche, l'intervention des pompiers, le retard de quelques minutes d'un train, l'entassement dans un métro bondé et suffocant, l'arrestation d'un voleur à la tire dans une gare représentent des éléments beaucoup plus parlants. Si l'on prend l'exemple du train, l'important dans un suicide ou un accident n'est pas la mort, mais les conséquences de cette mort sur le reste du système. Il en va de même pour un crash en avion, où l'accent est mis sur la vie qui paradoxalement se déploie et grouille autour de cette catastrophe.
  - Le risque flou et la **foule** : les risques que l'on pourrait considérer comme "réellement" encourus relèvent davantage du dérangement, du désagrément, collectivement partagé (par une masse de voyageurs faisant foule), sur lequel on n'a pas prise, que l'on aura à subir plus ou moins sereinement. Si la cause des accidents/incidents engage une responsabilité individuelle (suicide, erreur, attentat), leurs effets deviennent hors champ de la responsabilité et donc hors champ d'un risque individuel pris en conscience. S'ouvre alors l'éventuel recours aux dommages subis par un voyageur-victime passive, dommages qu'il faudrait réparer.

Mais l'image de la foule comme seule identité avérée de ce voyageur annihile la réalité de cette éventualité. Le lecteur s'identifie ainsi à cet anonyme impuissant, utilisant des transports en commun où le risque est toujours déjà là et impossible ni à anticiper, ni à réparer. Le risque c'est donc toujours l'autre qui l'agit et le cause, et moi qui l'endosse et le supporte, moi pourtant sans voix singulière.

Une certaine **conception socio-politique** se trouve relayée :

- Les transports “**en commun**” seraient alors plutôt des transports “**collectifs**”, et non des transports “communautaires”, si l'on reprend la distinction de Ferdinand Tönnies entre *Gesellschaft* et *Gemeinschaft*. Ils véhiculent ainsi, si l'on ose dire, une certaine conception du vivre-ensemble, y compris dans la question du risque/plaisir partagé à vivre-ensemble.
- Parallèlement, ce sont davantage des **usagers-consommateurs** que des **salariés-citoyens** qui sont mis en scène dans les médias, médias qui n'évoquent pas ici l'éventuelle démarche d'un citoyen (individuel ou collectif) qui pourrait porter plainte et faire jouer le droit, mais qui s'emploient à fonctionner comme une caisse de résonance d'une plainte anonyme et globale d'une foule subissant son destin.

Vers une perspective **anthropologique** :

- De ce point de vue, la fonction des journaux parisiens peut s'apparenter à celle du **chœur** dans le théâtre antique, qui consiste à relayer la plainte sociale, anonyme et collective, tout au long de la pièce. Si l'on compare avec la presse de province, celle-ci relate au contraire des accidents où coupables et victimes sont clairement personnalisés. L'une des entreprises actuelles d'associations de victimes consiste d'ailleurs en une charte de déontologie de la presse, afin que celle-ci dénonce le plus clairement possible l'erreur (et donc la faute) personnelle

en cause dans l'accident (ce n'est pas la fatalité du brouillard qui a causé l'accident, mais le fait que tel conducteur n'a pas modifié sa façon de conduire par temps de brouillard). De ce point de vue, c'est davantage à la fonction du **coryphée** antique que l'on se trouve renvoyé, qui, quant à lui, est là pour dire la morale.

Pour finir cette conclusion et à titre d'ouverture, rappelons nous que la question initiale de cette recherche était celle du risque à travers sa transcription médiatique, contribuant, avec d'autres recherches européennes, à « en améliorer la gestion en situation de catastrophe ». Démarche classique et modernement prométhéenne, où la compréhension des représentations collectives devrait permettre de contrôler les comportements futurs, en cas de besoin.

Qu'en dire ? Qu'il n'y a au fond, pas grande différence entre l'accident de char d'Œdipe et Laïos et ses conséquences sur la foule thébaine d'une part, et un attentat et ses conséquences sur une foule de voyageurs qui se trouvaient là d'autre part. Pas grande différence dans la restitution sociale (les médias y seraient notre théâtre moderne), et pas grande différence non plus dans notre rapport au destin, même si le discours ambiant cherche par ailleurs à prescrire le contraire (contrôle, choix, risque zéro, etc).

Une différence cependant pourrait se trouver dans notre rapport à la mort : le théâtre antique la dit, la décrit, la parle, la pleure, la nomme, assumant que la fonction de l'imaginaire est de nous familiariser avec elle pourtant proprement inconnaissable du point de vue de l'expérience personnelle. Au contraire, les journaux l'effacent en la comptant, la sommant, ou la déplaçant sur la machine (par exemple « la mort de l'avion »), lui donnant non plus le statut d'événement tragique de la vie, mais de scandale social dramatique à anticiper/réparer (par d'autres modes de déplacements comme l'indemnisation des proches).

Si l'on veut bien reconnaître que derrière ces articles qui

relèvent de la communication<sup>5</sup> autant que de l'information (Debray, 1991, 1999), se disent cependant des traits anthropologiques majeurs, il s'agirait alors de concevoir des modes d'intervention qui sauraient ré-instaurer mort et imaginaire comme processus vitaux, personnellement, singulièrement vécus : l'accident comme épreuve-de-soi, quelle que soit la place qu'on y occupe.

## Références

- Anzieu D., Martin J.-Y., *La dynamique des groupes restreints*, 13<sup>ème</sup> édition, PUF, 2004, Première édition : 1968.
- Chandezon G., Salou J., *L'insécurité : comprendre les risques de la vie quotidienne et y faire face*, Les éditions ESF – entreprise moderne d'édition, Paris 1985.
- Chouvier B., *Les fanatiques*, Ed. Odile Jacob, Paris 2009.
- Debray R., *Cours de médiologie générale*, Bibliothèque des Idées, Gallimard, Paris 1991.
- Debray R., *Introduction à la médiologie*, PUF, Paris 1999.
- Fischer G. N., *Le ressort invisible : vivre l'extrême*, Ed. Seuil, Paris 1994.
- Hall E. T., *La dimension cachée*, Ed. du Seuil, Paris 1971.
- Hermant D., Karsenty S., Py Y., Guillet L., Chauvin B., Simeone A., Muñoz Sastre M. T. & Mullet E. (2003), Risk target : An interactive factor in risk perception, *Risk Analysis*, 23, 821-828.
- Karli P., *L'homme agressif*, Ed. Odile Jacob, Paris 1987.
- Katz E. et Lazarsfeld P., *La influencia personal*, Hispano Europa, Barcelona 1979.
- Lasen A., *Le temps des jeunes. Rythmes, durée et virtualités*, Ed. l'Harmattan, Paris 2001.
- Lazarsfeld P. et Merton R., "Mass communication, popular taste and organized social action", in, *The communication of ideas : A series of addresses*, L. Bryson, New York: Harper 1964 (v.o. 1948), p. 95-118.

5 Les omissions, invisibilisations, peuvent ici en effet traduire une volonté d'affichage de l'événement plutôt que sa restitution

- Mc Combs M., “Influencing the pictures in our heads: two dimensions of Agenda-setting” en Masu Komyunikeishon Kenkyu *Journal of Mass Communication Studies*, 1994, n. 45.
- Mc Combs M., “The future agenda for agenda-setting research”, *Journal of Mass Communication Studies*, 1994b, n. 45, p. 171-181.
- Mc Combs M., “Influencia de las noticias sobre nuestras imágenes del mundo”, in Bryant, J. Et Zillmann, D., *Los efectos de los medios de comunicación. Investigaciones y teorías*, Paidós, Barcelona 1996 (v.o. 1994) p. 13-34.
- Mc Combs M. et Bell, T., “The Agenda-setting role of mass communication”, in Michael Salwen y Donal Stacks (Eds.), *An integrated approach to communication theory and research*, Mahwah, NJ: Lawrence Erlbaum 1997, p. 93-113.
- Mc Combs M. et Shaw D. L., “The Agenda-setting function of the mass media”, *Public Opinion Quarterly*, 1972, n. 36, p. 176-187.
- Mullet E., Candela C., Lazreg C. & Neto F., “The scandinavian way of perceiving societal risks”, *Journal of Risk Research*, 2005, n.3, 19-30.
- Potier E., « Le réel de la foule », in AA.VV., *Réel et réalité, questions psychanalytiques et perspectives*, Ed. Desclée de Brouwer, 2009, p. 95-123.
- Rivolier J., *Facteurs humains et situations extrêmes*, Masson, Paris 1992.
- Sartre J-P., *Critique de la raison dialectique*, Ed. Gallimard, Paris 1960.
- Veyret Y. (sous la dir. de), *Les risques*, Ed. Sedes, Paris 2003.
- Tönnies F., *Communauté et société. Catégories fondamentales de la sociologie pure*, PUF, Paris 1977.

## Sitographie

Institut National de la Statistiques et des Etudes Economiques (INSEE) : [www.insee.fr](http://www.insee.fr)

