



Série de rapports

décembre 2021

Les collisions routières : changer le langage pour changer de point de vue

Kelley Teahen

Vice-présidente

Communication et marketing

Parachute

parachute.ca/vision-zero

Les collisions routières : changer le langage pour changer de point de vue

« Accident (à éviter lorsqu'il s'agit de véhicules motorisés; utiliser de préférence collision ou impact) »

– Canadian Press Caps and Spelling, 2021

Les guides de rédaction de la Presse Canadienne (PC) offrent des conseils qui font autorité en matière de rédaction et de révision provenant de l'agence de presse nationale du Canada.

Les guides - comprenant le Guide de rédaction de la Presse Canadienne, Caps and Spelling et le Guide de rédaction - sont les ouvrages que consultent nos journalistes dans le cadre de leur travail quotidien de rédaction de dépêches publiées par des centaines de journaux, stations de radio et de télévision et sites internet. Les salles de rédaction de tout le Canada, ainsi que les équipes chargées des communications, adoptent le style de la Presse Canadienne, s'assurant ainsi que leurs écrits soient exacts et cohérents en se conformant aux normes de l'information canadienne.

Une modification du style de la Presse Canadienne signifie un changement exécutoire dans le langage utilisé pour la couverture des nouvelles d'un bout à l'autre du pays.

Ainsi, la façon dont nous parlons des collisions et des blessures sur nos routes façonne nos attitudes : c'est ce que montre clairement une étude de 2019 publiée dans la revue Transportation Research Interdisciplinary Perspectives intitulée [Does news coverage of traffic crashes affect perceived blame and preferred solutions? Evidence from an experiment.](#)

Comme l'écrit Carlton Reid dans un [résumé de l'étude publiée par le magazine Forbes](#) : Les chercheurs ont présenté à près d'un millier de lecteurs trois résumés de nouvelles sur un incident impliquant un automobiliste heurtant un piéton, et leur ont demandé qui pouvait être tenu pour responsable et quelle mesure, le cas échéant, les autorités devaient prendre.

« Lorsque le texte était présenté du point de vue du conducteur - le blâme envers la victime était courant dans les reportages des médias grand public sur les automobilistes percutant des piétons - les lecteurs déclarant que le piéton était fautif. Cependant, lorsqu'un contexte plus précis était fourni concernant la route en question et le nombre d'incidents similaires à l'échelle de la ville, les lecteurs étaient moins enclins à accuser la victime et davantage susceptibles de réclamer des modifications à apporter aux rues. »

Selon le résumé de l'étude, « les termes spécifiques utilisés pour désigner un impact peuvent influencer la façon dont les lecteurs interprètent ce qui s'est passé. Par exemple, le British Medical Journal a interdit l'utilisation du terme « accident » parce qu'il transmet un sentiment indu d'irréprochabilité et d'inévitabilité ([Davis et Pless, 2001](#)). En 2016, le guide de style de l'Associated Press a été modifié afin d'encourager les journalistes à utiliser les termes « impact », « collision » ou d'autres termes au lieu du terme « accident » ([Transportation Alternatives, 2016](#)). La suppression de ce terme refléterait davantage la nature des collisions routières, qui sont prévisibles et évitables ([Davis et Pless, 2001](#)). Néanmoins, l'utilisation du terme « accident » reste très répandue, une étude l'ayant relevé dans 47 % des articles de presse consacrés aux collisions avec des usagers vulnérables de la route ([Ralph et al., 2019](#)). »

Pour clarifier, le changement de style adopté en 2016 par Associated Press (AP) - le document stylistique respecté par la plupart des journalistes américains - ne faisait pas grand-chose pour décourager l'utilisation du terme « accident » : il se contentait d'une mise en garde contre le fait d'appeler une collision un « accident » dans les cas « où la négligence était revendiquée ou prouvée ». Cela signifiait que le terme « accident » était le terme par défaut, à moins que la faute ne soit prouvée.

Au Canada, cependant, il n'existait aucune directive nationale sur l'utilisation du terme « accident » dans le cas des collisions routières. Parachute s'est donné pour mission de changer cet état de fait.

Depuis des décennies, les professionnels de la prévention des blessures, de la santé publique et de la médecine préconisaient de remplacer le terme « accident » par des termes plus appropriés et plus utiles. En 1993, l'éditorial de Leonard Evans intitulé « Medical accidents : no such thing » demandait instamment au corps médical d'utiliser le terme « collision » plutôt qu'« accident » lorsqu'il s'agissait de blessures liées à la circulation. Alors que le langage évoluait dans certaines disciplines, comme l'étude sur la sécurité routière et aérienne, le domaine de la médecine était à la traîne malgré les

appels au changement lancés plus tôt, notamment par Theodore Doege en 1978. Comme Theodore Doege, Leonard Evans estimait que le terme « accident » était synonyme de fatalité et d'absence d'explication rationnelle et qu'il allait directement à l'encontre des efforts visant à comprendre la façon dont les blessures se produisent et les moyens de réduire les dommages et entravait ces efforts. Plus particulièrement, Barry Pless et Ronald Davis ont publié en 2001 un éditorial intitulé « BMJ bans accidents ». Comme indiqué dans l'éditorial, BMJ était la première grande revue médicale à interdire l'utilisation du mot « accident » dans ses publications, sauf dans les cas jugés appropriés et inévitables, et elle invitait les lecteurs à respecter leur engagement à cet égard. Si des progrès ont sans aucun doute été réalisés, il existe des domaines particuliers où le terme « accident » demeure fermement ancré, notamment dans le secteur des assurances, dans le discours public et dans les médias.

En 2017, lors du sommet Vision Zéro qui s'est tenu à Toronto et qui a été organisé par Parachute, un groupe d'experts des médias composé de journalistes spécialisés dans les transports du Toronto Star et du Globe and Mail, animé par le présentateur radio John Moore, a examiné la façon dont les choix linguistiques façonnent nos perceptions. Ben Spurr, du Toronto Star, a expliqué à l'auditoire que la salle de rédaction du Toronto Star avait récemment mis en place une politique visant à éviter d'utiliser le mot « accident » pour décrire les collisions automobiles. Le groupe d'experts a discuté de la nécessité dans la couverture médiatique de cesser de traiter les collisions comme des inconvénients ralentissant les usagers et de mettre l'accent, dans la mesure du possible, sur les personnes blessées ou tuées, et d'examiner les tendances : par exemple, pour quelles raisons le quartier de Scarborough compte-t-il un nombre disproportionné de piétons tués sur les routes de Toronto ? Le fait de poser de telles questions a permis de découvrir des problèmes structurels - routes larges, limites de vitesse plus élevées, faible nombre de passages pour piétons - qui contribuaient aux décès de piétons.

En 2018, Parachute a lancé une campagne de sensibilisation nationale, soutenue sur les médias sociaux et par l'intermédiaire de dons d'espace publicitaire sur panneaux d'affichage.

La campagne utilisait une image trop commune - des fleurs accrochées à un poteau électrique commémorant le décès d'une personne à la suite d'une collision routière à cet endroit - et interpellait le public. Ce décès n'était pas le résultat d'un accident.



La campagne « Ce n’était pas un accident » a incité les gens à s’informer sur Vision Zéro. Pour obtenir un soutien pour les initiatives de Vision Zéro, il est essentiel de changer la perception du public sur le fait que les collisions ne sont pas des accidents, qu’elles peuvent être évitées grâce à des changements dans la façon dont les routes sont construites et dont les conducteurs les utilisent.

Nos partenaires de l’organisation Preventable en Colombie-Britannique ont collaboré avec Parachute et lancé une campagne complémentaire :



Parachute a entrepris une étude de cas sur Vision Zéro publiée en septembre 2020 : [Changer la perception de Vision Zéro au Canada: audit médiatique](#). Cet audit ponctuel a comparé la couverture médiatique de Vision Zéro - et par conséquent les discussions relatives à la sécurité routière au Canada - sur deux périodes soit de janvier 2017 à la fin du mois de juin 2018, et du début du mois de juillet 2018 à la fin du mois de décembre 2019.

Extrait du résumé de l'audit : « 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. »

Ainsi, bien que certaines salles de rédaction, outre le Toronto Star, aient également abandonné l'utilisation du mot « accident », il n'y avait toujours pas de norme en vigueur.

Début 2021, Kelley Teahen, vice-présidente des communications et du marketing de Parachute, qui a auparavant été journaliste, a organisé une réunion avec le rédacteur en chef actuel du Guide de rédaction de la Presse canadienne, James McCarten. La réunion fut de courte durée : Kelley Teahen a expliqué pour quelles raisons le terme « accident » était inapproprié pour décrire les impacts et les collisions sur la route et James McCarten a répondu : « Vous avez raison. Je mettrai cette question sur notre liste de mises à jour à faire dans notre prochaine édition. »

En 2021, nous avons reçu la note suivante de James McCarten :

« L'entrée sur le terme accident apparaîtra dans la prochaine édition de Caps and Spelling, qui est l'ouvrage le plus couramment utilisé et cité pour savoir quels mots utiliser, et dans quels cas. Cette édition imprimée sera publiée à l'automne prochain [2022]. »

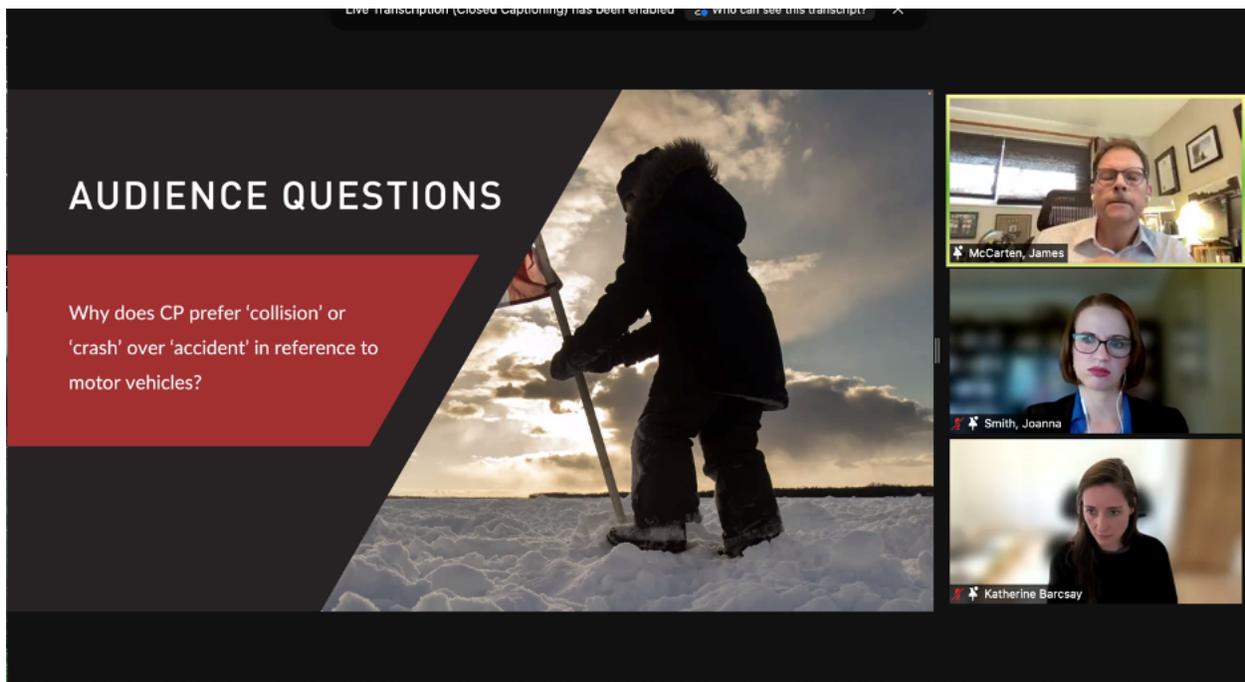
Elle apparaît déjà et est disponible dans la version en ligne, comme indiqué ci-dessous.

A

« Accident (à éviter lorsqu'il s'agit de véhicules motorisés; utiliser de préférence collision ou impact) »

Les défenseurs des intérêts, tels que Parachute, peuvent désormais interpellier les journalistes qui utilisent le terme « accident » dans leurs reportages, en s'appuyant sur la décision de la PC.

M. McCarten a souligné ce changement lors d'un webinaire de formation en ligne sur le style de la PC, qui s'est tenu le 14 octobre 2021, en déclarant qu'il était en accord avec les arguments et les preuves des défenseurs, à savoir que « toutes les collisions de véhicules motorisés peuvent être évitées et prévenues. L'utilisation du terme accident sous-tend l'idée que cela fait partie de la vie et que nous devons nous en accommoder, ce qui n'est pas le cas ».



Cette démarche se poursuit en permanence afin d'encourager la diffusion de rapports exacts sur ce qui se passe sur nos routes et sur le langage utilisé. L'étude de 2019 publiée dans la revue *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives* décrit six choix de formulation qui influent sur la façon dont les gens perçoivent les collisions routières.

Pour les termes « non-agentifs » et « axés sur le piéton », nous pourrions et devrions aller plus loin et affirmer que la meilleure formulation est la suivante : « Un conducteur a heurté et tué un piéton. »

En utilisant comme point de départ l'outil de décision de la PC sur le terme « accident », nous pouvons engager des discussions avec les journalistes, mais également avec les responsables de l'application de la loi, dont le langage et les attitudes façonnent également la perception du public. Qualifier les décès sur la route d'« accidents »

revient à dire qu’il n’y a pas grand-chose à faire pour changer les choses. Mais au cœur de Vision Zéro se trouve la preuve factuelle que ces décès ne sont pas des « accidents » :

Status quo	Better practice	Effect of status quo
Accident: “Pedestrian killed in <u>accident</u> on Main Street.”	Crash: “Pedestrian killed in <u>crash</u> on Main Street.”	Obscures preventable nature of crashes
Non-agentive: “A pedestrian was hit and killed.” (no agent)	Agentive: “A pedestrian was hit and killed <u>by a car</u> .”	Obscures role of a human actor
Focus on pedestrian: “A <u>pedestrian</u> was hit and killed by a car.”	Focus on vehicle: “A <u>car</u> hit and killed a pedestrian.”	Increases blame for the focus of the sentence
Object-based language: “A <u>car</u> jumped the curb.”	Person-based language: “A <u>driver</u> drove over the curb.”	Obscures role of a human actor
Counterfactual statements: “The pedestrian <u>darted into the street</u> .”	Not included	Increases perceived blame for the victim
Episodic framing: Treats the crash as an isolated incident.	Thematic framing: “This is the tenth fatal collision this year.”	Prevents readers from connecting the dots between incidents and thus shifts attention to individual-level rather than systematic solutions

ils sont prévisibles et évitables si l’on apporte des changements à la conception des routes, à la réglementation, à l’application de la loi, au langage utilisé et au comportement. Il est essentiel d’obtenir le soutien du public pour ces changements afin de réaliser notre vision de zéro décès sur nos routes.