



Série d'études de cas

n° 9 : septembre 2020

Changer la perception de Vision Zéro au Canada : audit médiatique

parachute.ca/vision-zero

Changer la perception de Vision Zéro au Canada : audit médiatique

*Vision Zéro de Parachute crée des études de cas qui mettent en vedette divers enjeux et exemples de l'application de Vision Zéro dans l'ensemble du Canada et dans le reste du monde. Nous espérons que ces études de cas pratiques, basées sur la preuve aideront à éduquer, informer et inspirer ceux d'entre vous qui veulent atteindre le niveau zéro. Nous informons le public de la publication de nouvelles études de cas par l'entremise de notre bulletin électronique, « **Actualité en route** ».*

Extrait

Cette étude de cas, réalisée avec la généreuse contribution de Desjardins, porte sur la couverture médiatique accordée à Vision Zéro dans différentes régions du Canada. L'analyse compare cette couverture sur deux périodes distinctes et s'intéresse à l'évolution, le cas échéant, du langage utilisé pour parler de sécurité routière, de l'attribution de la responsabilité des blessures et des incidents sur la route ainsi que de la fréquence et du ton des discussions à propos de Vision Zéro.

Vision Zéro au Canada

Vision Zéro est une stratégie de sécurité routière qui vise à éliminer complètement les blessures graves et les décès sur les routes. Pour les tenants de cette initiative, née en Suède dans les années 1990, les blessures graves comme les décès sont à la fois évitables et inacceptables d'un point de vue éthique. Vision Zéro a depuis notamment été adoptée par des municipalités et des gouvernements provinciaux partout au Canada¹. Le problème demeure toutefois entier. Des données de Transport Canada recueillies en 2018 révèlent que le nombre de morts a augmenté de 3,6 % par rapport à 2017, pour un total de plus de 1922 victimes. À ce nombre s'ajoutent près de 10 000 blessés graves².

Résumé

La fréquence à laquelle Vision Zéro a été mentionnée dans les médias analysés a augmenté avec le temps presque partout et dans toutes les publications, exception faite du Edmonton Sun, qui a fait référence moins souvent à Vision Zéro au cours de la deuxième période (2018-2019) que de la première (2017-2018).

Les termes utilisés pour décrire les incidents de sécurité routière ont varié pendant la première période, où on alternait entre « collisions » et « accidents », tandis que pendant la seconde, le mot « collision », plus précis, devenait le terme de choix. En effet, « accident » implique qu'il n'existait aucun moyen de prédire ni de prévenir ce qui s'est produit.

Sauf pour le *Edmonton Sun* et le *New York Post*, la plupart des articles étudiés attribuaient la responsabilité des blessures et des décès sur les routes à leur mauvaise conception et aux conducteurs qui les empruntent. La rhétorique des chroniqueurs du *Edmonton Sun* et du *New York Post*, qui insistaient sur les mauvais comportements des piétons et des cyclistes, n'a pas été reprise par leurs collègues d'autres journaux, qui affirmaient plutôt que les conducteurs, qui sont au volant de véhicules pesant plusieurs tonnes, ont une plus grande responsabilité en matière de sécurité routière que les gens à pied ou à vélo. Les conducteurs ont été blâmés de la même façon au cours des deux périodes d'analyse, mais on a pu voir la conception des routes et le manque de volonté politique être de plus en plus souvent mis au banc des accusés au cours de la deuxième période.

À mesure que les stratégies Vision Zéro gagnaient en notoriété dans chaque région, les chroniqueurs et les citoyens ont commencé à prendre position et à prôner une intervention plus rapide et plus musclée des gouvernements afin d'améliorer la sécurité routière. Parmi les moyens suggérés pour réduire les blessures graves et les décès sur les routes, on trouve notamment l'installation de radars photographiques, la réduction de la limite de vitesse, des changements à la conception des véhicules et l'aménagement de voies réservées aux cyclistes.

Méthodologie

Cette étude de cas a comparé les mentions faites de Vision Zéro dans les médias pendant deux périodes : de janvier 2017 à la fin de juin 2018 et du début de juillet 2018 à la fin de décembre 2019.

L'analyse, qui porte sur les éditions électroniques de différents journaux, s'est attardée aux articles qui se concentraient exclusivement sur le concept de Vision Zéro ou qui y faisaient allusion en abordant des incidents routiers ayant causé des blessures ou des décès. Elle a pour but d'étudier l'évolution du langage adopté pour discuter de Vision Zéro, de la sécurité routière et de son amélioration.

Afin d'évaluer l'évolution du langage et de la fréquence des mentions de Vision Zéro, des recherches identiques ont été menées dans des quotidiens imprimés de Vancouver, d'Edmonton, de Toronto, de Montréal et de New York, ce dernier servant de comparatif à l'échelle nord-américaine.

Une fois les articles pertinents ciblés, ils ont été lus de façon à répondre aux questions suivantes :

- Vision Zéro a-t-elle été simplement mentionnée, ou mentionnée et définie?
- Quel langage a été utilisé pour décrire l'événement survenu (collision, accident, incident)?
- Qui ou quoi était blâmé, lorsque la question de la responsabilité était abordée (conducteur, cycliste, piéton, infrastructure)?

Une fois chaque article lu et classé en fonction de ces grands thèmes, les données de la première période ont été comparées à celles de la deuxième afin de voir s'il y avait eu un changement dans le langage et dans la fréquence des mentions de Vision Zéro et de réfléchir à la façon dont l'efficacité de la stratégie était rapportée. Les rapports préparés pour chacun des articles ont ensuite été combinés et comparés pour déterminer si des tendances pouvaient être établies en fonction du temps et des régions.

[NDT : Les mots uniques anglais ont été conservés tels quels pour les parties portant sur le langage, puisqu'ils font partie intégrante de l'analyse et que les articles ont tous été rédigés en anglais. Les expressions sont quant à elles plus facilement traduisibles.]

Aperçu

Vancouver (Colombie-Britannique)

En 2016, la Colombie-Britannique a adopté l'approche Vision Zéro en matière de sécurité routière. Elle a été la première province à le faire. L'expérience de Vancouver, la ville la plus peuplée de la Colombie-Britannique, est relatée à travers une analyse du *Vancouver Sun* et offre un regard unique sur les perceptions et les retombées de Vision Zéro dans la province la plus occidentale du pays.

Vancouver Sun

Le *Vancouver Sun*, un quotidien imprimé en Colombie-Britannique appartenant à Postmedia, a été fondé en 1912 et tire en moyenne à 136 787 exemplaires^{iv}.

Le *Sun* a démontré très peu d'intérêt pour Vision Zéro pendant la durée de l'analyse. L'initiative est peu souvent mentionnée dans ses pages, et cette couverture apathique n'a pas vraiment évolué au fil du temps.



La première période n'aura donné lieu qu'à un seul effort de définition de Vision Zéro dans les deux articles où l'initiative est mentionnée. On y fait référence dans deux textes d'opinion aux vues opposées. Dans sa chronique, Pam Fayerman se prononce en faveur de la réduction des limites de vitesse pour améliorer la sécurité routière, décrit brièvement Vision Zéro et donne un aperçu de la situation dans quelques endroits où elle a été adoptée (la Suède, le Royaume-Uni, les Pays-Bas et l'Allemagne) afin de mettre en lumière le mauvais bilan du Canada par rapport à ces pays. Fayerman insiste sur la nécessité de revoir et de réduire les limites de vitesse, notant au passage que « sur de nombreuses autoroutes, les voitures les plus rapides (au 85^e percentile) roulaient plus vite que ce qui était permis ».

L'auteur de la réponse, Ian Tootill, cite l'exemple de l'Allemagne, mentionnant que la réduction des limites de vitesse n'était pas nécessaire, avec comme preuve « les limites élevées, voire absentes et [...] la proportion moindre de décès au sein de sa population ». Il parle brièvement de Vision Zéro et note que la vitesse seule n'est pas responsable des blessures graves et des décès, et qu'il faut plutôt se tourner vers l'incompétence des conducteurs. Tootill, cofondateur de l'organisme de défense des droits des conducteurs SENSE B.C., avance qu'au lieu de s'attaquer à la vitesse, sensibiliser les conducteurs et améliorer leurs aptitudes au volant serait plus efficace pour réduire les blessures.

Le deuxième examen du *Sun* n'a rien révélé de nouveau. La stratégie Vision Zéro est mentionnée une seule fois, sans aucune forme d'explication. Dans les articles sur les incidents de la route, les termes « accident », « crash / crashes » et « collisions » ont été utilisés de manière presque interchangeable tout au long de la période d'analyse, même si « collision » semblait plus populaire, ayant été employé dans 75 % des cas. Le rôle des limites de vitesse dans les blessures et les décès sur les routes a été évoqué dans un article portant sur une étude qui a établi une corrélation entre l'augmentation de la vitesse maximale permise dans les zones rurales et une hausse subséquente du nombre de

blessures (10 octobre 2018). Les auteurs de l'étude, l'urgentologue Jeff Brubacher et ses collègues de l'Université de la Colombie-Britannique, incitent les gouvernements à « résister à la pression des tenants de l'augmentation des limites de vitesse sans égard à la sécurité routière ».

On relève aussi plusieurs articles qui reconnaissent le rôle de l'humain dans les collisions. Un article sur un rapport de coroner note que « le tiers du nombre total de décès survenus dans des incidents de la route entre 2008 et 2016 mettait en cause l'alcool et/ou la drogue » et qu'« entre 2011 et 2016, 29 % des conducteurs et des passagers décédés ne portaient pas leur ceinture et n'étaient pas retenus à leur siège d'aucune autre façon » (16 mai 2019). Une étude distincte de la BCAA indique que 20 % des conducteurs millénariaux croient que prendre le volant sous l'influence du cannabis est sécuritaire (17 juillet 2018).

Il y a eu peu de changement entre les deux périodes d'analyse. Vision Zéro n'y a que rarement été mentionnée et définie. De plus, du point de vue du langage, aucun effort n'a été déployé pour tenter d'attribuer la responsabilité, directement ou indirectement, au conducteur ou au véhicule lorsqu'un piéton avait été heurté.

Edmonton (Alberta)

Edmonton est la capitale de l'Alberta, dans les Prairies. Elle comptait 972 000 habitants en 2019. En septembre 2015, elle est devenue la première grande ville canadienne à faire de Vision Zéro sa stratégie en matière de sécurité routière³. Le délai assez long écoulé depuis son adoption permet aux médias qui écrivent sur le sujet de donner un point de vue unique au Canada de la perception et des retombées de Vision Zéro dans la population en général.

La première et la deuxième période se sont intéressées au *Edmonton Sun*, un tabloïd de droite, et au *Edmonton Journal*, un journal grand format tendant plutôt vers le centre. Le *Sun* et le *Journal* appartiennent tous deux à Postmedia. Le premier tire en moyenne à 37 649 exemplaires et le second à 92 542 exemplaires⁴.

Edmonton Sun

Le *Edmonton Sun* regroupe un quotidien et un site Web publiés à Edmonton, en Alberta. Le journal a été fondé en 1978.

Le *Sun* n'a pas une bonne opinion de Vision Zéro, et ce point de vue n'a pas vraiment changé au fil du temps. La stratégie a été définie de manière limitée lorsqu'il en a été fait mention dans des articles sur la sécurité routière au cours de la première période. Surtout abordée dans des textes d'opinion, on en parle alors comme d'un gaspillage de fonds publics faisant la promotion de l'idée erronée que seuls les conducteurs étaient responsables des décès sur les routes. Alternant entre « accident » et « collision », les articles analysés déploraient que trop souvent, les conducteurs en général étaient pointés du doigt alors qu'une minorité inexpérimentée était en fait à blâmer. Une certaine forme de soutien a été accordée à la réduction des limites de vitesse, le rôle de celle-ci dans les incidents mortels ayant été admis.



L'opinion est demeurée la même lors de la deuxième période. Si Vision Zéro n'a été mentionnée explicitement que très rarement, l'initiative a encore moins bien été définie. Le ton des articles lui était encore largement défavorable, même lorsqu'il ne s'agissait pas de textes d'opinion. On y trouvait moins de terminologie précise (« collision » par rapport à « accident », par exemple), ce qui a compliqué le suivi des mots utilisés d'une période à l'autre. Le sentiment dominant demeure que l'accent mis sur Vision Zéro par la Ville néglige le rôle des non-conducteurs dans les collisions et que l'ajout de véhicules d'appoint comme les trottinettes électroniques n'est pas prudent, car l'administration municipale semble être contre tout ce qui roule. Les articles précédents du *Sun* affirment catégoriquement que les conducteurs ne sont pas les seuls coupables, et les plus récents vont dans le même sens, rejetant en partie la responsabilité de la création de conditions dangereuses aux piétons.

Edmonton Journal

L'*Edmonton Journal* regroupe un quotidien et un site Web publiés à Edmonton, en Alberta. Le journal a été fondé en 1903.

Par rapport au *Sun*, les premiers articles du *Edmonton Journal* à faire mention de Vision Zéro sont plus axés sur la nouvelle et moins sur l'opinion. La stratégie Vision Zéro n'est pas définie avec constance lorsqu'elle est mentionnée.



En fait, le plus souvent, elle ne l'est pas.

Bien que la couverture soit moins négative, la véracité des hypothèses sous-jacentes à Vision Zéro est mise en doute, notamment pour ce qui est de l'amélioration de la sécurité routière par des changements à la limite de vitesse ou aux infrastructures. On se demande si ces changements n'auront pas plutôt pour effet de nuire aux collectivités. En fait, ce sont surtout les limites de vitesse et les données sur la survivabilité qui sont remises en question, le chroniqueur David Staples avançant que la Ville se fiait à des « données faussées » d'une étude de l'Organisation mondiale de la Santé datant de 2008. Il soutient que celle-ci s'appuie sur des études précédentes qui « surestimaient les risques de décès » associés à des limites de vitesse de 40 km/h (25 avril 2018).

Les articles ont aussi été analysés pour déterminer si leur auteur accusait ou disculpait les personnes en cause dans les collisions. Est-ce qu'on disait « un conducteur heurte un piéton » ou « une voiture heurte un piéton »? Cette dernière formulation implique qu'un objet, et non la personne qui l'utilise, était coupable. De manière générale, le langage employé était neutre et ne visait ni n'exonérait l'une ou l'autre des parties. Cependant, des références intermittentes à des « accidents » ou à des gens « tués par un véhicule » ont été notées tout au long de la première période d'analyse. L'impression générale est que la ville a été conçue pour les voitures, et non pour les piétons et les cyclistes, et qu'avant de penser à modifier les infrastructures, il faut changer la façon dont la population perçoit les collectivités et la sécurité routière.

La deuxième analyse du *Edmonton Journal*, qui commence en juillet 2018, montre une évolution de la situation. Si précédemment la mention de Vision Zéro n'était pas accompagnée d'une définition, la stratégie était maintenant plus souvent expliquée, soit environ dans la moitié des articles où on l'abordait. Ceux-ci portaient essentiellement sur les efforts de l'administration municipale visant à modifier la stratégie entourant Vision Zéro à la lumière de nouvelles données sur les différentes préoccupations liées à la sécurité routière.

Par exemple, lorsque des données sur les conséquences des excès de vitesse dans les zones scolaires ont été publiées, les lois ont été appliquées plus sévèrement et un suivi a été effectué à propos de la lutte contre les excès de vitesse. L'utilisation de radars photographiques et la réduction des limites de vitesse ont donné lieu à de nombreux articles tout au long de la période.

De janvier à la fin de décembre 2019, le terme « collision » a été utilisé avec constance pour décrire un incident avec un véhicule, mais auparavant, on relève plusieurs mentions des termes « accidents » et « crashes ». On ne parle pas de véhicules qui heurtent ou renversent des gens, ce qui constitue un changement important par rapport à la première période. Dans la très grande majorité des cas, les conducteurs sont pointés du doigt, mais il arrive que la faute soit attribuée aux piétons et aux cyclistes. On s'en prend aussi parfois à la conception des routes, aux infrastructures, notamment le manque de bandes cyclables, et à la conception des véhicules, par exemple pour ce qui est des ceintures de sécurité.

Toronto (Ontario)

Le plan de sécurité Vision Zéro a été lancé en juillet 2016 à Toronto, la plus grande ville du pays, qui compte 2,9 millions d'habitants. Ce plan vise entre autres la réduction des blessures graves et des décès liés aux incidents de la route sur cinq ans entre 2017 et 2021⁵.

L'analyse médiatique s'est intéressée au *Toronto Star*, le journal le plus important de la ville, et au *Globe and Mail*, un quotidien national basé à Toronto.

Toronto Star

Le *Toronto Star*, dont les articles tendent vers la gauche, tout comme son concurrent, le *Globe and Mail*, est largement respecté. Premier journal canadien pour ce qui est du tirage⁶, le *Star* reflète normalement l'opinion d'une bonne partie de son lectorat.



L'analyse du *Toronto Star* qui s'est terminée au milieu de 2018 a révélé que Vision Zéro avait été citée dans plus de 50 articles différents, et qu'elle avait la plupart du temps été définie. Les mots les plus souvent utilisés, généralement de façon interchangeable, pour parler des incidents sont « collision », « accident » et « crash ».

Lorsque les auteurs des articles ont pris position, ils n'ont pas blâmé les conducteurs, mais leurs véhicules, les tournures « piéton heurté par un véhicule » ou « piéton entrant en collision avec un véhicule » étant fréquentes. La nécessité de revoir les infrastructures a été évoquée, tout comme celle de relier les différentes bandes cyclables de la ville afin d'atténuer les conséquences des inévitables erreurs de conduite des automobilistes. À ce propos, on aborde aussi l'importance d'établir des stratégies pour changer les comportements des conducteurs qui contribuent de façon plus marquée aux blessures

graves et aux décès sur les routes, dont la témérité au volant. On mentionne de plus qu'il faut s'attaquer aux erreurs de conduite et aux gestes irresponsables, par exemple au moyen de campagnes d'éducation des conducteurs et de la réduction des limites de vitesse. Des voix se sont élevées contre ces idées, affirmant plutôt qu'il fallait considérer le problème dans son ensemble et cibler tous les usagers de la route, et que la réduction des limites de vitesse ne devait pas constituer la première mesure à prendre pour améliorer la sécurité routière.

Les articles d'opinion du journal, bien que manifestant une conscience du rôle des cyclistes, des piétons et des conducteurs dans « l'amélioration de la sécurité [...] et dans la transformation d'une ville » (14 juin 2018), critiquent également le partage égal de la responsabilité en matière de sécurité routière : « Les véhicules sont l'élément le plus dangereux et les conducteurs ne peuvent se soustraire à leur plus grande responsabilité » (14 juin 2018).

La deuxième analyse, qui commence à la mi-2018, a relevé 54 références à Vision Zéro, la stratégie étant définie à 37 reprises.

Le langage utilisé vise plus les conducteurs que leurs véhicules, « collided », « collision », « heurté par un automobiliste » et « heurté par un conducteur » étant utilisés avec constance, surtout dans la dernière moitié de cette deuxième période. Jusqu'au début de 2019, on note parfois un blâme un peu moins direct, avec « heurté par une automobile » et « heurté par un véhicule ».

Dans les chroniques faisant référence à Vision Zéro, on avait peu à redire sur la stratégie elle-même. Un texte de juillet 2018 observait qu'elle était peu connue du public; on y lisait que seul un Torontois sur trois savait ce qu'était Vision Zéro et que la majorité des résidents considéraient les rues de leur ville comme dangereuses pour les piétons. Les éditoriaux pressaient les divers ordres de gouvernement de prendre rapidement des mesures musclées pour améliorer la sécurité routière, notamment augmenter le nombre de voies cyclables et réduire les limites de vitesse. La chroniqueuse Emma Teitel en avait contre le discours du partage égal de la responsabilité : « les décès de piétons ont doublé à Honolulu en 2018, malgré [...] l'interdiction de traverser une voie publique en regardant un appareil électronique ». Elle implorait la Ville de ne pas faire des piétons les boucs émissaires du problème complexe de l'amélioration de la sécurité routière (6 septembre 2019). Enfin, une lettre d'opinion publiée à la fin la période d'analyse portait sur l'inconstance du discours médiatique. L'auteur dénonçait les formulations ne désignant aucun responsable et encourageait les journalistes à rendre plus justement compte du rôle

des conducteurs dans les décès de piétons. « Plutôt que d'écrire qu'un conducteur est allé faucher deux piétons sur un trottoir, on nous oblige à lire "deux piétons tués" » (29 décembre 2019).

Globe and Mail

Imprimé d'un bout à l'autre du Canada, le *Globe and Mail* est souvent qualifié de « journal canadien de référence » et de « quotidien le plus lu au pays » (*Globe and Mail*, 2018).



L'analyse du *Globe* qui a pris fin à la mi-2018 a relevé 11 articles qui mentionnaient Vision Zéro à Toronto; le programme était défini dans tous les cas sauf trois.

Dans 10 des 11 cas, les articles portaient sur la sécurité routière et la nécessité de continuer à améliorer les routes pour tous leurs usagers. Les formulations employées dans les articles ne rejetaient pas la faute directement ou indirectement sur une partie ou une autre. On insistait plutôt sur la nécessité de dépasser la perspective opposant conducteurs, piétons et cyclistes pour s'intéresser au rôle qui revient aux politiques officielles, à l'inaction des élus et aux infrastructures dans le nombre de collisions et de décès survenant sur les routes. L'inertie dans le dossier, où l'on donne préséance aux conducteurs et aux véhicules au lieu d'agir pour reconnaître le droit de tous les Torontois à des routes sûres, était un thème récurrent des articles analysés.

Dans le seul éditorial consacré à Vision Zéro à Toronto, les projecteurs étaient braqués principalement sur les cas où la stratégie avait échoué à promouvoir la sécurité et à prévenir des blessures et des décès. Au moment où ce texte était publié, soit 23 semaines après le début de 2018, 21 cyclistes et piétons avaient perdu la vie à Toronto, ce qui a poussé le comité de rédaction à écrire : « le carnage à ce jour en 2018 n'est pas une aberration, c'est en fait la nouvelle norme dans la métropole canadienne » (18 juin 2018).

Au cours de la seconde période d'analyse, qui s'est terminée en décembre 2019, le nombre d'articles faisant référence à Vision Zéro a augmenté, et tous sauf trois mentionnaient ou définissaient la stratégie, pour un total de 17 mentions. Aucun acteur en particulier n'était montré du doigt; les mots le plus souvent utilisés étaient « collision », « fatality » et « road deaths ». Plusieurs articles abordaient le rôle du facteur humain, en évoquant le choix que font des conducteurs de rouler vite, ce qui accroît les risques pour les piétons et les cyclistes. Ils appelaient aussi les policiers à resserrer leur application de la loi pour décourager les comportements dangereux de tous les usagers de la route. Dans quelques

cas, on notait que le comportement des cyclistes jouait un certain rôle dans l'incidence des collisions et on plaidait pour une meilleure sensibilisation de ceux-ci, tout en reconnaissant les limites des campagnes de sensibilisation, qu'elles s'adressent aux cyclistes, aux piétons ou aux conducteurs, dans la réduction des taux de décès et de blessures.

Dans un de ses articles, le journaliste à la section *Urban Affairs* Oliver Moore soulignait le besoin manifeste « d'améliorer notablement la sécurité des piétons », tout en concédant que les comportements bien établis ne se modifient pas du jour au lendemain. Il écrivait aussi : « remodeler un réseau routier construit au fil de générations prend du temps, et certaines idées d'amélioration sont compliquées à concrétiser » (31 décembre 2019). Selon lui, c'était tout à la fois les infrastructures, les routes et les véhicules qu'il fallait mieux concevoir pour changer durablement la donne.

Au cours des deux périodes d'analyse, le *Globe and Mail* s'est attaché moins à désigner des responsables individuels qu'à mettre en lumière les types de projets de société susceptibles d'apporter des changements durables. Le journal n'a ni dénigré ni encensé Vision Zéro comme stratégie et, la plupart du temps, ses articles définissaient le programme.

Montréal

« Parce que chaque vie compte. » C'est le slogan associé à la stratégie Vision Zéro de Montréal⁷. L'ex-maire Denis Coderre avait introduit la stratégie, mais c'est sa successeure, Valérie Plante, qui l'a officiellement adoptée en octobre 2019, avec l'objectif d'éliminer les décès de piétons à Montréal au plus tard en 2021⁸. Montréal est la métropole de la province francophone du Québec et la deuxième ville en importance au Canada.

L'étude s'est penchée sur la couverture de Vision Zéro dans le *Montreal Gazette* et dans le *Journal de Montréal*.

Montreal Gazette

Le *Montreal Gazette* est le seul quotidien de langue anglaise publié à Montréal. Il a un tirage moyen de 80 895 exemplaires⁴.

Au cours de la première période d'analyse, qui a pris fin juste alors que la classe politique commençait à réfléchir à



voix haute à l'adoption de la stratégie, Vision Zéro y a été mentionnée 23 fois et définie dans huit cas.

Le vocabulaire employé était homogène; le mot « accident » était utilisé plus souvent que tout autre pour décrire les incidents survenant sur le réseau routier. Vers la fin de la période, on notait quelques emplois du mot « collision ». Quand il a annoncé ses intentions au sujet de Vision Zéro dans un rassemblement de campagne, Denis Coderre a déclaré : « la route appartient à tout le monde, et chaque accident qui survient est un accident de trop » (29 août 2017), faisant écho au ton de plusieurs des premiers articles du *Montreal Gazette* sur la stratégie. Peu d'articles imputaient les collisions à un acteur précis, mais quelques-uns faisaient référence à des erreurs de conduite et à la peur qu'elles suscitent chez les cyclistes et les piétons. Un thème récurrent revenait toutefois, celui du nécessaire partage de la responsabilité sur les routes, pour le bien commun.

À mesure que le débat sur Vision Zéro gagnait en vigueur dans l'opinion, on se demandait de plus en plus comment protéger cyclistes et piétons sans complètement desservir les conducteurs, qui ont diverses raisons légitimes d'utiliser des véhicules. « Les expédients ne font que déplacer les problèmes. Il faut vraiment voir la sécurité des déplacements et l'accès au territoire d'un point de vue holistique », déclarait Héléne Panaioti, directrice d'une organisation vouée à la protection et à la promotion du mont Royal, qui s'inquiétait de certains effets secondaires potentiels de la stratégie. Au-delà de sa couverture factuelle de la stratégie, le journal a publié peu de textes -- chroniques ou autres -- sur le sujet. Quand l'adoption de Vision Zéro est devenue un thème de campagne chargé politiquement, on a quelques fois traité des coûts associés à sa concrétisation, mais il s'agissait là moins d'une prise de position éditoriale que de la reprise d'une question soulevée par Valérie Plante, adversaire de Denis Coderre qui allait finalement lui succéder.

Dans la deuxième période d'analyse, 24 articles ont fait référence à Vision Zéro et un sur deux en ont donné une définition.

Comme dans la première période, le vocabulaire employé pour décrire les incidents survenant sur le réseau routier était homogène, surtout en ce qui concerne les parties dans des collisions. Des tournures comme « heurté par un camion à ordures » et « heurté par une voiture » étaient les plus fréquentes, et très peu de formulations nommaient l'opérateur du véhicule (par exemple, « heurté par un motocycliste » ou « heurté par un conducteur »). Comme dans la première période, « accident » a été préféré à « collision »; ce dernier terme est toutefois revenu plus souvent que dans la première période. Tous les

usagers de la route (conducteurs, piétons et cyclistes) étaient dépeints comme contribuant aux blessures et aux décès sur le réseau routier montréalais, mais les conducteurs étaient beaucoup plus souvent mis au banc des accusés, même quand un incident était décrit comme un « accident ».

C'était d'ailleurs le propos d'Allison Hanes, chroniqueuse aux affaires municipales, le 24 avril 2019 : « combien de conducteurs font des excès de vitesse en zones scolaires et dans les rues avoisinantes, filent aux feux jaunes et rouges, ralentissent à peine aux arrêts, textent au volant ou zigzaguent dangereusement à proximité de cyclistes? Bien sûr, il y a aussi des piétons et des cyclistes distraits. » Dans une chronique antérieure, M^{me} Hanes considérait bienvenue et nécessaire la transition vers Vision Zéro et son approche pluridimensionnelle. Elle y évoquait la stratégie dans un contexte où se multipliaient les appels à toutes les parties à changer leurs attitudes à l'égard de la sécurité routière : « même si les lois de la physique comme celles de la logique voudraient que ceux qui sont à même de causer le plus de préjudices (les conducteurs de voitures et de camions) portent une part supérieure du fardeau de la responsabilité quant à la sécurité des usagers plus vulnérables qu'eux... ce sont encore les cyclistes et les piétons qui doivent faire preuve d'un surcroît de prudence ».

Le ton général des articles publiés dans la seconde période d'analyse était largement neutre. Il y était question de la concrétisation de Vision Zéro, notamment des mesures qu'il restait encore à prendre pour y parvenir, et on notait que les accidents de la route restaient un problème.

Le Journal de Montréal

La revue de presse du Journal de Montréal qui suit s'attache à l'étude des parutions traitant de Vision Zéro selon deux périodes distinctes : la première débute en janvier 2017, de ses balbutiements dans le paysage Montréalais, une initiative Vision Zéro ayant été introduite en 2016, jusqu'à fin juin 2018.

La seconde période s'étend quant à elle de juillet 2018 à décembre 2019, comprenant ainsi la période d'adoption officielle de Vision Zéro par la Ville de Montréal en octobre 2019.

Le Journal de Montréal est un quotidien tabloïd matinal québécois publié à Montréal par Québecor Média. Au Québec, c'est le quotidien qui dispose du plus grand lectorat moyen, 2 752 000 lecteurs, éditions numériques et imprimées confondues (chiffres de 2017).



« Aucune perte de vie n'est acceptable » décrivait pour la première fois en 2016, avant notre période de revue, Le Journal de Montréal, citant l'un des principes clés de Vision Zéro énoncé lors du discours de présentation de Vision Zéro de Denis Coderre, alors maire de Montréal. « Il faut aller plus loin et adapter nos actions au contexte qui a beaucoup évolué, alors qu'un déplacement sur cinq se fait en transport actif, soit la marche ou à vélo. » Le ton et la volonté étaient énoncés sans équivoque. Même si le concept de Vision Zéro était défini, le journal ne parlait alors que d'une « stratégie Vision Zéro », langage qui évoluera au fil du temps vers « l'engagement pour une Vision Zéro » jusqu'à l'emploi unique sans périphrase de « Vision Zéro » en tant que nom à part entière marquant la plus grande familiarisation du public avec le concept et dénotant l'adoption effective de Montréal à Vision Zéro.

On répertorie sept articles évoquant des thématiques de sécurité routière citant Vision Zéro ou traitant de Vision Zéro sur cette première période d'étude média du Journal de Montréal. La terminologie y est constante et s'apparente au champ lexical de l'accidentologie : « accidents », « zones accidentogènes », « accidents de la route » ne remettant pas en question les défaillances du système comme pouvant être à l'origine de ces collisions meurtrières mais relevant de l'ordre de la fatalité. La terminologie évoluera par la suite courant 2018 comme nous le verrons plus loin. Comme allant de pair avec la vision traditionnelle « accidentelle » des collisions, la plupart du temps, ce sont les automobilistes et véhicules à moteur qui sont pointés du doigt de même que leurs comportements au volant dangereux, en particulier la vitesse avec l'usage d'expressions telles que « forcer les automobilistes à ralentir », « ralentir les automobilistes ». Mais dès 2017 la conversation s'orientera davantage vers l'infrastructure avec le débat sur l'autorisation du virage à droite au feu rouge à laquelle Denis Coderre et plusieurs organismes comme Vélo Québec et Piéton Québec s'opposent. Il est intéressant de noter que le Journal de Montréal adresse alors directement la faute à l'infrastructure par une personnification de ce virage à droite au feu rouge : « il est responsable », « il a causé six décès » etc.

La seconde période de cette revue de presse est marquée par le changement de gouvernance à la Ville de Montréal avec le début du mandat de la nouvelle mairesse élue plus tôt en novembre 2017. Première citation relative à Vision Zéro de Valérie Plante depuis son élection par le Journal de Montréal en mars 2019 : « Nous sommes trop souvent témoins de collisions qui occasionnent des blessures graves, parfois même des décès. Collectivement, on ne peut plus accepter ça ». Cette première déclaration de la nouvelle mairesse est intéressante car, d'une part, introduit le principe de responsabilité

collective et partagée, qui se veut dans la veine des principes fondateurs de Vision Zéro selon lesquels nous sommes tous responsables, et d'autre part fait évoluer le champ lexical de l'accident vers la « collision ». Cet usage plus général sera dès lors utilisé beaucoup plus fréquemment par le journal : « collisions mortelles », « collisions », de même que des expressions plus neutres telles que « situations dangereuses ».

Cette seconde période compte trois articles dédiés à Vision Zéro pointant souvent du doigt la Ville de Montréal. Dans un article du 12 septembre 2018, Nicolas Saunier, professeur à la Chaire Mobilité de Polytechnique Montréal déclarera « Cela fait deux ans que Montréal a adopté l'approche Vision Zéro mais je n'ai pas l'impression que les élus prennent conscience de ce que cela implique ». Lionel Perez, chef de l'opposition officiel à l'hôtel de ville alimentera plus tard la controverse en déclarant en novembre 2019 : « Projet Montréal avait promis dans sa première année au pouvoir de sécuriser les 20 intersections les plus dangereuses. Ça n'a pas été fait ». Mais outre les divergences ou considérations politiques, c'est bien vers les infrastructures routières que le débat s'oriente progressivement et unanimement : « La hausse des décès des piétons attribuée à nos rues » titrera fin 2018 Le Journal de Montréal. Pour Marie-Sol Cloutier, de l'Institut national de la recherche scientifique, « le seul élément à blâmer, c'est notre réseau routier ». Selon l'organisme Piétons Québec, l'enjeu majeur concerne les « artères » de la ville, là où « la cohabitation est la plus difficile entre les piétons et les véhicules motorisés ». Une opinion partagée par la SAAQ, la Société de l'assurance automobile du Québec, qui indique que « 44% des accidents avec dommages corporels impliquant au moins un piéton ont eu lieu sur des artères en 2015. »

New York City (É.-U.)

Dans la foulée de la triste année 2013, qui a fait 16 059 blessés et 178 morts chez les piétons et les cyclistes à New York⁹, le maire Bill DeBlasio, nouvellement élu, a adopté l'approche Vision Zéro dès les premières semaines de son mandat. Plus de six ans plus tard, la ville de 8,3 millions d'habitants, la plus peuplée des États-Unis, sert de territoire comparatif transfrontalier (avec sa complexité propre) dans le cadre de la présente étude, qui s'est intéressée, pour son volet hors Canada, à la couverture de Vision Zéro dans le *New York Times* et le *New York Post*.

New York Times

Fondé en 1851 et considéré comme le journal de référence de la métropole américaine depuis des années, le

The New York Times

New York Times est l'un des quotidiens les plus influents de New York et, plus globalement, des États-Unis.

Il couvre Vision Zéro depuis son adoption par la Ville. Entre 2017 et juillet 2018, il y a eu dans le quotidien 31 mentions de la stratégie Vision Zéro, dont 25 s'accompagnaient d'une définition claire du programme. Le vocabulaire employé y était hétérogène, tant pour décrire les événements routiers (« accident », « incident » et « crashes », en alternance) que pour désigner un responsable (mentionnons à titre d'exemples « une Chevrolet Impala a heurté [...] un cycliste », « heurté par une Porsche » ou « heurté par une voiture que conduisait... ». Notons que le dernier exemple est le seul des trois où on attribue clairement la responsabilité au conducteur. Dans les cas étudiés, il n'y avait pas de choix linguistique dominant, mais la négligence du conducteur et des erreurs de conduite étaient souvent évoquées.

Un certain nombre d'articles se penchaient sur la nécessité d'apporter de grands changements aux infrastructures pour réduire les taux de blessures et de décès sur les routes. Dans l'un d'eux, la chroniqueuse Emma Fitzsimmons comparait le nombre de décès sur les routes américaines à la crise des opioïdes et appelait à une réponse proportionnelle à l'ampleur du désastre (10 janvier 2017). Des défenseurs de la sécurité réclamaient le prolongement des réseaux de voies cyclables et d'autres changements structurels. Dans un article sur les efforts déployés pour pousser les gouvernements à agir davantage, M^{me} Fitzsimmons cite Paul Steely White, directeur d'un groupe de défense des transports, qui soutient que des changements de comportement des conducteurs ne suffiraient pas à eux seuls à résoudre la crise et que le nouveau maire doit prioriser la modification des infrastructures : « en tête de liste pour le maire, modifier toutes ces rues mal conçues [...] accélérer les projets de réaménagement des voies publiques » (10 janvier 2017). Le ton général des articles du *Times*, tout en étant favorable à Vision Zéro, faisait généralement écho au sentiment qu'il fallait en faire plus pour que la Ville atteigne son objectif zéro décès en 2024.

Dans l'analyse de la couverture du *New York Times* qui a commencé en 2018 et a pris fin l'année suivante, on a relevé 19 références à Vision Zéro et la stratégie y était définie dans tous les cas sauf trois.

Au cours de cette période, les termes employés pour décrire les événements étaient soit « crash », soit « collision », ce qui marque un changement rapport à la première période. Il y avait encore des références à des véhicules inanimés heurtant des piétons et des cyclistes (« heurté par un véhicule », « heurté par un camion », « un camion a heurté un touriste »),

mais elles étaient entremêlées de tournures décrivant avec un plus grand souci de justesse le rôle de la personne au volant (« le conducteur est monté sur le trottoir »). Il n'y avait pas d'uniformité, ou très peu, dans le vocabulaire employé pour décrire les incidents, mais le ton sous-jacent et les faits rapportés tendaient à attribuer le plus souvent la responsabilité au conducteur, même quand l'article ne contenait pas d'affirmation directe en ce sens.

De manière générale, les articles présentaient Vision Zéro sous un angle favorable, mais dans son seul éditorial consacré au programme, le *Times* appelait la mairie à en faire beaucoup plus pour protéger cyclistes et piétons après un renversement de la tendance à la baisse des décès dans ces deux groupes : « Depuis plus de dix ans maintenant, New York essaie de s'affranchir du règne de la voiture en rendant ses rues plus sûres et accueillantes pour ses citoyens qui se déplacent à pied et à vélo [...]. En matière de sécurité routière comme dans bien d'autres domaines, le maire doit voir grand et faire preuve de plus de créativité. » (15 août 2019)

The New York Post

Le *New York Post* est un quotidien de format tabloïde publié à New York. C'est le tabloïde new-yorkais dont le tirage est le plus fort le dimanche.

En raison de limites de consultation de base de données, la couverture de ce journal n'a été analysée que pendant la période 2018-2019. Elle était nettement



moins favorable que d'autres à Vision Zéro. Il y a eu 26 références à la stratégie pendant la période analysée, mais seuls 12 textes l'ont définie. Comme ceux du *Times*, les journalistes du *Post* employaient divers termes pour décrire les incidents, mais parlaient le plus souvent de « crashes ». Il y a eu deux emplois du mot « accidents ». Du point de vue de l'attribution de la responsabilité, la faute pouvait être imputée à divers usagers de la route (conducteurs, cyclistes ou piétons) et les tournures pouvaient varier pour décrire une même collision. Deux journalistes ont en effet parlé différemment d'un même décès. L'un a écrit qu'un « camion [était] entré en collision avec » un cycliste et l'autre, qu'un cycliste avait été « tué par un conducteur ». Contrairement au *Times*, le *Post* a peu couvert les questions d'infrastructures ou de politiques. Seule exception, un éditorial de son comité de rédaction dont le propos était que les décisions du maire DeBlasio reposaient sur une idéologie boiteuse qui imputait à tort l'augmentation des blessures et des décès de

cyclistes à des conducteurs de camions de livraison « essayant seulement de faire leur travail » (27 juillet 2019).

Pour les auteurs, les conducteurs se voyaient attribuer une part disproportionnée de la responsabilité de la sécurité routière alors que les collisions étaient une conséquence inévitable de l'augmentation du nombre d'usagers de la route. « En conséquence des mesures prises pour faire plus de place aux cyclistes à New York, plus de gens se déplacent à vélo et sur de plus longues distances, d'où l'augmentation des accidents de vélo, mortels ou non » (27 juillet 2019)

À propos des auteurs : La présente étude a été réalisée et rédigée par Nadia Kerr, stagiaire chez Parachute et étudiante à la maîtrise en santé publique à l'Université de Waterloo. L'audit média couvrant la période allant de 2017 à la mi-2018 a été réalisé par Sabrina Moffatt, stagiaire chez Parachute et étudiante à la maîtrise en santé publique à l'Université Western. La partie de l'étude portant sur le Journal de Montréal a été réalisée et rédigée par Sandra Padovani, spécialiste des communications de langue française chez Parachute.

¹ Vision Zero Network, *What is vision zero?*, 2018. Consulté à l'adresse <https://visionzeronetwork.org/about/what-is-vision-zero/>

² Gouvernement du Canada, 2018. Consulté à l'adresse <https://tc.canada.ca/fr/transport-routier/securite-vehicules-automobiles/statistiques-collisions-route-canada-2018>

³ City of Edmonton, *How Vision Zero works*, 2020. Consulté à l'adresse https://www.edmonton.ca/transportation/traffic_safety/vision-zero.aspx

⁴ Newspapers Canada, *Daily newspaper circulation report 2015, 2016*. Consulté à l'adresse https://nmc-mic.ca/wp-content/uploads/2016/06/2015-Daily-Newspaper-Circulation-Report-REPORT_FINAL.pdf

⁵ City of Toronto, *Vision Zero Plan overview*, non daté. Consulté à l'adresse <https://www.toronto.ca/services-payments/streets-parking-transportation/road-safety/vision-zero/vision-zero-plan-overview>.

⁶ Toronto Star, *History of the Toronto star*, non daté. Consulté à l'adresse <https://www.thestar.com/about/history-of-the-toronto-star.html>

⁷ Ville de Montréal. (n.d.). Vision Zero. Consulté à l'adresse <https://ville.montreal.qc.ca/visionzero/>

⁸ Elliot, T. (2020). *Montreal is revolutionizing the way we think about city roads with the vision zero program*. Consulté à l'adresse <https://www.mtlblog.com/news/canada/qc/montreal/vision-zero-is-revolutionizing-the-way-we-think-about-montreal-roads>

⁹ Aaron, B., *NYPD: 16,059 pedestrians and cyclists injured, 178 killed in traffic in 2013, 2014*. Consulté à l'adresse <https://nyc.streetsblog.org/2014/01/31/nypd-16059-pedestrians-and-cyclists-injured-178-killed-in-traffic-in-2013/>