

Table Ronde 4

"La médiatisation du politique. Regards croisés. Regards comparés"

Session 3

GROSSETÊTE Matthieu (IEP de Toulouse),

COMBY Jean-Baptiste (Université Paris II)

matgro@hotmail.com, jbay20@gmail.com

De l'individualisation des problèmes publics aux lectures des enjeux

Le cas de la sécurité routière et du changement climatique

Une longue tradition sociologique montre que les problèmes publics sont collectivement construits, qu'ils n'existent pas par nature et donc qu'ils ne se valent pas dans les espaces politiques et journalistiques. Reste que la manière dont ces construits sociaux sont « reçus » et interprétés par les différentes classes sociales demeure sous informée.

Morcelées entre différents espaces disciplinaires, sociologie, science politique, science de l'information et de la communication, voire sciences du langage, ces études tendent à isoler alternativement la production, la circulation ou la réception des discours publics ne prenant que rarement en compte l'indissociabilité du processus de communication. A l'exception de quelques travaux français qui interrogent les relations entre les « programmes de perception » des objets culturels ou politiques et leurs appréciations effectives par les enquêtés (Gaxie, 1978, 1984 ; Bourdieu, 1977 ; Le Grignou, Neveu, 1991), cette approche est principalement développée outre-manche et outre-atlantique¹. Aux confins de la sociologie constructiviste des problèmes publics, du journalisme, de l'action publique et d'une sociologie de l'appropriation des produits culturels, l'analyse de la construction et de la distribution des opinions politiques concernant certains problèmes publics se veut une perspective de recherche qui appréhende les processus de communication comme un continuum, affranchi des partis pris médiacentriques. Les réceptions sont certes plurielles, mais la distribution des opinions reste limitée par l'offre dominante, journalistique et politique, de points de vues sur la politique et au delà sur le monde social. Mais là encore la réception des discours ne peut être aussi simplement déduite de la seule offre médiatique d'opinions, au risque de s'enfermer dans la question mal posée de l'effet des medias. La manière dont les enjeux sont décodés n'est en effet pas sécable des dispositions que les agents sociaux investissent quotidiennement dans leurs rapports ordinaires aux instances politiques ou médiatiques de socialisation. Renvoyant à un processus insaisissable puisque catalysant une infinité d'expériences sociales, médiatiques, politiques ou pratiques, la notion de réception semble devoir être modestement délaissée au profit d'une sociologie (moins ambitieuse mais sans doute plus robuste) de l'appropriation des biens symboliques investis dans la construction des problèmes publics.

Malgré tout ce qui les distingue l'un de l'autre le changement climatique et à la sécurité routière constituent des objets pertinents pour mener à bien ce programme de recherche. Si

¹ L'histoire des recherches peut là aussi expliquer cet état de fait puisque les premières enquêtes anglo-saxonnes sur les pratiques et opinions politiques accordent une place centrale au rôle des médias. Nous revoyons là aux travaux des chercheurs de l'école de Columbia (Berelson, Gaudet, Lazarsfeld, 1944). Plus précisément, les enquêtes de William Gamson (1992), Greg Philo (1990) et certaines hypothèses de Shanto Iyengar (1991, 1996) inspirent nos démarches.

ces deux secteurs d'intervention publique convergent officiellement² autour des gains écologiques liés à un usage apaisé de son véhicule, et réciproquement (les gisements de sécurité routière liés à la réduction des vitesses), ils présentent néanmoins des propriétés politiques différentes. Le changement climatique se caractérise par des causes et des conséquences diffuses, complexes et lointaines. Imposé par le haut, *via* les instances diplomatiques, il se présente objectivement comme désincarné des expériences ordinaires. Il s'oppose ainsi à la sécurité routière qui est une catégorie d'intervention publique plus ancienne, mais aussi un problème plus concret, plus quotidien et dont les victimes sont dénombrées statistiquement. Mais de leur genèse étatique à leur ascension dans les hiérarchies politiques et journalistiques, jusqu'aux récents points de convergence, la sécurité routière et le changement climatique cachent en réalité de grandes homologues structurales derrière ces divergences de contexte ou de situation. Ces deux enjeux se sont en effet construits en laissant dans l'ombre les fondements sociaux dont ils résultent. Sous contrainte de médiatisation, leur édification publique repose essentiellement sur la rhétorique de la responsabilité individuelle. La dissolution des propriétés politiques de ces enjeux invite à rapporter les conditions sociales de production de ce point de vue individualisant, aux usages pluriels dont il est l'objet. Condensée dans la même « panoplie interprétative » (Gamson, Modigliani, 1989) de la responsabilité individuelle, la distribution des opinions concernant ces deux problèmes publics montre ainsi contre les explications mono causales que les points de vue sont déterminés socialement par la rencontre d'une offre de discours et d'une demande d'opinions sur un marché où les dispositions politiques, culturelles, économiques et pratiques sont inégalement distribuées au sein des lecteurs³/usagers. A l'heure où les analyses (par exemple, Boltanski, Thévenot, 1991 ; Lahire, 2004) sur la formation des dispositions symboliques, notamment culturelles, reviennent sur les acquis de la critique sociale du jugement (Bourdieu, 1979), l'analyse des fondements et des effets sociaux de la rhétorique de la responsabilité individuelle, montre non seulement que tous les registres de justification ne se valent pas dans les espaces publics mais également que les variables sociales lourdes, comme la PCS, continuent à générer des rapports pratiques et symboliques à la sécurité routière ou au changement climatique. Au delà des processus formels de mise en politique publique, il est prioritairement question de partir des destinataires (Warrin, 1998) de l'action publique, pour reconstruire, par le bas, les différentes cosmogonies de ces deux problèmes sociaux et rompre avec la fausse familiarité que les sociologues – les responsables politiques et les journalistes – croient entretenir avec les risques routiers ou climatiques et particulièrement ceux (pris ou subis) des classes populaires. A partir de l'analyse des déterminants sociaux de la mortalité routière ou de la tendance individuelle à émettre des gaz à effet de serre, des codes à travers lesquels ils sont publiquement mis en forme de manière dominante dans les espaces politiques et journalistiques, et des lectures qu'en font les différentes classes sociales, il s'agit de montrer comment les schèmes non sociologiques au principe de la construction politique et médiatique des enjeux liés à la sécurité routière et au changement climatique contribuent, différemment selon les propriétés sociales des agents, à naturaliser une représentation dépolitisée⁴ du monde social.

² A titre d'exemple de la jonction officielle de ces deux problèmes, Alain Juppé, alors Ministre de l'Ecologie, de l'Aménagement et du Développement Durable (MEDADD), déclare le 7 juin 2007 dans le cadre d'un communiqué de presse, « qu'au-delà de l'impératif absolu d'une meilleure sécurité pour tous sur les routes, adopter une conduite apaisée en toute circonstance participe à une mobilité durable, en limitant la consommation de carburant et les rejets de polluants dans l'atmosphère. »

³ Afin d'éviter au maximum de traîner les présupposés liés à un usage abusif du terme « public », nous préférons utiliser la notion de lecteur (Bourdieu, Chartier, Darnton, 2003). On peut de fait superposer les lecteurs aux usagers et les lectures aux usages.

⁴ Si l'on considère qu'est « politique ce qui touche soit à la totalité de l'ensemble social soit à l'organisation morphologique ou structurelle de la société (et en particulier à ses divisions) » (Lacroix, 1981, p.208),

La construction institutionnelle de la responsabilité individuelle

Formulés en terme de « lutte contre » (l'insécurité routière ou le changement climatique) ces deux problèmes sociaux se sont construits en considérant la modification des comportements individuels comme l'unité d'analyse pertinente de l'action publique, répressive pour l'un et incitative pour l'autre. La mise en forme publique de ces deux enjeux consacre des responsabilités causales et curatives qui tendent à enfermer leur prise en charge étatique dans la sphère dépolitisée des comportements individuels plus que dans celle des discussions publiques.

L'égalisation des responsables

Une première condition de possibilité de la responsabilisation des comportements individuels repose dans la croyance selon laquelle tout le monde est également responsable et concerné par le problème. C'est dans la mesure où ces questions sont indifférenciées sur le plan social, c'est-à-dire qu'elles ne sont pas présentées comme touchant certains groupes sociaux plus que d'autres, qu'elles deviennent d'autant plus inadmissibles. Les institutions publiques désignées pour prendre en charge la réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) et des accidents de la route, l'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie (ADEME) et la Direction à la Sécurité et à la Circulation Routière (DSCR), ne rapportent pas leurs actions et messages aux caractéristiques sociales de leurs destinataires. Pour que les enjeux ne soient plus confinés dans certains microcosmes relativement spécialisés, la nécessité d'un élargissement de la population à risque désigné s'impose comme une réponse aux contraintes de responsabilité (Pollak, 1991). Dès lors, la vision étatique dominante glisse progressivement, par exemple à propos des accidents, d'un risque « acceptable » (Castel, 1995, 2003) vers un risque « inacceptable » (Henry, 2000), du registre de l'erreur à celui de la faute. Le déni des fondements sociaux du problème est très visible dans les documents à diffusion interne de l'époque, concluant à l'incrimination du facteur humain dans plus de 9 accidents sur 10. Il ne s'agit plus de lutter « pour la sécurité routière » mais « contre l'insécurité routière », l'administration insistant « sur le fait que 92% des accidents de la route sont liés à des erreurs de comportement et que chacun d'entre nous peut agir pour stopper ce massacre⁵ » (DSCR, 2000). Cet élargissement n'a cependant pas nécessairement de bases scientifiques réelles puisqu'en matière de « lutte contre » le changement climatique, les capacités techniques ne permettent pas d'isoler socialement les populations qui émettent des GES tant ces derniers relèvent du fonctionnement ordinaire, à la fois individuel et collectif, de divers champs sociaux (logement, déplacement, industrie, agriculture etc.) n'ayant que peu d'intérêt à prendre en charge ces questions. Il est pourtant admis qu'en France, 50% des émissions de GES sont imputables aux comportements individuels des agents sociaux (dont 18% proviennent du secteur du bâtiment, 27% du transport⁶ et 3% des déchets). Ce chiffre symbolique est en fait le produit d'une division sectorielle du problème répartie entre les six secteurs suivants : agriculture, industrie, énergie, déchets, bâtiment et transports.

« En raison de leurs consommations d'énergie pour le logement et le transport de personnes, les ménages sont directement « responsables » de près de la moitié des émissions de CO2 globales en

l'individualisation et la privatisation des questions climatiques ou liées au risques routiers correspondent à des formes de dépolitisation des enjeux.

⁵ Extrait d'un document à diffusion interne émis par la DSCR intitulé « 2000, l'année de la grande cause ».

⁶ Indice parmi d'autres du caractère artefactuel de ce postulat, les 27% liés aux transports ne distinguent pas les transports par route des particuliers (14%) des autres transports professionnels ou de marchandises (13%) ; ces données sont produites par le Centre Interprofessionnel Technique d'Études de la Pollution Atmosphérique. Source : <http://www.citepa.org/publications/index.php3>

France, le citoyen consommateur constitue donc un moyen essentiel de la réussite des actions de maîtrise de l'énergie. » Document émis par l'administration, intitulé « Bilan 2005 et perspectives 2006 », présentant la campagne de communication comme la mesure phare du plan climat qui fut distribué aux journalistes lors de la conférence de presse tenue au ministère de l'économie et des finances le 13 décembre 2005.

Si à l'opposé le problème des accidents de la circulation fait l'objet d'un large enregistrement par la statistique publique, les données non directement reliées à la compétence du conducteur, comme la PCS, lorsqu'elles sont collectées par les forces de l'ordre (Police, Gendarmerie, CRS) demeurent absentes des bilans mensuels et annuels publiés par l'Observatoire National Interministériel de Sécurité Routière (ONISR). De leur rattachement institutionnel aux métiers de l'équipement, les agents chargés de produire les indicateurs officiels de la mort routière, voient leur travail ordinaire balisé par la culture des Ponts, prédisposée à la recherche des causes de l'accident dans l'infrastructure routière (état de la chaussée, virage, signalisation) plus que dans les usages sociaux dont elle est l'objet. Chaque accident mortel fait ainsi l'objet d'un enregistrement statistique prenant en compte plus d'une centaine de rubriques, contre seulement trois variables sociographiques « pures », le sexe, l'âge et la PCS depuis 1993. Pour autant aucun chiffre officiel ne renseigne la probabilité d'être victime d'un accident mortel selon la position sociale. Au prisme d'un tel enregistrement statistique, la PCS n'est qu'une variable secondaire mêlée à un flot d'indicateurs seulement aptes à actualiser l'expertise des ingénieurs ou des assureurs. Comme le déplorent certains agents d'exploitation des données en DDE cet attachement disproportionné à décrire la scénographie de l'accident, et la modification récurrente des variables à renseigner dans les relevés, rend problématique toute tentative de comparaison ou d'analyse systématique des accidents mortels. La « référence au terrain d'origine des données et aux questions auxquelles elles sont sensées répondre » (Desrosières, 2001) est ainsi diluée dans la division du travail entre ingénieurs et forces de l'ordre, noyée dans la tension entre un rapport pratique et un rapport purement réflexif à l'enjeu qui distingue les usages *cyniques* des usages *cliniques* (Bourdieu, Wacquant, 1992) de la statistique publique.

Privés de référence à la position occupée par les victimes ou par les individus les plus énergétivores dans l'espace social, les chiffres officiels produits par la statistique publique (l'ONISR ou les enquêtes commanditées par l'ADEME) entérinent auprès des décideurs publics, des journalistes et des téléspectateurs usagers, l'idée selon laquelle nous serions tous égaux devant ces deux problèmes. Telle que construite par l'Etat, la représentation des destinataires de l'action publique actualise alors les routines professionnelles des communicateurs renforçant par la même l'indifférenciation des populations concernées par ces deux problèmes.

Le changement climatique et la sécurité routière saisis par la communication publique

C'est sans nul doute dans la communication publique que la rhétorique de la responsabilité individuelle, manifeste certaines de ses conséquences les plus visibles. Négligés en partie parce que capables de remettre en cause le principe même de l'évaluation des campagnes donc la légitimité professionnelle des communicateurs - mais également la croyance politique selon laquelle nous serions tous égaux face aux problèmes publics - les usagers, le plus souvent populaires, sont renvoyés à leur indétermination ou dilués dans une anticipation a-sociologique des destinataires. La « réception » des campagnes de communication publique est en effet anticipée avec la plus grande attention par l'administration et ses prestataires privés (agence de communication, institut de sondage ou centrale d'achat d'espace publicitaire) dont les dispositions à homogénéiser la représentation des usagers, pétries dans les schèmes du marketing et de la publicité, proviennent de socialisations universitaires

(écoles de commerce, IEP, formations en marketing) ou professionnelles. Même si elles ne sont pas identiques, ces dispositions ont en commun de garantir une adhésion au dispositif central de la communication publique : « l'Etat de l'opinion ». Chapitre inévitable du cahier des charges d'une campagne, « l'Etat de l'opinion » correspond à un bricolage de sondages, de baromètres, d'études de perception, de tendances, d'enseignements marketing, et autres technologies sociales disponibles sur le thème de la campagne comme l'exprime ce membre du Service d'Information du Gouvernement (SIG).

« Concrètement on recoupe avec des études d'opinion, où on s'aperçoit que c'est tel profil qui est plutôt sensible à ça, qui a une marge d'évolution possible. Un exemple, c'est « Stratégie » qui fait une conférence sur le marketing des jeunes adultes, comment les cibler, « les connaître, les comprendre, les séduire et les fidéliser », rien que là, on a cinq offres d'information là-dessus. La partie « Etat de l'opinion », c'est pour comprendre les comportements, les leviers, les freins, qui c'est qui va agir ou au contraire réagir, dès lors qu'on veut faire évoluer les comportements, qu'on veut agir là-dessus, il faut savoir les comprendre un peu. » (Directrice adjointe du département « communication externe » du SIG qui coordonne la production des campagnes de communication publique)

Ces manières de faire de « l'Etat communicant » (Ollivier-Yaniv, 2000) véhiculent la vision d'un monde sans clivages sociaux en terme de sociostyle (Neveu, 1990 ; Georgakakis, 1992) comme le souligne la chargée de clientèle de l'agence de communication mandatée par la DSCR, considérant que les messages ne s'adressent pas tant aux conducteurs les plus vulnérables qu'au substantif médiatique du « grand public », « Mr et Mme tout le monde ».

« Les fous du volant, on ne les convaincra pas d'avoir une conduite apaisée, ils sont tarés, ils resteront tarés, donc il y a des gens, il ne faut même pas chercher à les convaincre ni à les toucher par la communication. Nous on s'adresse à toute cette frange de la population qui est un petit peu dans la transgression, mais à peine. » (Chargée de clientèle de l'agence de communication titulaire du marché de la DSCR)

Du crédit est ainsi parfois accordé aux arguments d'allure sociologique lorsque ceux-ci confortent l'usage généralisé des sociostyles, pour adresser les messages de l'Etat en matière de sécurité routière aux fractions des usagers les plus privilégiés socialement, « les scooters costards », « les voitures bureau » ou les pratiquants de « l'alcool mondain » tels que définis par la terminologie indigène des communicateurs. Issues du sens commun, ces terminologies renseignent moins le problème que les producteurs d'explications (et l'administration s'auto évaluant) eux mêmes et certains effets de leur centralisation. Elles témoignent notamment du rapport d'indifférence de ce monde para sociologique au populaire ainsi que de leur contact à la réalité du fait social (l'accident modal de la région Ile de France par exemple) tel qu'il se présente spontanément sous leurs yeux à Paris et dans son agglomération.

« Maintenant le cow-boy qui fait le tour du périphérique, on s'en fiche qu'il soit CSP + ou moins, c'est pas ce qui le caractérise en premier alors que le scooter oui, avec d'autres éléments, là, la dimension CSP + elle va être plus importante. On avait une catégorie, c'était le scooter costard, oui, là on était sur des CSP+. L'alcool mondain c'est pareil c'est connu pour être CSP+. » (Directrice du département d'évaluation des campagnes de l'IFOP titulaire du marché de la DSCR)

Les pratiques « à risque » des groupes les plus dotés socialement sont ainsi bien connues et donc potentiellement mesurables puis objet de toutes les préventions⁷, alors que celles des

⁷ Produit des affinités d'habitus qui lient le monde parisien de la communication à ses « cibles », ce rapport de classe inversé est patent dans les réalités mise en scène dans les spots audiovisuels de la communication publique, comme le montre par exemple un film consacré au risque des deux roues, sorti en Juin 2005. Intitulé

populations les plus démunies, les plus lointaines, restent en revanche opaques et sont plus volontiers résumées par des expressions récurrentes du type le « cow-boy », « le taré », « le biker en Harley Davidson » ou « l'alcool c'est pas pareil chez les ouvriers ». Cette figure des destinataires des messages de l'Etat reproduit celle du « grand public », celle d'un individu moyen, isolé de toute influence sociale, sans vécu, malléable à souhait, et qui n'existe que pour l'émetteur. La nécessité d'évaluer les conséquences de l'action publique à partir d'études quantitatives d'impacts, de post tests et autres formes d'estimations statistiques, tend ainsi à construire et véhiculer une représentation des cibles commode car simple à mettre en chiffre, simple à faire parler, et à interpréter lors d'évaluations condamnées « à entretenir le feu de la croyance en l'efficacité de l'action » (Le Bart, 2003) de communication. La consécration d'une action publique de communication, reposant sur l'anticipation de récepteurs qui agiraient rationnellement en situation d'information pure et parfaite, tend ainsi à privatiser les enjeux liés à la sécurité routière et au changement climatique. L'ensemble des dispositifs étatiques déployés au sein des campagnes de communication publique – espaces de conseils de proximité, actions partenariales, spots publicitaires, relations presses intensifiées, organisation d'évènements médiatiques – véhiculent une batterie d'injonctions morales pour prévenir les risques routiers et climatiques comme le montre les slogans diffusés par les spots de communication publique : « Changeons », « Celui qui conduit, c'est celui qui ne boit pas », « Ne pas laisser les appareils électroménagers en veille », « Utiliser des ampoules basse consommation », « Conduire avec modération et préférer les transports en commun ». Autant de messages qui concourent à une « civilisation des mœurs » (Elias, 1939) écologiques et routières.

Des problèmes collectivement bâtis sur la nécessité de communiquer

Le rôle central conféré à la communication par les politiques publiques répressives ou incitatives témoigne des présupposés individualisants de l'offre de points de vue produits dans le champ bureaucratique comme l'indique par exemple un ancien ministre de l'environnement.

« Dans le plan climat, il y a un chapitre communication qui est très fort, qui est le premier chapitre, très important, c'est un des éléments à mon avis déterminant, il faut que la population s'approprie le problème, si la population ne s'approprie pas cette donnée, si elle ne fait que la subir, inévitablement on aura beaucoup moins d'efficacité derrière. » (Entretien réalisé avec Serge Lepeltier, maire de Bourges, Sénateur et ministre de l'environnement entre 2004 et 2006)

Mais les institutions publiques investies dans le changement climatique ou la sécurité routière entretiennent également des relations avec d'autres agents sociaux participant activement de la construction de ces deux problèmes. Si ceux-ci apportent des visions complémentaires (plus rarement alternatives), ils ne contestent globalement pas la structuration des enjeux autour de la responsabilité individuelle et place la nécessité de communiquer vers une large audience au centre de leurs mobilisations. Quoique pour des motifs différents – comme la nécessité

« nudité » on peut y voir un homme nu se déplaçant en scooter, battements du cœur et musique angoissante à l'appui. Après une conduite à risque caractérisée, il gare sa monture et retrouve son accoutrement de cadre dont les origines vestimentaires tranchent avec celles des milieux les plus modestes. La mise en scène, sociologiquement improbable, d'un « scooter costard » montre que ce n'est pas à la majorité des motards que l'Etat adresse ses messages, et ce malgré la surreprésentation des milieux populaires dans la mortalité des deux roues. Les ouvriers représentent par exemple 45,7% des accidents mortels de conducteurs de deux roues (moto, scooter, cyclomoteur, bicyclette) entre 1998 et 2005 en Midi Pyrénées (soit un total de 188 décès routiers de conducteurs), pour une part de 12,2% dans la population de 15 ans et plus de cette région ; alors que les cadres ne représentent que 3,3% des victimes en deux roues pour une part de 6% dans la population de référence.

d'accroître l'intérêt porté aux problèmes en produisant un semblant d'appétence des « Français » pour ces questions – ils relaient les raisonnements, symboles, slogans (« changeons », « chaque geste compte »), visuels et autres dispositifs constitutifs d'une « panoplie interprétative » qui individualise les enjeux.

Sous cet angle, le travail politique de certains porteurs médiatiques exemplaires de la cause du changement climatique – généralement supporté par les pouvoirs publics soucieux de soigner leur propre notoriété – s'inscrit dans cet impératif de communication en vue de doter le problème en capital symbolique. Nicolas Hulot (notamment depuis le lancement avec l'ADEME du Défi pour la Terre en mai 2005), Yann-Arthus Bertrand (qui crée en juillet 2005 sa propre association) ou Nicolas Vanier et Jean-Louis Etienne (célèbres pour leurs expéditions), puisent dans le répertoire de l'action collective de « sensibilisation » et contribuent ainsi à construire ce qu'Oegema et Klandersmans (1987) appellent des « mobilisations de consensus » qui visent à donner le sentiment d'un accord généralisé – socialement incontestable – sur l'importance du problème.

Ces stratégies d'appel à l'opinion publique lancées par les entrepreneurs non étatiques de cause, parfois avec l'appui des institutions publiques voire celui de certaines personnalités médiatiques⁸, sont également d'usage en matière de lutte contre l'insécurité routière. L'accession de la cause au label de grande cause nationale, obtenu en 2000 par le collectif d'associations « Arrêtons le massacre » (formé à cette fin exclusive par la DSCR) constitue ainsi l'étape décisive de la conversion de la sécurité routière en objet d'intervention journalistique légitime, c'est à dire en problème consensuel. Les stratégies de mobilisation du collectif « Arrêtons le massacre », qui compte cinq associations de victimes de la route sur un total de treize, sont marquées dès leur origine par une lecture en terme de responsabilité individuelle. Les modes d'expression spectaculaires du collectif, quasi exclusivement dédiés aux besoins en images des journalistes de télévision (Champagne, 1984 ; Marchetti, 1998) – comme le déversement de grandes quantités de peinture rouge sur la vitrine des concessionnaires de constructeurs allemand ou les opérations comparables à celle de Mazamet ou en 1973 ses 17000 habitants s'étaient allongés dans la rue pour symboliser les victimes mourrant chaque année sur les routes – sont ainsi régulièrement menées sous l'égide de l'administration, afin de « créer une opportunité de prise de parole dans les medias » (DSCR, 2000). La rénovation de la communication se manifeste également par des stratégies partenariales plus élaborées avec la création du label « Arrêtons le massacre », dont se voient distingués, par le groupe d'intérêt du même nom, les partenaires médiatiques de la cause « sécurité routière », autrefois réputés pour leur retrait. Cette mobilisation bureaucratique associative hybride profite également des réformes internes de la communication de la DSCR qui contribuent à renforcer la mobilisation collective contre l'insécurité routière avec la création en 2000 de la « semaine de la sécurité routière », la mensualisation des chiffres d'accidentologie en 2001, leur présentation sous forme de palmarès, le développement de

⁸ Le recrutement de Raymond Depardon lors du premier usage des discours « chocs » dans la communication publique en sécurité routière, puis d'autres réalisateurs de renom, (Jean Pierre Jeunet, Nils Tavernier, Remi Belvaud, Patrick Timsit etc.) est significative de cette intention de revaloriser symboliquement la cause en jouant de l'effet de prestige. Elle s'avère en effet rémunératrice puisque TF1 (qui concentre 60% de la couverture en 2000 contre environ 50% en 1999), accorde gracieusement en 2000 45 passages (soit 10 millions de francs d'achat d'espace) des spots de la deuxième campagne de Depardon lancée par la DSCR avant les journaux de 13 h et de 20 h. Etienne Mougeotte, le vice-président du groupe TF1, rappelant que « l'action ne s'arrêtait pas là parce que la chaîne accordait une large place à l'information et à la sensibilisation aux risques routiers » (DSCR, 2000). La nomination en 2002 de Robert Namias, auteur d'un rapport public sur les dangers de la vitesse paru en 1995, à la présidence du conseil national de sécurité routière (CNSR) dont la fonction est de proposer des mesures au gouvernement, témoigne également de l'engagement au plus haut niveau de la première chaîne française en faveur de cette politique de lutte contre l'insécurité routière.

conférences de presse « coup de poing » simultanément à Paris et en province ou la simplification des communiqués et dossiers de presse.

Favorisée à chacune des étapes du travail administratif, la diffusion de cette problématique politique individualisante et la volonté de communiquer sur une politique publique (Nollet, 2006), pour faire émerger un scoop ou à l'inverse ritualiser l'information pour créer un effet « marronnier », facilite ainsi la création d'une actualité nouvelle, en matière de sécurité routière et de changement climatique, qui contribue fortement à désocialiser ces deux questions. Par la production de biens symboliques à fortes audiences (films, émissions de télévision, livres, spots publicitaires, etc.) ou l'enrôlement de TF1 dans la « lutte contre » l'insécurité routière et le changement climatique (Evelyne Dhéliat fait régulièrement la promotion des « bons gestes pour la planète » ou le rappel des règles de conduite dans ses bulletins météorologiques), les entrepreneurs institutionnels et associatifs⁹ de ces deux problèmes mettent en forme les enjeux en anticipant les pratiques journalistiques de hiérarchisation des problèmes. A ce compte, la rhétorique de la responsabilité individuelle se révèle particulièrement appropriée.

La responsabilité individuelle dans les journaux télévisés du soir de TF1 et France 2

Le cadre de la responsabilité individuelle induit la construction d'une large audience tout en assignant aux journalistes une mission messianique de conscientisation. Face aux contraintes de sélection du champ journalistique, la dissolution de ces deux problèmes publics dans les cadres d'interprétation de la responsabilité individuelle constitue ainsi une ressource dans leur carrière médiatique (Hilgartner et Bosk, 1989).

L'essor journalistique du « changement climatique » et de « la sécurité routière »

L'individualisation des problèmes se révèle en affinité avec les nécessités télévisuelles dominantes de présenter un problème simple, dont les causes et les responsables sont clairement identifiables, pour qu'il soit facilement compréhensible par un public diversifié. Parfaitement ajusté aux logiques commerciales de l'audience majoritaire, l'avènement politique de la rhétorique de la responsabilité individuelle du changement climatique et de la sécurité routière s'accompagne d'une très nette augmentation de la surface médiatique allouée à ces deux problèmes publics. Ce prisme de la responsabilité individuelle revêt des attributs différents selon le problème considéré. Il prend la forme d'une culpabilisation explicite des comportements individuels dans le cas de la sécurité routière ou d'un traitement polarisé autour des conséquences du changement climatique (cf. infra). Mais ces deux modalités de l'appropriation journalistique de la sécurité routière et du changement climatique renvoient à des logiques sociales internes (une nouvelle division du travail journalistique) et externes (une modification des relations aux univers où se font les enjeux) relativement similaires.

Il faut alors rejeter la tentation première du chercheur d'attribuer cet intérêt journalistique soudain pour la « sécurité routière » à sa seule position dans les hiérarchies politiques – notamment à l'accession du chantier des risques routiers au statut de cause présidentielle énoncée le 14 Juillet 2002 par le chef de l'Etat, comme l'un des trois chantiers prioritaires du quinquennat aux cotés du « cancer » et du « handicap » – ou trop exclusivement à la canicule européenne d'Août 2003 pour ce qui est du changement climatique. Comme le montre par

⁹ Nous n'abordons pas ici le rôle joué par les scientifiques dans la publicisation des questions liées au changement climatique. Si celui-ci s'avère décisif pour amorcer la saisie politique et journalistique de cette question, il se révèle très secondaire dans la définition individualisante qui en est faite. Les scientifiques se restreignent généralement à désigner les « activités humaines » comme responsables d'un effet de serre artificiel, refusant par là toute prise de position d'ordre explicitement politique.

exemple le moindre intérêt médiatique¹⁰ qui a été porté aux deux autres chantiers présidentiels relativement à celui des risques routiers, ou l'essor journalistique du changement climatique alors même qu'il n'a jamais accédé à ce statut, l'accession de ces problèmes à la dignité journalistique (Darras, 2006) ne peut être aussi simplement déduite de leur seule position dans l'agenda politique ou « évènementiel ».

Tableau 1. Volume de « sujets » consacrés au changement climatique, à la sécurité routière et aux deux autres « causes présidentielles » du Handicap et du Cancer diffusés dans les journaux de 20 h de TF1 et F2 entre 1995 et 2006

	Handicap*	Cancer*	Changement climatique (inclus les sujets sur les enjeux énergétiques)	Sécurité routière*
1995	7	31	NC	65
1996	20	130	NC	58
1997	9	48	29	60
1998	16	43	9	67
1999	18	50	9	64
2000	25	60	58	121
2001	13	55	40	118
2002	22	53	49	294
2003	13	64	80	283
2004	41	63	96	228
2005	29	65	157	179
2006	NC	NC	139	NC
Total	213	662	666	1537

La gravité sociale des problèmes n'est pas non plus toujours une raison valable pour expliquer l'augmentation de leur surface médiatique. Si les dangers de la route ont fait l'objet en 2002 de près de six fois plus de sujets que le cancer, pourtant responsable de près de vingt fois plus de décès, la médiatisation du changement climatique, elle, accompagne bien celle des victimes de la canicule de 2003. Cet inégal accès des problèmes publics au champ journalistique (Darras, 2005) montre donc la contribution spécifique des journalistes à la production et la hiérarchisation de l'information grand public, et *in fine*, au renouvellement de « la grille de perception des faits sociaux » (Neveu, Quéré, 1996). Elle montre également que tous les morts ne se valent pas dans l'espace des journaux télévisés.

L'accroissement du volume de sujets alloués à la sécurité routière et au changement climatique s'explique ainsi moins par l'effet du positionnement du champ politique sur ces thématiques que par les transformations de leur prise en charge publique et des interdépendances, invisibles à l'écran, que l'Etat noue, *via* les « institutions propriétaires » des enjeux (Gusfield, 1981), avec certaines fractions des journalistes de TF1 et F2. L'analyse du traitement journalistique de ces deux problèmes publics constitue ainsi une entrée à la fois

¹⁰ Les données statistiques proviennent du codage des notices de la base de données de l'Institut National de l'Audiovisuel (INA) et du visionnage de certains sujets. L'analyse de la couverture journalistique du risque routier repose sur la base d'une extraction d'environ 800 sujets « sécurité routière », sur un total de 1537, saisis sur 6 mois jugés représentatifs du traitement de l'enjeu dans les journaux de 20 h de TF1 et F2 entre 1995 et 2005. S'agissant des entretiens cités dans le texte, ils ont été réalisés en 2005 et 2006. Les données concernant l'information sur le changement climatique sont issues du visionnage de 666 sujets sur le changement climatique et la « maîtrise de l'énergie ». Ce corpus tend à l'exhaustivité, mais ne peut - pour des raisons liées aux conditions de collecte des « sujets » à partir des descripteurs qui structurent l'hyperbase de l'Institut National de l'Audiovisuel - prétendre être exhaustif. Certaines données reposent sur des échantillons faibles, mais valent malgré tout du fait de cette tendance à l'exhaustivité. Par ailleurs, deux corpus ont du être élaborés : l'un sur les sujets « changement climatique » et l'autre sur le thème « maîtrise de l'énergie ». En effet, les journalistes séparent ces deux enjeux du problème qui ne sont donc pas codés de la même manière dans la base de donnée de l'INA. Les données exposées ici ne concernent que les sujets portant explicitement sur le changement climatique.

vers les pratiques journalistiques, les logiques de production de l'information sur la sécurité routière ou le changement climatique, plus globalement vers la construction médiatique des enjeux ; mais aussi une entrée vers la « réception » de l'information. Bien que certaines personnes ne possèdent pas de télévision ou que d'autres ne regardent ni (les journaux télévisés de) TF1 ni (ceux de) France 2, il n'en demeure pas moins que pour la majorité des agents sociaux, les téléspectateurs, la probabilité d'être exposé à un sujet sur la sécurité routière est par exemple en 2002 six fois plus grande que sur le cancer ou sur le changement climatique. Pour autant la probabilité d'être exposé à un sujet sur le changement climatique est en 2005 deux fois plus importante qu'en 2002. Prendre pour objet l'augmentation de la surface médiatique des problèmes autour d'un cadre idéologique commun, c'est donc également se positionner « du côté du public » (Le Grignou, 2003).

La moindre influence des spécialistes historiques sur la division du travail journalistique

L'individualisation des traitements de la sécurité routière et du changement climatique renvoie aux transformations de la division du travail journalistique, c'est-à-dire aux dépendances de certains journalistes des rédactions de TF1 et F2 en charge de ces questions aux institutions porteuses des registres individualisants en matière de sécurité routière ou aux seuls représentants des conséquences du problème pour ce qui est de l'information portant sur le changement climatique.

En raison de l'émergence d'une actualité régulière, la couverture télévisuelle des risques routiers n'est ainsi plus, à partir de 2002, contrôlée exclusivement par les spécialistes « automobile » des rédactions de TF1 et France 2 dont la solidarité professionnelle explique pour partie l'homogénéité de la couverture des deux chaînes jusqu'aux années 2000 tout en offrant un terrain favorable à la mise en perspective de l'information, très proche de celle qui est dominante dans le champ automobile. Celle-ci s'explique par les affinités sociales et professionnelles que les journalistes « automobiles » ont avec cet espace dont ils relatent les activités (Duval, 2004) et auquel ils participent à travers notamment les essais de voitures. Une partie des contacts des journalistes « automobiles » sont d'anciens pilotes reconvertis, avec lesquels ils sont souvent amis. La nouvelle génération d'associations centrées sur la défense du conducteur, « 40 millions d'automobilistes » ou « Citoyen de la route », plaidant par exemple pour la libération des vitesses sur certaines routes, leur sont aussi familières. La couverture de la « polémique » des régulateurs de vitesse Renault, accusés d'être à l'origine d'accidents, est à cet égard emblématique de leur propension à éviter d'incriminer la responsabilité des constructeurs. « Vous avez d'un côté des victimes d'accident liés au régulateur de vitesse et les constructeurs qui disent que c'est le conducteur qui est en cause, ça pose un vrai problème au journaliste, c'est sur ces 10 dernières années le cas de conscience le plus important que j'ai eu. Résultat la justice a donné raison à ma prudence, débouté Renault et donné tort à tous les usagers », estime ainsi le journaliste automobile de France 2. Devenus spécialistes par simple « connivence épistémique » (Neveu, 2003) les journalistes « automobile », habituellement en charge de la couverture du risque routier, sont à partir de 2002, non seulement dépossédés de leur capacité d'interprétation du problème mais également de leur rôle de prescripteur auprès des confrères de permanence auxquels ils indiquent parfois les interlocuteurs pertinents. « Après un accident sur autoroute, alors qu'on sait simplement qu'il y a eu 40 voitures qui se sont rentrés dedans et 10 morts, on a pas le droit de dire la vitesse a encore tuée. Moi je me bats contre ça. Quand je ne suis pas là, TF1 me téléphone et moi je regarde mon carnet d'adresse et je leur donne le numéro de Darniche,

de Beltoise¹¹, pour essayer de faire contre poids mais ce n'est pas évident », explique l'un d'entre eux.

À TF1 en mars 2002 puis à France 2 en octobre 2002, une nouvelle rubrique « sécurité routière » est ainsi créée. Les deux nouveaux entrants qui y sont affectés, proches de la quarantaine et journalistes généralistes, se différencient essentiellement de leurs prédécesseurs par leur rapport distant au microcosme des spécialistes de l'automobile. La spécialisation de ces nouveaux professionnels est relativement limitée puisqu'ils ne consacrent pas plus du tiers de leur activité à couvrir un sujet totalement étranger à leurs préoccupations passées. Plus jeunes que les journalistes automobiles, ils sont totalement déconnectés du réseau de sources de leurs prédécesseurs. On comprend mieux alors ce qui les amène à défendre une conception du problème très différente. Par exemple, l'un de ces deux rubricards fait usage de cadrages individualisants (cf. infra) près 19 fois sur 26, alors que le second, ayant perdu un membre de sa famille sur la route, manifeste ouvertement un investissement « militant » dans ses sujets. L'affaiblissement du pouvoir de prescription des spécialistes « automobile » sur les journalistes de permanence a des effets d'autant plus visibles sur la distribution de la parole dans les sujets que l'augmentation du volume (plus 150% en 2002 et plus 90% en 2003 par rapport à 2001) impose un recours massif aux permanenciers dans les rédactions de TF1 et F2. On décompte entre 1995 et 2005 un total de 288 journalistes différents ayant fait au moins un sujet sur le risque routier toute rédaction, rubriques, services confondus, correspondants inclus. En 2002 et 2003 plus de 100 journalistes différents chaque année ont été dans ce cas, alors qu'ils n'étaient que 66 en 2001 et 50 en 2000. Les journalistes les moins spécialisés, ayant signé de 1 à 3 sujets, assurent plus de 56% de la couverture globale du problème entre 1995 et 2005. C'est en 2002 que ce profil professionnel, souvent de jeunes entrants n'ayant que peu d'expérience, est le plus massivement amené à traiter l'enjeu aux côtés des spécialistes « sécurité routière », qui découvrent pour leur part un dossier en pleine explosion quasi exclusivement défini par les seules sources légitimes.

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

Des mécanismes relativement similaires se retrouvent au sein de ces deux mêmes rédactions à propos de l'information sur le changement climatique. Depuis 2001, quatre journalistes animent les sous services « environnement » de TF1 et France 2. À l'image des transformations plus globales du sous univers du journalisme environnemental, ils présentent des dispositions moins critiques à l'égard des problèmes environnementaux. Ces nouveaux entrants ne cherchent pas à pointer les problèmes d'ordre sociaux ou politiques, mais à participer à l'effort collectif et consensuel de « sensibilisation » au changement climatique comme le regrette cette journaliste historique (depuis 1992) de la rubrique « environnement » de France 2 constatant la tendance de ses confrères à neutraliser la dimension politique des enjeux.

¹¹ Bernard Darniche ancien pilote de rallye des années 70 aujourd'hui président de l'association « Citoyens de la route » et Jean Pierre Beltoise, ex coureur de formule 1 dirigeant une école de perfectionnement à la conduite, peuvent ainsi être convoqués par les journalistes « automobile » en tant qu'expert pour certains sujets.

« Ça me correspondait très bien, mettre les pieds dans le plat, c'est ce que j'aimais faire, c'était ma conception, et moi je trouve qu'on est devenu un peu trop gentil aujourd'hui si vous voulez mon avis. Moi je mettais les pieds dans le plat le plus possible et notamment en matière de nucléaire, c'est là où j'ai commencé à donner beaucoup. »

La trajectoire de cette journaliste est à cet égard emblématique du processus de disqualification du « capital militant » des journalistes historiquement en charge des questions liées au changement climatique (pour des exemples proches relatifs au journalisme politique, voir, Saitta, 2006). Âgée d'une cinquantaine d'années, diplômée d'un DEA en sociologie, pigiste pour les rubriques sociétés en presse écrite, Josée-Blanc Lapierre (passionnée de voyages) est repérée sur un plateau de télévision où elle est invitée pour parler de « son Paris Dakar » ; prestation à l'issue de laquelle elle est amenée à présenter la météo pour la chaîne publique. Au contact des ingénieurs de Météo France (qui plus tard la formeront à sa demande sur les enjeux du changement climatique), elle prend acte de la nécessité de médiatiser ces sujets et occupe avec « enchantement » le premier poste de journaliste environnement au sein de la rédaction de la deuxième chaîne. Lorsqu'au début des années 2000, d'autres journalistes arrivent sur la spécialité, elle observe une évolution dans le traitement de ces questions, qui serait devenu plus consensuel.

« Progressivement, le journalisme s'est un petit peu consensualisé, les choses ont changé, les journalistes sont devenus beaucoup plus gentils. Il y a eu un formatage dans les écoles aussi, moi je trouve que les journalistes comme mon profil sont vraiment dépassés aujourd'hui, ce n'est pas du tout ce qu'on demande, et moi je me suis effacé, je n'ai plus voulu faire de l'environnement parce que je le faisais comme ça et pas autrement. »

Comme sur les questions de sécurité routière, les journalistes qui entrent sur la couverture de ces problèmes, moins par volonté que par nécessité organisationnelle, se spécialisent (et se socialisent) différemment à ces enjeux. Ils se montrent plus dociles aux cadrages individualisant promus par les entrepreneurs institutionnels de la cause. Ainsi, les journalistes désignés « environnement » de TF1 et France 2 n'abordent pas la question climatique de la même façon que leurs confrères qui ne traitent ces enjeux que ponctuellement, lors de leurs permanences notamment. Si le nombre de sujets fabriqués par les journalistes « spécialisés » varie peu dans le temps d'une chaîne à l'autre, ils sont en revanche plus régulièrement diffusés dans les quinze premières minutes du journal (53% contre 40% pour les « permanenciers »).

Tableau 2. Contenu des sujets entre 1997 et 2006 selon le degré de spécialisation des journalistes dans les sujets « changement climatique » des journaux télévisés de 20 h de TF1 et France 2

	Politique nationale	Economie / Energie	Faits divers + Alerte scientifique	Autre	Diplomatie	Science/Connaissance	Total
Journalistes spécialisés (ayant fait plus de cinq sujets)	31,3	43,8	52,8	50,0	23,4	69,0	45,5
Journalistes permanenciers (ayant fait moins de cinq sujets)	43,8	56,3	42,8	50,0	46,9	31,0	44,0
Présentateurs / Brèves	25,0		4,4		29,7		10,5
Total	100	100	100	100	100	100	100
Effectifs	32	32	159	6	64	29	322

Alors que les journalistes « spécialisés » se distinguent par leur plus grande connaissance des aspects scientifiques du problème et par leur souci de l'illustrer, les journalistes traitant

exceptionnellement le sujet, dans un rapport plus distant et plus routinier à l'enjeu, tendent à privilégier des faits plus « conventionnels », en tout cas moins spécifiques au changement climatique. Ils font plus de sujets sur les solutions (politiques, diplomatiques, etc.) que sur les conséquences ou sur les causes du changement climatique. La double préoccupation « sensibilisatrice » de bien expliquer le problème (sujets « science ») puis de le « rendre sensible » (sujets « faits divers ») est donc plus celle des journalistes auxquels il appartient explicitement de « suivre » l'actualité du problème. Participant plus ou moins sciemment au travail politique de « responsabilisation », ils endossent volontiers la tâche gratifiante de faire prendre conscience au plus grand nombre des enjeux du changement climatique. « On a une responsabilité, à la fois journalistique et civique, de part notre métier, c'est notre devoir de sensibiliser les gens à ces phénomènes pour qu'ils prennent leurs responsabilités à leur tour », estime ainsi une journaliste scientifique de TF1, ayant tendance par le même coup à l'auto-consécration.

De la même manière, la consécration médiatique des représentants des autorités publiques porteuses de la problématique de la responsabilité individuelle pèse d'autant plus sur le traitement des risques routiers, que les journalistes, tout particulièrement les permanenciers, connaissent peu le sujet. S'opposent ainsi d'un côté les journalistes automobiles, qui du fait de leur ancienneté et de leur rapport plus « politique » au thème, privilégient les représentants des DDE, des associations alternatives ou encore les constructeurs et, de l'autre, des spécialistes de la sécurité routière qui accordent une plus large place aux experts du comportement, psychologues, accidentologues ou communicateurs publics.

Tableau 3. Statut des personnes interviewées entre 1995 et 2005 selon le degré de spécialisation des journalistes dans les sujets « sécurité routière » des journaux télévisés de 20 h de TF1 et France 2

	Pré fét/ Pol ice /Ge nda rm eri e/C RS	Ma gist rats	DS CR	Mi nist res	Ex per ts du co mp ort em ent	As soc iati ons	Vic tim es	Au to mo bili ste s	Pro fes sio nne ls de la rou te	Mo tar ds	Us age rs con tre ven ant s	DD E	Sec our s	Soc iété aut oro ute	Co nstr uct eur s	Ass ure urs	Gar agi stes	Tra nsp ort eur s	Alc ool iers	Jou rna list es	Tot al	Effec tif
Journaliste ayant fait de 1 à 3 sujets	30, 9	2,7	5,4	4,2	8,2	10, 7	4,9	13, 3	3,1	1,5	3,1	2,1	2,1	2,1	0,7	0,4	1,8	0,5	1,5	0,2	100	540
Journaliste ayant fait de 4 à 10 sujets	31, 7	3,5	6,9	5,2	9,1	6,1	3,9	15, 9	2,1	2,6	1,6	1,3	1,3	3,5	1,7	0,4	1,6	0,8	0,8		100	233
Journaliste ayant fait plus de 10 sujets	21		3,2	4,8	9,8	9,8		22, 6	6,4			3,2	3,2	6,4			1,6	3,2	4,8		100	62
Journaliste « automobi le »	4,1	1,3	17, 4	8,2	12, 1	16, 2		9,5		4,8		2,6		2,6	8,2		7,8			5,2	100	74
Journaliste « sécurité routière »	15, 1	3,4	13, 1	1,6	21, 2	10, 6	1,6	20, 2		1,6	3,4	1,6			3,4		1,6			1,6	100	59
Effectif	26 6	26	68	45	92	96	36	14 5	26	18	23	19	16	25	16	3	22	7	14	5	100	968

Les transformations progressives de la division du travail journalistique de production des sujets sur la sécurité routière ou sur le changement climatique ont ainsi des effets importants sur le traitement de l'information (Marchetti, 2007). Elles renforcent les formats et routines journalistiques ajustés à la promotion de la responsabilité individuelle de ces deux problèmes publics et bouleversent ainsi l'économie des personnes interviewées dans les sujets ou l'inscription des ces deux problèmes dans le rubricage journalistique de l'information.

La dépendance croissante aux « sources » officielles

La visibilité médiatique des différents agents mobilisés dans la coproduction de l'information dominante en matière de sécurité routière ou de changement climatique (cf. infra) est d'autant plus grande qu'ils incarnent les conséquences du problème plus que ses causes. Tout se passe comme si les sujets fonctionnent sur le risque routier, à partir de 2002, ou sur le changement climatique, dès 2003, comme des rappels à l'ordre « social » adressés aux téléspectateurs.

La parole est par exemple en matière de risque routier prioritairement donnée aux représentants de l'autorité publique dont le discours vise à culpabiliser l'utilisateur. Le poids croissant des agents et des institutions en charge du maintien de l'ordre est non seulement lié au nouveau cadrage politico-journalistique dominant, mais aussi à leur forte capacité à répondre matériellement aux impératifs médiatiques. Si les journalistes sont aussi dépendants du soutien logistique des forces de l'ordre, c'est parce qu'elles leur offrent la matière première des reportages, c'est à dire des images d'illustration, surtout lorsqu'il s'agit d'alimenter les journaux en période de vacances.

Tableau 4. Statut des individus interviewés dans les sujets « sécurité routière » des journaux télévisés de 20 h de TF1 et F2 entre 1995 et 2005

%	Préfet/ Police /Gendarmerie/ CRS	Auto mobi listes	Asso ciatio ns	Expe rts du comp orte ment	DSC R	Mini stres	Profe ssion nels de la route	Soc iété auto rout e	Ma gis trat s	Vi cti me s	Ga rag iste s	Us age rs co ntr eve na nts	D DE	Mo tar ds	Co nst ruc teu rs	Se co urs	Al co oli ers	Jou rna list es	Tra ns por teur s	Ass ure urs	Tot al
1995	9,6	3,8	17,4	5,8	19,3	5,8	15,4		1,9	9,6			3,8	1,9	3,8		1,9				100
1996	4,1	21,5	16,1	12,2	10,8	4,1	5,4			4,1	2,7		4,1	4,1	5,4			4,1		1,3	100
1997	17,2	11,5	8,6	17,2	5,6		8,6	2,9	2,9	5,6			2,9		5,6	2,9		5,6	2,9		100
1998	19,3	15,3	7,6	21,2	3,9	3,9	5,7		1,9	3,9	1,9		5,7	3,8		3,9	1,9				100
1999	22,8	17,5	5,3	12,3	5,3	3,5	8,8	5,3	1,7	7,1	3,5		3,5	1,7			1,7				100
2000	39,1	24,5	4,9	4,9	1,2	4,9	2,4	2,4	1,2		1,2		3,6	2,4	2,4		4,9				100
2001	40	9,6	9,6	8,4	6,3	5,2	6,3	5,2	2,1	2,1	2,1	2,1				1					100
2002	30,4	13,9	11,8	9,5	5,6	8,6	1,7	3,9	2,2	1,3	1,3	1,3	1,7	3,9		0,4	1,3		0,8	0,4	100
2003	31,5	16,5	5,4	5,4	8,1	3,6	1,2	2,4	6	5,4	0,6	7,3	0,6		0,6	3,6	1,8				100
2004	25,9	24,4	8,6	7,5	9,4	0,8		2,5	3,2	4,1	1,6	3,2	0,8	1,6	1,6	1,6	1,6		0,8	0,8	100
2005	30,6	12,9	15,4	11,9	5,9	4,7		2,3	2,3		3,5	2,3	1,2		4,7	2,3					100
Total	27,2	15,9	9,8	9,4	7,1	4,8	3,5	2,8	2,7	2,7	2,3	2,2	2	1,9	1,6	1,5	1,4	0,4	0,5	0,3	100
Effec tif	286	168	103	98	74	50	37	29	28	28	24	23	21	20	17	16	15	5	4	3	104 9

Les forces de l'ordre apparaissent en moyenne¹², dans 27,2% des sujets entre 1995 et 2005 loin devant les automobilistes qui bien qu'en deuxième position ne représentent que 15,9% des personnes interviewées. La visibilité des forces de l'ordre ne cesse de croître entre 1996 et 2002, passant de moins de 10% des personnes interviewés jusqu'en 1999, à environ 40% en 2000 et 2001 pour ensuite se stabiliser aux alentours de 30% entre 2002 et 2005, mais sur des volumes de sujets ayant plus que doublés.

Les définisseurs des enjeux liés au changement climatique les plus médiatisés, hormis quelques scientifiques¹³, sont quant à eux moins ceux qui font l'actualité du problème (les associations ou les décideurs publics) que ceux qui en illustrent la réalité (par exemple un moniteur de ski, des professionnels du tourisme ou des pêcheurs constatant des perturbations liées au climat dans leur activité). Les agents mis en scène dans l'espace médiatique correspondent rarement aux agents qui construisent le problème dans les espaces politiques. Avec l'accroissement de l'espace rédactionnel alloué aux conséquences du changement climatique, l'économie des personnes interviewées change au profit de « profanes » ou d'individus qui de part leur situation professionnelle ou géographique peuvent témoigner de la prégnance du changement climatique sur leur quotidien. Alors qu'en 1997 ceux-ci ne représentaient que 3,6% des 28 interviewés, ils constituent 31,5% des 108 personnes auxquelles les journalistes donnent la parole en 2005. Les relations avec les entrepreneurs du

¹² L'ordre de passage à l'antenne des « sonores » n'est pas été présenté au profit d'un chiffre synthétique produit sur la base de l'addition l'ensemble de personnes interviewées dans chaque sujet.

¹³ Précisons qu'aucun des scientifiques interrogés ne remet en cause le changement climatique. Les journalistes coopèrent avec les promoteurs du problème pour clore la controverse et ôter les micros de la bouche de ceux qu'ils appellent pudiquement « les sceptiques du climat » ou de manière plus péjorative « les négationnistes du climat ».

problème se jouent ailleurs, dans la construction en amont (lors de conférences de presse, d'entretiens, de lectures d'ouvrages ou de revues spécialisées) des cadres d'entendement du problème. Dès lors que l'on considère séparément les personnes montrées par les journalistes, des agents qui travaillent à définir les enjeux avec les producteurs de l'information, les « sources » ne correspondent pas toujours aux « interviewés », et réciproquement. La « couverture journalistique » de l'actualité diplomatique du changement climatique est caractéristique de ce rapport singulier aux univers sociaux où se construit le changement climatique. Qualifiées par les journalistes de « grandes messes du climat », les réunions diplomatiques organisées sous l'égide des Nations Unies rythment la médiatisation du changement climatique avant 2003. Pourtant, si ces « actualités diplomatiques » amorcent une médiatisation, elles n'en cadrent pas le contenu qui se résume essentiellement au refus de certains pays, dont les Etats-Unis, de signer le protocole de Kyoto. Sur les 122 sujets suscités par la tenue d'une conférence internationale, 45,1% n'aborde pas les négociations diplomatiques alors qu'un tiers évoque les conséquences du changement climatique.

La fait diversification des enjeux

Les journalistes ne sont pas les simples portes paroles des univers sociaux qu'ils médiatisent. La manière dont les sujets sont construits, les angles choisis, donne de fait une lecture sélective de l'enjeu et favorise certaines imputations en matière de responsabilité. La rubrique des faits divers parfaitement ajustée à l'affirmation du primat de la responsabilité individuelle et plus généralement aux cadrages épisodiques (cf.infra), progresse dans le traitement des sujets liés à la sécurité routière et au changement climatique, au détriment notamment de l'information institutionnelle¹⁴, économique ou scientifique.

Tableau 5. Rubriques journalistiques traitant de la thématique « sécurité routière » dans les journaux de 20 h de TF1 et F2 entre 1995 et 2005

	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	Total	Effectif
Economie	2,6	8,6	23,1			1,6		3,4	1,5	1	5,3	3	24
Etranger	2,6	2,9	3,8	8,3	3	11,5	5,6	7,9	3,1	7,8	2,6	5,8	46
Faits Divers	5,1	5,7	3,8	27,8	6,1	23	16,9	29,2	28,5	23,3	23,7	22,1	174
Information Institutionnelle	28,2	22,9	23,1	25	39,4	27,9	19,7	12,4	16,2	17,5	18,4	19,4	153
Information Pratique	12,8	8,6	19,2	11,1	21,2	9,8	19,7	11,2	14,6	11,7	6,6	12,7	100
Politique	33,3	14,3		8,3	12,1	13,1	14,1	12,4	10,0	11,7	15,8	12,9	102
Santé				8,3	3		2,8	2,2	1,5	3,9	1,3	2,2	17
Science	2,6	2,9	3,8	2,8		3,3	8,5	5,1	6,2	1,9	6,6	4,6	36
Société	12,8	34,3	23,1	8,3	15,2	9,8	12,7	16,3	18,5	21,4	19,7	17,3	136
Total	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	788

L'inscription de la thématique de la sécurité routière « sous la juridiction » (Neveu, 2004) des services « Faits divers » ou « Société » (Lévêque, 2000) est d'autant plus forte que ceux-ci sont les plus massivement placés dans le haut de la hiérarchie des diffusions des journaux télévisés de 20 h. De moins de 8% jusqu'en 1999, les faits divers liés à la sécurité routière

¹⁴ La médiatisation des risques routier et climatique reflète ainsi une tendance plus générale de l'information grand public (Marchetti, 2005) qui oppose la montée des faits divers au recul de l'information institutionnelle.

positionnés dans le premier tiers du journal représentent à partir de 2000 plus de 20% des sujets situés dans le haut de la hiérarchie des diffusions, avec un pic à 29,5% en 2002. Par-delà de l'importante actualité relative à la généralisation du contrôle sanction en 2003, la focalisation des reportages sur les comportements déviants des conducteurs, tout particulièrement liés à la vitesse et à l'alcool, rend possible cette augmentation des faits divers¹⁵ consacrés aux accidents. L'individualisation et la « fait-diversification » du risque routier a également pour effet d'occulter les dimensions sociales du problème. On pourrait, comme Christian Beaudelot et Roger Establet (1984), montrer que le « fait divers » cache le « fait social », dans la mesure où la mortalité routière est majoritairement solitaire, rurale et populaire (cf. Infra). Diamétralement opposés aux régularités statistiques affectant la distribution sociale des décès routiers, les accidents extraordinaires, rapportés dans les faits divers des journaux télévisés, spectaculaires par leur gravité, le nombre ou le type de véhicule impliqué (un carambolage meurtrier sur autoroute impliquant un bus scolaire), par leurs auteurs (un ministre pris en infraction) ou victimes (de la princesse accidentée à la mère tuée avec sa fille par un jeune de banlieue au volant d'une Porsche volée) tendent à occulter l'actualité plus ordinaire du risque routier¹⁶. L'accident mortel le plus fréquent, qui se produit près de trois fois sur quatre en rase campagne¹⁷, n'est jamais appréhendé par les chaînes de télévision parce que leurs journalistes sont concentrés dans les grandes villes. La médiatisation des accidents renvoie ainsi à la portion la plus minoritaire de l'accidentologie, sur autoroute ou en milieu urbain. De la même manière, les conduites les plus dangereuses des automobilistes sont quasiment invisibles à la télévision parce qu'elles sont difficiles à saisir : « Un mec qui fait une queue de poisson devant la camera ça n'existe pas », explique ce journaliste du service « Évènement » de TF1. De plus comme l'indiquent les chefs de service des rédactions de TF1 et France 2, l'usage des spots choc dans la communication publique en 1999, qui pour la première fois expose l'accident et ses conséquences, contribue également à élargir l'espace du journalistiquement pensable en déployant les possibilités scénographiques de ce type de faits divers, par ailleurs ajusté à la quête journalistique, désormais plus avouable et visible, de l'image la plus parlante, de l'image choc. La focalisation des sujets liés au changement climatique sur les conséquences du problème se traduit également par une emprise de la rubrique des faits divers sur les autres modes de traitements possibles. Près de 50% des sujets sont des faits divers qui relèvent de « l'alerte scientifique » (la science est convoquée pour établir un diagnostic sur la réalité du changement climatique à partir d'événements météorologiques comme le constat du recul des glaciers alpins) ou de l'annonce des effets probables du changement climatique (comme la normalisation des canicules). Les scientifiques à l'écran sont alors mobilisés par les

¹⁵ Par ailleurs, les effets sociaux à court terme de la loi Sarkozy de lutte contre la violence routière de 2003 offre un gisement de nouveaux sujets (procès, arrestation, infraction), par exemple sur la perte des points du permis de conduire. Selon la DSCR, les infractions traitées entre 2003 et 2005 ont plus que doublées par rapport aux deux années précédentes, le retrait de points annuel passant de 4500000 à 7500000.

¹⁶ Au delà des reportages diffusés dans les journaux télévisés, rares sont les produits culturels rompant l'ordre social des représentations de l'accident ou dérogeant à une commune invraisemblance sociologique. On peut ainsi citer l'a-sociologisme des mécanismes scénaristiques des spots télévisuels de la communication publique ou évoquer au pôle commercial du champ cinématographique, les sucées d'audience de certains films basés sur des représentations peu vraisemblables du conducteur preneur de risque, tels que la trilogie des *Fast and Furious*, *Shérif fais moi peur*, *Cœur de Tonnerre*, *Mad Max*, *Easy Rider*, la série des *Taxi*, *Michel Vaillant*, (des feuilletons comme « *K2000* » ou « *Tonnerre mécanique* ») ou encore au pôle culturel, *Les choses de la vie* reposant sur un modèle d'acteur sociologiquement improbable, doté de tous les facteurs sociaux de préservation de la mortalité routière, « *le bcbg des choses de la vie* » pour reprendre les termes du réalisateur (interviewé dans le cadre d'un documentaire « *Claude Sautet ou la magie invisible* » diffusé sur France 2 le mercredi 9 Août 2006) évoquant le premier rôle ; celui de l'accidenté joué par Michel Piccoli.

¹⁷ Source : La sécurité routière en France : bilan de l'année 2004, *La documentation française*, 2004

journalistes plus pour attester du problème (79.8% de leurs interviews) que pour l'expliquer (12.9%).

Les usages journalistiques du schème de la responsabilité individuelle

Les journalistes de TF1 et France 2 réduisent la complexité et l'abstraction des enjeux liés au risque routier ou à l'environnement en privilégiant des cadrages épisodiques (Iyengar, 1991), ou psychologisant, plutôt que des cadrages thématiques¹⁸, c'est à dire plus analytiques et mieux ajustés à la mise en perspective de l'information, à partir de données chiffrées par exemple. En matière de sécurité routière, comme le montre l'explosion en 2002 des cadrages individualisants¹⁹, l'inflation médiatique du thème contribue *de facto* à diffuser au sein de l'espace journalistique les schèmes de perception du problème forgés par l'administration et ainsi à légitimer une politique routière punitive bâtie sur le socle, mieux ajusté aux logiques médiatiques, de l'incrimination des conduites individuelles.

Tableau 6. Cadres d'interprétation mobilisés par les journalistes de TF1 et France 2 sur les sujets « sécurité routière » des journaux télévisés de 20 h entre 1995 et 2005

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

La médiatisation de la responsabilité individuelle, si elle n'en demeure pas moins marquante, s'actualise différemment sur le traitement de l'information relative au changement climatique.

¹⁸ En raison des difficultés de traduction, nous réduisons la typologie élaborée par Iyengar à une opposition entre les cadrages psychologisant ou individualisant qui font reposer sur l'individu la responsabilité des problèmes publics et les cadrages thématiques ou systémiques qui tendent à relier les enjeux à leurs causes sociales, appelant, *in fine*, à une intervention des pouvoirs publics. Autrement dit, les premiers jouent l'illustration quand les seconds tentent l'explication.

¹⁹ On peut, dans la perspective de Iyengar (1991), esquisser rapidement un espace des prises de position existantes sur les responsabilités dans les accidents de la route ou dans le changement climatique : s'opposent le cadrage individualisant dénonçant l'individu exclusivement, le cadrage structuro-centré rendant par exemple l'industrie automobile responsable (et plus largement toutes les industries à l'origine de ces problèmes), infrastructuro-centré stigmatisant l'équipement routier ou la faiblesse de l'aménagement du territoire en matière d'économies d'énergie et le cadrage multi-causal embrassant au moins deux des trois pôles précédents. Cet espace n'envisage pas le passage d'un cadre d'interprétation à l'autre comme une rupture radicale mais plutôt comme une variation d'intensité, une transformation des rapports de forces entre ces quatre pôles d'interprétation des enjeux. Le prisme comportemental surdétermine certes l'action publique de sécurité routière ou de lutte contre le changement climatique depuis l'origine de leur prise en charge publique, mais à des degrés divers selon les configurations historiques.

Elle est en effet moins explicite qu'en matière de risque routier et se traduit par des sujets fabriqués en fonction du vécu présumé des téléspectateurs, notamment parce que les journalistes ont intériorisé la nécessité de concerner leurs audiences ou d'encaisser les gratifications morales de la responsabilisation.

« C'est une illustration des propos sur le réchauffement climatique qui veut pas dire grand-chose comme ça, pour partir dans de grandes explications assez longues, qu'est-ce qu'il se passe d'un point de vue climatologique ? Alors que là on a un truc, ça se réchauffe, ça fond, et l'ours qu'est-ce qu'il va devenir, et après on peut dire biodiversité, c'est quand même très dommage de ne plus avoir d'ours blanc que vous avez vu au zoo de Vincennes. Avec ça, on a relié l'infiniment loin, enfin non, le très loin, la thématique générale du réchauffement et le zoo de Vincennes, où à peu près tous les gamins sont passés et se souviennent qu'ils sont passés. Là, c'est royal ! » (Chef du service « société » de France 2)

La « réfraction²⁰ » journalistique (Marchetti, 2002) de la responsabilité individuelle génère ainsi une médiatisation qui privilégie l'illustration du problème au détriment de l'explication des causes. Les journalistes cherchent moins à faire comprendre qu'à faire prendre conscience. À partir de 2003, le changement climatique bénéficie à la faveur de ce type de mise en forme, d'une attention plus soutenue et plus régulière au sein des rédactions de TF1 et France 2, puisque 60% des sujets sont concentrés entre 2003 et 2006, contre 40% entre 1997 et 2003. Cet accroissement de la surface rédactionnelle montre ainsi que plus les journalistes parlent du changement climatique, plus ils accordent de l'importance à ses conséquences. En 2005, sur les deux chaînes, 43% des 389 séquences visuelles²¹ codées renvoient aux conséquences du problème contre 23,4% renvoyant à ses causes (alors qu'en 1997, le rapport est inversé puisqu'on dénombre 26,7% de visuels conséquences pour 37,1% de visuels causes). Le traitement des « causes » balance entre une explication « pédagogique » de l'effet de serre²² et diverses formes de responsabilisation des « activités humaines ». Cette catégorie qui homogénéise, désocialise et donc dépolitise, est illustrée alternativement par des fumées d'usines, d'échappement des véhicules individuels ou des images d'embouteillages. En revanche, on ne voit jamais d'images d'avions pourtant à l'origine d'une part importante des émissions de GES. D'autre part, le traitement des solutions est soit plus succinct, soit plus lointain, puisque dans 17,5% des cas il est abordé sous forme de brève et près de 4 fois sur 10 à travers l'actualité diplomatique du problème.

Tableau 7. Évolution du traitement des dimensions du changement climatique dans les journaux télévisés de 20 h de TF1 et F2 entre 1997 et 2005

²⁰ Il s'agit en effet d'une reproduction de schèmes définis dans l'espace bureaucratique mais retraduits en fonction des règles de fonctionnement des régions les plus commerciales du champ journalistique.

²¹ Les catégories « visuels conséquences » et « visuels causes » ont été construites a posteriori. La première regroupe entre autres toutes les images liées à la nature (soleil, tempêtes, inondations, fonte des glaces, infographies liées aux conséquences, etc.) et la seconde agglomère les images relatives aux émetteurs de GES (voiture, usines, habitats privées, images de ville et urbanisme, etc.). Pour des raisons pratiques, nous n'avons pas codé chaque plan un par un, mais des ensembles cohérents de plans qui se suivent, d'où l'expression « séquences visuelles ».

²² Il peut aussi s'agir d'une explication des causes de (qui expliquent : répétition) la modification des équilibres climatiques comme l'acidification des océans.

	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	Total
Conséquences	28,6	33,3	55,6	40,8	19,4	33,3	50,9	62,9	46,1	69,3	44,3
Causes	22,9	16,7	33,3	12,2	6,5	14,3	21,8	8,1	16,7	5,1	15,1
Solutions	48,6	50,0	11,1	46,9	74,2	50,0	27,3	29,0	37,3	25,6	40,3
Total	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
Effectif ²³	35	6	9	49	31	42	55	62	102	78	469

Cette caractéristique commune aux rédactions de TF1 et France 2 (44% du traitement des deux chaînes se focalise sur les conséquences contre environ 15% consacré aux causes du problème) montre que les sujets se nourrissent essentiellement d'éléments permettant de « rendre sensible », d'illustrer le changement climatique. Il s'agit de reportages sur la perturbation des migrations animales, la multiplication probable des événements météorologiques extrêmes ou la montée du niveau des océans. L'évacuation de la complexité des problèmes dans les catégories de l'expérience ordinaire les rendent perméables à la logique journalistique du palmarès (Bourdieu, 1984 ; Pierru, 2004), comme le montre l'accroche journalistique de « l'année la plus chaude », ou le classement des départements ou des mois de l'année selon le nombre de décès routiers, qui relèvent pleinement de cette matrice interprétative consistant à relier les changements climatiques ou « la sécurité routière » à certaines oppositions du sens communs, notamment celles du chaud et du froid, de l'humide et du sec ou de la règle et de l'accident.

« Donc c'est ce genre de phénomènes extrêmes qui sensibilisent les gens, parce que ça les touche directement dans leur chaire ou dans celle de leurs proches. Et ils voient en terme pratique illustré, ce que ça pourrait donner si on continue comme ça. » (Journaliste « science » de France 2)

Sur un sujet qu'ils perçoivent eux-mêmes comme désincarné, les journalistes ne s'efforcent pas tant de le monter en généralité que de le « descendre en proximité²⁴ » pour l'inscrire dans l'expérience ordinaire. L'occurrence « d'anomalies » météorologiques que les journalistes s'efforcent de relier au changement climatique explique pour partie cette appréhension journalistique du problème. Sur les 64 sujets amorcés par un fait divers de type météorologique (sécheresse, inondation), 65,4% visent à mobiliser une actualité pour illustrer « indirectement » le changement climatique. Dans la tension entre d'une part la l'attrait des journalistes de raccrocher ces « événements météorologiques » au changement climatique et le discours des scientifiques selon lequel ce lien ne peut encore être vérifié, se joue la responsabilisation des « activités humaines » à l'égard de catastrophes naturelles longtemps perçues comme relevant de la fatalité. De phénomène abstrait à expliquer, le changement climatique devient un facteur explicatif de nombreux bouleversements environnementaux et météorologiques. Les « actualités chaudes », telles que la canicule de l'été 2003, n'ont fait, sous cet angle, que trouver dans l'espace médiatique des conditions pré existantes pour servir la médiatisation du changement climatique. Après un cadrage sanitaire dominant (Brard, 2004), s'établit peu à peu un usage journalistique de la canicule comme symbole météorologique des effets potentiels de la modification des équilibres climatiques.

²³ Bien que les effectifs soient faibles, le corpus tend à l'exhaustivité. Il comprend de plus des sujets et/ou des « séquences thématiques » définies à partir du visionnage des sujets ; ce afin de s'affranchir des cadres imposés par les notices de l'INA.

²⁴ Sur les connotations idéologies et mécanismes qui font de la « proximité » un impératif de nombreux univers sociaux, voir, Le Bart (Christian), Lefebvre (Rémi), dir, *La proximité en politique. Usages, rhétoriques, pratiques*, PUR, Rennes, 2005. Pour les auteurs, « la proximité est fondée sur un jeu d'équivalences naturalisées dont l'effet symbolique est puissant : proximité = implication = participation = efficacité = légitimité. » (p. 13). La notion de « proximité » ne se réduit pas à un sens spatial, mais inclue aussi des dimensions temporelles et plus largement symboliques. Une journaliste environnement d'Europe 1 déclare ainsi que « parfois les rédacteurs en chef sont comme des politiques. Ils veulent faire proche du peuple. »

Les lectures ordinaires de la sécurité routière et du changement climatique

Les instances dominantes de production des points de vue sur les questions de la sécurité routière et du changement climatique, l'Etat et les journalistes, participent, de la problématisation des enjeux lorsqu'ils désignent plus ou moins explicitement des causes et des responsables. Face aux nécessités de la communication publique, ou des discours journalistiques, de maintenir les agents sociaux individuellement responsables des problèmes publics, il semble donc légitime de s'interroger quant à la nature et aux effets politiques des dispositions engrammées dans le dispositif de publicisation des enjeux liés au changement climatique et à la sécurité routière dont on vient de pointer certains processus de désocialisation.

Le poids de l'offre d'opinions

L'anticipation des lectures et des lecteurs est inscrite dans la matérialité même des discours, politiques et journalistiques, tenus sur ces deux causes publiques (Collovald, Gaïti, 1991). Malgré certaines spécificités propres à chacun des enjeux, l'ensemble des discours des communicateurs, des journalistes et des sources politiques, forme ainsi un dispositif qui entretient certaines dispositions, c'est-à-dire certaines lectures. Si il ne peut être réduit au seul media télévisuel et bien qu'il prenne des formes diverses, ce dispositif contribue néanmoins à l'individualisation des enjeux liés au changement climatique ou à la sécurité routière. Il existe en effet une convergence forte entre les cadrages journalistiques dominants et ceux de l'Etat. Comme le montre par exemple le retraitement statistique des questionnaires²⁵ « officiels » d'inscription aux stages de sensibilisation à la sécurité routière qui prévoient une question sur ce que les stagiaires considèrent comme étant l'infraction la plus dangereuse, ou l'étude des représentations politiques du changement climatique suite à une pièce de théâtre portant sur ce thème, l'hypothèse d'une continuité entre la construction politico journalistique des enjeux et les lectures spontanées semble à première vue valide. Les individus considèrent, en effet, les autres agents sociaux, au sens large, comme l'une des causes principales de ces deux problèmes publics. La distribution des opinions sur le risque routier laisse ainsi apparaître les autres usagers comme la principale cause du problème juste derrière l'alcool et largement devant la vitesse, à hauteur de 36,7% si l'on cumule les catégories « autres usagers », « incivilités », « jeunes » et la catégorie « inattention ».

Tableau 8. Quelle est l'infraction la plus dangereuse au volant ?

²⁵ Identiques d'un stage à l'autre ces questionnaires sont remplis lors de la prise de contact des participants avec l'organisme conventionné, auto école, automobile club ou associations comme la Prévention Routière. Recrutés sur la base du volontariat dans le cadre de la « récupération de points » ou sous contrainte judiciaire, les stagiaires sont de manière générale issus des PCS les mieux dotées, ne serait ce qu'en raison du coût d'entrée qui de fait sanctionne les plus démunis. Les cadres et professions intellectuelles supérieures représentent ainsi 20,8% des stagiaires de notre échantillon contre 10% d'ouvriers.

L'alcool	237	44,5%
Les autres usagers	101	18,9%
Les jeunes	10	1,9%
L'incivilité	13	2,4%
L'inattention	72	13,5%
La vitesse	63	11,8%
Le système	13	2,4%
Le téléphone au volant	11	2,1%
Les feux	3	0,6%
Les stops	1	0,2%
Le refus de priorité	1	0,2%
NSP	8	1,5%
Total	533	100%

Source : Tableau construit à partir des questionnaires d'inscription aux stages de sensibilisation à la sécurité routière organisés par l'Automobile club du Midi de Toulouse entre 2002 et 2005

Le poids de l'offre d'opinions est particulièrement visible en matière de risque routier puisque les transgressions massivement considérées comme les plus dangereuses, l'alcool et la vitesse, correspondent aux deux thèmes les plus abondamment repris dans la communication publique ou dans le cadre du traitement journalistique de la cause. Ce sont également les usages de la route les plus sévèrement réprimés sur le terrain. Cette confusion entre l'infraction ou la cause du problème et « l'autre » au sens large est symptomatique du primat des cadres d'interprétation de la responsabilité individuelle sur les autres logiques d'exposition du problème. Cette confusion entre l'infraction et « l'autre » au sens large vaut a fortiori si l'on considère que c'est « l'autre », plus que les constructeurs ou les alcooliers, qui est rendu responsable du problème lorsque la vitesse et l'alcool sont dénoncés. De plus l'effet d'imposition de problématique est atténué par le caractère non politique de la question, à la fois ouverte et touchant à l'expérience ordinaire.

La tendance des enquêtes à l'individualisation des problèmes publics se retrouve également sur les questions liées au changement climatique. L'enquête exploratoire sur les lectures de la pièce de théâtre *Fin de Terre* éclaire notamment sur l'adhésion des agents sociaux, pourvus culturellement, à la rhétorique de la « sensibilisation ». Cette étude a consisté à faire remplir un questionnaire aux spectateurs à la sortie de la pièce²⁶. Son auteur Georges de Cagliari, ancien journaliste, poète et parolier a écrit la pièce en 2004. La plausibilité des faits « climatiques » mis en scène dans cette pièce est validée par deux climatologues²⁷. Les spectateurs sont ici confrontés à une pièce qui, de par son engagement politique explicite, souhaite chahuter les opinions établies ou indifférentes comme le souligne son metteur en scène.

« Cette pièce que j'ai voulue dénonciatrice est devenue militante. Il *suffit* d'analyser les forces qui régissent ce monde pour comprendre que plus le contexte économique, donc social, sera fragile, plus les gens qui seront au pouvoir, tant sur le plan économique que politique, auront tendance à utiliser la force pour maintenir le monde tel qu'il leur convient²⁸. »

²⁶ L'opération a été répétée huit fois, différents soirs de la semaine, jusqu'à l'obtention de 106 questionnaires pour un total de 1941 spectateurs. La pièce se déroulait entre 19h30 et 21h au théâtre du Clavel - qui compte une centaine de places et se situe dans le 19^{ème} arrondissement - du mardi au samedi soir entre le 10 janvier 2007 et le 10 mars 2007. Pour des raisons pratiques, nous n'avons pas pu adresser un questionnaire à l'entrée de la pièce.

²⁷ Edouard Bard est professeur au collège de France et Jean-Pierre Céron au Centre national de recherche météorologique.

²⁸ Source : http://www.adretclimat.org/article_details.php?id=5&id_article=501

Parce qu'elle rompt avec les discours policés et pacifiés, *Fin de terre* offre l'opportunité de recueillir des réactions²⁹ préexistantes (au questionnaire) face à la prise de position particulière, alternative et minoritaire de l'auteur de la pièce. Pour autant, à la question de la responsabilité du changement climatique, 56,6% des interrogés dépolitisent l'enjeu en incriminant alternativement l'homme et ses vices ou l'individu (« nous sommes tous responsables », « l'homme », « tout le monde à son niveau », « tout un chacun », « l'égoïsme humain », « l'humanité », « nous ») contre 29,2% d'opinions favorables à une remise en cause des entités collectives, essentiellement le capitalisme et le développement économique et plus marginalement, les partis politiques ou les grandes firmes (« tous les industriels », « une foule de mauvais choix pour une pseudo croissance », « le système de profit »). De la même manière, 53,8% des répondants puisent dans des registres civiques (« Il faut agir », « l'urgence du problème », « c'est la responsabilité de chacun », « un cri d'alarme », « agissons maintenant ») pour justifier l'apport politique de la pièce contre 10,4% d'avis favorables à une lecture systémique de l'enjeu (« Ce sont nos politiciens qui tiennent les ficelles ») exprime ainsi une femme de 32 ans, aide-soignante dont les parents sont fonctionnaires aux PTT et votant « écologique ». En dépit de la taille de l'échantillon et des biais liés aux conditions d'enregistrement des données³⁰, ces résultats même si ils n'expriment pas toujours des opinions consolidées, prennent sens dans leur relation à l'offre de points de vues. Cette tendance vaut d'autant plus que ces deux bases de données sont essentiellement composées d'individus issus des régions supérieures de l'espace social, c'est-à-dire mieux disposés à s'affranchir des cadres dominants, et que la rédaction de la question portant sur l'infraction routière considérée comme la plus dangereuse ne prédispose pas à dénoncer « les autres », alors que dans le même temps, les propos recueillis auprès des spectateurs de la pièce de théâtre portant sur le changement climatique sont produits spontanément après avoir été soumis durant plus d'une heure et demi à une mise en scène très alternative de l'enjeu³¹.

L'enracinement social des dispositions

Compte tenu de l'emprise des cadrages individualisants sur l'offre d'opinions et, par réfraction, sur l'espace des lectures possibles, il s'agit de se demander si derrière cet unanimité apparent il existe des conditions sociales d'existence favorables à la formation de schèmes de classe ? Ce détour sociographique est aussi l'occasion d'interroger la validité sociologique des discours dominants qui imputent la responsabilité exclusive du problème des risques routiers ou du changement climatique aux comportements individuels des agents sociaux et ce faisant de rapporter les dispositifs de construction des enjeux aux dispositions des agents. S'agit-il en effet de deux problèmes quasi psychologiques de comportements individuels comme le laissent entendre journalistes et décideurs publics, ou à l'inverse d'une question foncièrement politique, c'est-à-dire susceptible d'opposer des groupes sociaux antagonistes sous le rapport de leurs jugements et goûts (Bourdieu, 1979) en matière de sécurité routière et de changement climatique ?

²⁹ Si il convient de rester prudent sur le statut des réponses, trop furtives pour témoigner d'une (prise de) position, certaines de ces réactions prennent parfois la forme d'opinions.

³⁰ Les conditions d'administration du questionnaire, à la sortie de la pièce obligeant les enquêtés à répondre debout dans un espace exigu parfois dehors alors qu'il fait nuit et froid, expliquent la cursivité des réponses tout en plaçant pour leur caractère spontané.

³¹ Malgré certaines caractéristiques spécifiques à ces fractions des usagers, « routiers » ou « environnementaux », les plus privilégiés (ne serait-ce que pour faire face aux coûts d'entrée aux stades de sensibilisation ou au théâtre, mais aussi en raison de la division sociale de l'espace routier ou de l'inégale dotation des véhicules en dispositifs de sécurité) ces bases de données sur les usages et représentations de la route et de l'environnement permettent de saisir en creux certains phénomènes d'appropriation des messages par la statistique et non par les méthodes qualitatives comme c'est d'usage dans la majorité des enquêtes.

Si les modalités d'enregistrement de ces deux faits sociaux témoignent d'une problématisation étatique aveugle à tout élément susceptible de situer le changement climatique et la sécurité routière dans l'espace social, la restitution d'une part de l'ancrage social des pratiques liées à ces deux problèmes publics laisse entrevoir le caractère politique de ces deux enjeux. On peut en effet raisonnablement penser que la distribution de ce point de vue individualisant sur le monde social et la politique ne vaut pas de la même manière pour toutes les classes sociales d'une part et d'autre part qu'il entre en négociation avec les dispositions des agents. L'idée selon laquelle les accidents de la circulation ou le changement climatique seraient des sous produits quasi exclusifs des comportements individuels (et non des structures sociales qui les favorisent par exemple) ne vaut pas de la même manière selon que les agents « réchauffent »³² ou pas l'atmosphère et (se) mettent par le même coup en danger les autres usagers en roulant vite pour ne prendre que cet exemple modal. S'il est admis que la consommation de carburant des véhicules contribue, pour une part qui reste encore à déterminer, à dégrader le climat, il va alors de soi que le capital économique détermine largement le rapport à l'environnement dès lors qu'il est saisi sous ce rapport³³. Administré à 6210 ménages, le volet « Pratiques environnementales des Français » de l'enquête permanente sur les conditions de vie des ménages³⁴ montre ainsi que les ménages les mieux dotés en capitaux économiques et scolaires font preuve d'une « bonne volonté écologique » (Boltanski, 1976) qui est aussi une « bonne rationalité économique ». En revanche, celle-ci est contrecarrée par une propension à consommer plus d'énergie³⁵. Soucieux de se distinguer par le respect des mœurs environnementales, les ménages les plus aisés (qui sont souvent les plus diplômés) font attention (au moment de l'achat d'un véhicule par exemple) mais ne se privent pas, notamment de rouler vite et de dépasser les limitations de vitesse avec leur véhicule (cf. infra).

« Les ménages aisés se disent plus souvent attentifs (66%) à la consommation de carburant au moment de l'achat que les ménages les plus modestes (56%) et leurs véhicules sont en moyenne plus récents (sept ans et demie contre 11 ans pour les ménages du premier quartile), et donc moins gourmands (à modèle donné). Mais les ménages aisés possèdent en moyenne 0,8 voiture par adulte contre 0,5 pour les ménages modestes. De plus, leurs voitures disposent plus souvent de la climatisation (59% contre 39%) dont on sait qu'elle engendre, en fonctionnement, une surconsommation de carburant de plus de 30% en ville et de plus de 15% sur route. » Planchat, Cédric, « Protéger l'environnement : un objectif pour une grande majorité de français », *INSEE première*, n°1121, Janvier 2007

Les déterminants économiques et culturels définissent une position dans l'espace social à laquelle correspondent des relations symboliques et pratiques à la consommation d'énergie. Il est cependant peu aisé, en l'absence de récit causal stabilisé et d'un enregistrement statistique

³² Notre utilisation, pour des raisons stylistiques, du verbe « réchauffer » renvoie à une consommation accrue d'énergie fossile.

³³ En raison d'un poids démographique faible, cette forte contribution au changement climatique des groupes les mieux dotés économiquement est sans doute relative comparativement aux usages d'autres classes sociales dont la part dans la population active est plus importante malgré une consommation énergétique à priori moindre à titre individuel.

³⁴ Réalisée en janvier 2005 par l'INSEE en partenariat avec l'ADEME, l'Institut Français de l'Environnement et le Ministère de l'Ecologie et du Développement Durable, cette enquête s'intéresse aux « opinions » mais également aux pratiques en matière d'économies d'énergie.

³⁵ Les ménages les plus aisés réalisent des économies d'énergie en achetant des appareils plus performants en terme d'efficacité énergétique, mais ce sont souvent les mêmes qui ont tendance à être davantage équipés, notamment en appareils énergétivores, puisque 36% des ménages du quart le plus économiquement aisé ont un sèche-linge, et autant disposent de plusieurs halogènes, contre respectivement 22% et 12% des ménages plus modestes. Source : Planchat, Cédric, « Protéger l'environnement : un objectif pour une grande majorité de français », *INSEE première*, n°1121, Janvier 2007

systématique, de restituer précisément le changement climatique dans l'espace social. Il n'en demeure pas moins que le rapport pratique des classes populaires à l'environnement et à l'énergie diffère de celui des groupes les mieux dotés socialement.

À l'inverse le problème des risques routiers est doté d'un système d'accusation déjà stabilisé, ne serait ce que sur le plan punitif, qui fait, pour se retreindre aux pratiques les plus accidentogènes et les plus abondamment médiatisées, de l'alcool et de la vitesse les deux principales unités d'intervention publique pertinentes pour agir sur les comportements individuels. Mais loin des discours officiels qui supposent un conducteur dépouillé de ses caractéristiques sociales, la probabilité de figurer parmi les délits routiers et infractions au code varie selon l'appartenance de classe des individus. La probabilité de figurer dans la population jugée pour un délit de conduite en état d'alcoolémie est par exemple largement plus élevée pour les milieux populaires que pour les membres des régions supérieures de l'espace social. Ainsi la catégorie des ouvriers (28,4%), des employés (23,4%), des sans emploi (22,4%) et des chauffeurs, livreurs, commerciaux et intérimaires représentent 83% de la population jugée pour conduite en état d'alcoolémie au Tribunal de Grande Instance (TGI) de Toulouse en 2005 (sur un total de 505 décisions de justices, soit l'exhaustivité des individus jugés pour ce délit³⁶ en 2005) contre seulement 1,2% de cadres ou 1% de chefs d'entreprise. En revanche, la proportion des ouvriers (catégorie qu'il semble par le même coup de plus en plus hâtif d'accuser) dans les conduites en état d'alcoolémie diffère de leur poids dans le délit des homicides involontaires, plus de deux fois moindre (7%) que celui des cadres et professions intellectuelles supérieures qui sont les premières PCS représentées dans ce délit (passible de plusieurs années de prison), à hauteur de 15% devant les sans emploi, 13%, et les professions intermédiaires, 11% (sur la base de l'exhaustivité des décisions de justices rendues en la matière entre 2002 et 2006 au TGI de Toulouse). Nul doute que le poids grandissant des véhicules possédés, l'élévation de leur vitesse et leur poids grandissant (car alourdis des derniers équipements de sécurité) favorise la conduite plus prédatrice des groupes sociaux les mieux pourvus, qui ont de fait une probabilité plus forte (qu'un ouvrier par exemple) de tuer que d'être tués³⁷ sur la route mais également de « réchauffer l'atmosphère » à titre individuel. Contre les discours officiels contribuant à égaliser la probabilité d'être impliqué dans un accident, l'acte de conduite est en réalité largement déterminé socialement. Bien qu'une sociologie de la mortalité routière soit celle d'une exception (Baudelot, Establet, 2006), l'addition des caractéristiques collectives des accidents mortels arrache l'accident au hasard des destins individuels pour l'inscrire dans l'ordre des destins de classe, dans l'ordre du prévisible, l'ordre social. L'examen statistique de la position sociale des conducteurs victimes d'un accident mortel de la circulation survenus dans 8 départements et une région³⁸ (Nord, Moselle, Calvados, Haute Garonne, Puy de Dôme, Yvelines, Seine Saint Denis et Midi Pyrénées, cf. notre Thèse en cours) montre que la catégorie des ouvriers constitue le plus gros contingent de victimes d'accidents mortels et se trouve être la seule PCS (avec les artisans

³⁶ Il reste cependant difficile d'isoler ce qui est de l'ordre du fait social, la conduite sous l'empire d'un état alcoolique, de ce qui relève des catégories d'interpellation policières souvent discriminatoires (au détriment des classes populaires) au fondement de sa collecte.

³⁷ Si nous ne pouvons par souci de présentation, développer plus avant l'objectivation du fait social, rappelons cependant que la sur représentation des cadres dans le délit d'homicide involontaire résulte également de l'inégale distribution par classe des chances de survie dans le véhicule. C'est en effet bien souvent parce qu'ils survivent plus que d'autres PCS dotées de véhicules moins sécurisés que la catégorie des cadres peut être jugée. Les caractéristiques matérielles et symboliques du véhicule (Boltanski, 1975) ne peuvent être éloignées de celles de leurs propriétaires.

³⁸ Pour rompre avec l'illusion d'une homogénéité dans la distribution sociale et territoriale des accidents mortels des variables de contrôle géographiques de la pertinence des indicateurs sociaux ont été produits dans une perspective comparatiste. Les données recueillies, auprès des observatoires départementaux et régionaux, sont transmises telles quelles à l'ONISR, correspondant ainsi au plus haut niveau de représentativité possible, c'est-à-dire l'exhaustivité des accidents mortels ayant eu lieu sur les territoires et durant les périodes considérées.

mais sur des effectifs bien moindre) à présenter de manière constante d'année en année une surmortalité routière. Les ouvriers représentent par exemple en Haute Garonne, 39,7% des conducteurs (qui représentent en moyenne 7 morts sur 10) victimes d'un accident mortel entre 1993 et 2005 (soit 202 décès routiers), pour une part de 18,3% des actifs du département. A l'inverse, la catégorie des cadres est la seule PCS³⁹ à présenter une sous mortalité routière dans l'ensemble des circonscriptions étudiées. La référence à la position occupée dans l'espace social rend ainsi visible les catégories socioprofessionnelles des conducteurs les plus vulnérables à la mortalité routière mais également l'écart entre ce qui est de l'ordre de la construction politique, scientifique et médiatique d'un problème public et ce qui est de l'ordre du fait social. Même si il s'agit d'un indicateur imparfait des conditions matérielles et symboliques d'existence, la valeur prédictive de la catégorie socioprofessionnelle⁴⁰ sur le volume et la distribution des accidents mortels ou sur le rapport à l'énergie ou à l'environnement, renseigne ainsi la construction de deux problèmes sociaux qui ne sont rendus publics, notamment par le pouvoir politique qu'une fois débarrassés de leurs aspérités sociales.

La régression des jugements vers les expériences sociales

La tendance à l'individualisation de la sécurité routière et du changement climatique, se trouve moins nette, dès lors que l'on rapporte les usages dont ces deux enjeux sont l'objet au schème de la responsabilité individuelle, pour constater qu'au delà des effets de cadrages ou d'information, les rapports pratiques structurent largement le contenu et la distribution des lectures. En effet, cet autrui généralisé vers qui la responsabilité des problèmes est majoritairement rejetée recoupe la distribution socialement différenciée des rapports à la route et à l'environnement, comme en témoignent les traces d'intertextualité construisant le discours de cette employée, agent de surface.

Qu'est ce qui va mal en matière de sécurité routière ?

« Je pense que si ça va mal c'est la responsabilité des gens. Si les gens se comportaient mieux, on a l'impression qu'ils se dédoublent en voiture, ils ont une autre personnalité. Ce qui va mal aussi c'est certaines routes j'ai vu au journal télévisé un maire qui est mort écrasé par un camion alors qu'ils avaient fait un reportage quelques jours avant sur lui parce qu'il se battait pour interdire que les 38 tonnes passent dans son village. Faire passer des gros engins comme ça dans un petit village, la pollution et tout, c'est comme l'environnement. C'est en faisant attention à ne pas jeter des papiers par terre ou alors on le garde avec soi et on le jette plus tard chez soi. C'est le problème de la pollution, il faudrait rouler au GPL ou que tous les véhicules soient au tournesol. En voiture en plus, les gens font un peu n'importe quoi, surtout ceux qui boivent. Moi je n'ai jamais bu de ma vie avant de conduire. Pareil quand je prends la douche j'éteins l'eau été comme hiver pendant que je me savonne. J'adore les voitures mais ça sert plus à rien d'avoir une grosse voiture, c'est très bien par exemple de limiter les vitesses à 90 Km/H sur la rocade en été. En fait la sécurité routière c'est quotidien dès qu'on sort de chez nous. Le réchauffement climatique on n'y pense jamais, j'y pense plus en été quand il y a la canicule, je me sens moins concerné que sur la sécurité routière, je ne sais pas trop, je n'ai pas trop vue d'émissions sur ça, je n'ai pas d'avis sauf quand je me sens concerné, quand c'est proche. »

³⁹ Signe supplémentaire de l'intégration de la PCS à un raisonnement technicien « par variable » et de l'obsolescence du codage socioprofessionnel des victimes, la catégorie des cadres moyens, abandonnée par l'INSEE en 1982 (Desrosières, 2002), est toujours d'usage dans les bulletins d'accidentologie qui prévoient un code intitulé « cadre moyen/Employé ».

⁴⁰ Le poids des facteurs socioprofessionnels sur l'accident mortel de la circulation ne doit cependant pas faire oublier la surdétermination par le genre qui discrimine le plus la survenue des décès routiers, avec par exemple en région Midi Pyrénées 73,2% de victimes masculines en 2004.

(Femme de ménage de 35 ans titulaire d'un BAC technique, mariée à un maçon, qui a voté UMP aux élections présidentielles de 2007 et qui conduit quotidiennement un véhicule Mercedes de petite taille avec lequel elle avoue dépasser de temps à autres les limitations de vitesse)

Le schème de la responsabilité individuelle est ici alternativement mis au service de la promotion de ses propres dispositions, lorsqu'il s'agit de mettre en scène sa bonne volonté environnementale, ou de la neutralisation des dispositions routières les moins acceptables quand il est question de rejeter la responsabilité des accidents vers les seuls auteurs de conduite en état d'alcoolémie. Comme filtrés par une pluralité de socialisations, seuls les discours médiatiques aptes à renforcer les prédispositions à la sécurité routière ou aux économies d'énergie sont mobilisés dans la construction de ce point de vue socialement acceptable. Le discours des enquêtés en matière de sécurité routière et de changement climatique apportent ainsi des éclairages sur les mécanismes sociaux au principe des lectures de ces problèmes. Les points de vue sur l'insécurité routière s'organisent autour d'un système d'imputations croisé des responsabilités, tandis que ceux sur les pratiques énergétiques individuelles dissimulent mal leur dépendance aux dispositions et contextes qui les génèrent. La tendance à rejeter la cause des accidents avant tout sur les pratiques des usagers les plus éloignés socialement est par exemple très nette en matière de risque routier, puisque la consommation d'alcool est perçue comme l'infraction la plus dangereuse en premier lieu par ceux qui commettent des excès de vitesse, et réciproquement. De même, jamais le fait de téléphoner au volant n'est vu comme une cause d'accident par ceux qui commettent cette infraction.

Tableau 9. Infraction perçue comme la plus dangereuse au volant selon la dernière infraction commise

(Effectif : 270)	Vitesse	Téléphone	Alcool	Les autres usagers	Total
Vitesse	6	1	54	38	100
Téléphone	14		46	40	100
Alcool	32	4	19	45	100
Total	12	1	46	40	100

Source : Tableau construit à partir des questionnaires d'inscription aux stages de sensibilisation à la sécurité routière organisés par l'Automobile club du Midi de Toulouse entre 2002 et 2005

Or les conditions sociales de possibilité⁴¹ des infractions varient d'un automobiliste à l'autre. La vitesse est un attribut des milieux les mieux dotés socialement alors que la conduite en état d'alcoolémie apparaît comme une pratique à fort ancrage populaire. De la même manière, la probabilité de téléphoner au volant, qui renvoie essentiellement au modèle de la « voiture bureau » (pour reprendre la terminologie des communicateurs) clairement ancré dans les PCS les plus pourvues socialement, passe de 17% pour un cadre à seulement 4% pour un ouvrier.

⁴¹ La distribution sociale des infractions permet également d'identifier les lecteurs/usagers correspondant à chaque thème de communication publique, essentiellement alcool pour les milieux populaires, et vitesse pour les plus privilégiés.

Tableau 10. Distribution des infractions et délits routiers selon la PCS des contrevenants

(Effectif : 299)	Vitesse	Alcool	Téléphone	Total
Artisan commerçant	76	19	5	100
Chef d'entreprise cadre, profession intellectuelle supérieure	80	3	17	100
Profession intermédiaire	77	14	9	100
Professionnel de la route	77	7	16	100
Employé	50	39	11	100
Ouvrier	38	58	4	100
Sans emploi/Intérimaire	52	38	10	100
Etudiant	40	30	30	100
Retraité	60	40		100
Total	68	19	12	100

Source : Tableau construit à partir des questionnaires d'inscription aux stages de sensibilisation à la sécurité routière organisés par l'Automobile club du Midi de Toulouse entre 2002 et 2005

Renvoyés aux usagers/lecteurs socialement prédisposés à les commettre, ces délits ou infractions, qui sont autant de rapports pratiques distincts à la route, structurent la majorité des usages symboliques que font les différentes classes sociales du schème de la responsabilité individuelle⁴².

Tableau 11. Distribution des principales causes du problème des risques routiers selon la PCS saisie à travers la dernière infraction commise

(Effectif 231)	Vitesse	Alcool	Les autres usagers	Total
CSP+ (Vitesse)	6	55	39	100
CSP- (Alcool)	33	20	47	100
Total	12	47	41	100

Source : Tableau construit à partir des questionnaires d'inscription aux stages de sensibilisation à la sécurité routière organisés par l'Automobile club du Midi de Toulouse entre 2002 et 2005

La distribution des opinions selon la PCS, saisie sur la base d'un rapport pratique à l'enjeu, montre que le schème de la responsabilité individuelle domine toutes CSP confondues, à 6 points seulement de l'alcool qui arrive en tête avec 47% des imputations ; la vitesse n'étant dénoncée que dans 12% des cas. En revanche, la tendance à imputer la responsabilité du problème à la vitesse, c'est-à-dire essentiellement aux cadres et professions intellectuelles supérieures, est de 33% dans les milieux populaires (ceux ayant été interpellés en conduite en état d'alcoolémie) alors qu'elle n'est que de 6% au sein de la première catégorie, par ailleurs la plus encline à rouler vite. La transposition des dispositions routières sur les usages du schème de la responsabilité individuelle, montre que la probabilité d'attribuer la cause du problème à l'alcool est de 55% chez les conducteurs les plus privilégiés, les plus prédisposés à dépasser les limitations de vitesse, pour seulement 20% des conducteurs populaires, les moins inclinés à se conduire ainsi. Implicitement gouverné par les principes des habitus routiers, le schème de la responsabilité individuelle nourri le système de classement le plus favorable à la défense de ses propres dispositions, en d'autres termes, un système d'accusation socialement symétrique (parce qu'inscrit dans la profondeur et la pluralité des histoires sociales), la lecture politique des enjeux variant en fonction de ceux à qui ils bénéficient

⁴² Bien que la distribution des opinions n'a été rapportée qu'à la position sociale des agents, il n'en demeure pas moins que le genre ou la religion sont d'autres variables susceptibles de faire varier les répartitions obtenues. Si la part des femmes ayant considéré « les autres » comme la cause du problème (8,7%) est sensiblement équivalente à leur part dans l'échantillon (9,3%), l'impact du délit d'alcoolémie sur leur lecture de l'enjeu diffère de celui des hommes. Elles considèrent ce délit tout en l'ayant commis comme la principale cause du problème plus de 4 fois sur 10, soit deux fois plus que les hommes.

(Campbell, Converse, Miller, Stokes, 1964). Tout le monde est d'accord pour admettre la responsabilité individuelle des accidents ou du changement climatique mais différemment, car il existe des collectifs d'énonciation (Hoggart, 1970) du « nous » qui reposent sur la dénonciation « des autres ».

Comme le montre également la tendance à adopter le point de vue le plus apte à ne pas incriminer ses propres comportements énergétiques (la dimension la plus individualisante des enjeux liés au changement climatique) l'imputation de la responsabilité des problèmes publics est déterminée socialement. Si les discussions enregistrées au sein de groupes de pairs s'accordent sur la nécessité des « économies d'énergie » individuelles, les acceptions de cette responsabilité individuelle varient à au moins trois niveaux. Elles entrent, à des degrés divers selon les caractéristiques sociales des agents, en négociation avec les responsabilités politiques. Elles ne s'articulent pas autour des mêmes pratiques énergétiques ordinaires (domestiques dans les milieux populaires, elles sont plus axées sur le transport ou les achats dans les milieux supérieurs). Enfin, elles mettent en oeuvre des principes de justification inégalement hiérarchisés car directement dépendant des conditions sociales d'existence. Un premier groupe en milieu rural, composé de deux couples faiblement diplômés, dotés de ressources économiques limitées (un agriculteur, également maçon (H), marié à une technicienne de laboratoire à l'hôpital de Tarbes (M), et une employée de maison (S) dont l'époux (T) est agent de maîtrise), évoque ainsi abondamment les usages domestiques des économies d'énergie (géothermie, puits canadiens, isolation, etc.). Alors que le rôle du gouvernement n'est mentionné que par intermittence, l'essentiel des accusations se cristallise sur les profits des grandes puissances industrielles. Si une large part des échanges tourne autour des économies d'énergie réalisées à titre privé, ce n'est pas tant le résultat de la vertu civique ou de l'engagement citoyen de cette fraction spécifique des classes populaires rurales, que celui de l'ajustement de la rhétorique de la responsabilité individuelle aux contraintes de la nécessité dans lesquelles elle est insérée.

Qu'est-ce que vous trouvez intéressant dans ces équipements pour économiser de l'énergie ?

S : « Les économies premièrement. »

Consensus général : M, H et T reprennent : « Les économies oui... »

T : « Enfin, ça coûte plus cher à l'achat, et puis après tu t'y retrouves sur le long terme et puis tu pollues pas la planète quoi ! »

M : « Exactement, ça te donne bonne conscience. »

T : « Plutôt que d'avoir un chauffage comme moi, à fioul là, qui pollue et puis ça revient à la question que tu as posée, après tu as le réchauffement de la planète et tout, si jamais chacun fait un effort, peut-être que ? »

M : « Et puis nos enfants aussi... »

S : « Surtout les économies, on regarde d'abord les économies en premier. »

T : « Ah oui, c'est sûr ! C'est clair. Et puis en même temps, tu te donnes bonne conscience, j'ai fait un beau geste... »

Bien qu'ils soient évoqués (par l'enquêtée la plus diplômée qui a un BTS en analyse biologique), les profits symboliques attachés aux économies d'énergie ne priment pas sur les enjeux économiques mis en avant par les actions et discours publics qui plaident pour la responsabilisation individuelle face au changement climatique. Ce classement des critères de justification, plus subi que choisi, contraste avec le détachement matériel et les arguments civiques par lesquels un autre groupe, au style de vie opposé sous tous les rapports, interprète et justifie ses propres pratiques d'économie d'énergie. Emise par trois femmes parisiennes, très fortement diplômées (une directrice de recherche au CNRS (M), une experte en santé/développement (MR) et (A) une réalisatrice et vidéaste) et ayant l'habitude de voyager, cette lecture plus politisée des enjeux énergétiques liés au changement climatique, notamment

basée sur des usages peu familiers aux milieux populaires et/ou ruraux (attention portée à la provenance des produits consommés, transport aérien, co-voiturage, usage quotidien du vélo), se caractérise par l'euphémisation des bénéfices économiques relatifs aux comportements soucieux de l'environnement. Le registre civique de participation à un effort collectif s'impose comme le seul valable au regard de leurs ressources économiques (qui rend la justification économique cynique) et culturelles (qui les inclinent à percevoir le rendement social élevé de cette interprétation morale de l'enjeu).

A : « Pendant très longtemps, j'ai probablement pensé qu'il fallait tout faire soi-même sur un niveau très personnel, je n'ai pas vraiment compris à quel point les hommes et les femmes politiques étaient responsables. »

M : « Oui, il faut peut-être faire les deux parce que moi, j'étais en train de me dire par exemple, que ça fait déjà au moins trois ou quatre ans que je me limite pour prendre l'avion. Parce que je dois voyager pas mal pour le boulot et j'essaie vraiment de limiter et j'étais en train de me dire qu'il fallait peut-être limiter encore pire. Moi je pense que l'avion, c'est un désastre. »

Plus récemment prise en charge par les espaces politiques et journalistiques, plus abstrait, le changement climatique se prête moins que la sécurité routière à des imputations de responsabilités tranchées. Bien qu'elles soient plurielles et contradictoires les principes de classement et d'expression des jugements restent socialement situés. Les comportements énergétiques individuels rencontrent des registres de justification plus ou moins politisés et politisant, générés par des conditions sociales d'existence spécifiques (Gamson, 1992). Dans l'opposition entre l'alcool et la vitesse ou dans le degré de vertu morale qu'il est possible d'imputer à ses pratiques énergétiques, s'exprime ce qui distingue la condition routière et environnementale des milieux populaires de celle des plus favorisés. Plus avant, l'individualisation des problèmes publics, rencontre des lectures qui valorisent socialement les agents les mieux dotés. Les catégories les plus privilégiées ont ainsi beaucoup plus d'aptitude à rejeter la faute routière vers les autres, estimant que leur délit préférentiel (la vitesse) n'est la cause du problème que dans 6% des cas. De même, les injonctions qui souhaitent policer les comportements énergétiques individuels leur offrent l'occasion de manifester leur civisme environnemental sans remettre en cause les structures et modes de vie énergétivores dont ils sont les premiers usagers. En revanche, les groupes sociaux les plus défavorisés, comme « unis par des forces négatives » (Beaud, Pialoux, 1999), sont renvoyés aux limites de leurs ressources, condamnés à exprimer leur sens de la nécessité à l'égard des économies d'énergie, ou plus souvent tentés de dénoncer leurs propres comportements routiers (près de 2 fois sur 10) se considérant implicitement comme à la fois complice et victime de leur propre condition. Les lectures de la responsabilité individuelle des groupes sociaux les mieux dotés, souligne ainsi l'ajustement des conditions sociales de production des discours publics tenus sur ces deux problèmes à leurs conditions sociales de « réception » par les PCS supérieures urbaines. Quant aux négociations mal aisées que les enquêtés les plus démunis font de cette « ordre culturel dominant » (Hall, 1980), elles expriment avant tout leur moindre disposition à conflictualiser, à politiser les enjeux.

Conclusion

L'inégale dépendance des lectures aux cadres de la responsabilité individuelle varie selon qu'elle entre en résonance avec des conditions sociales d'appropriation propices, qu'elle neutralise des dispositions sociales diversement réparties et qu'elle s'ajuste, de part sa plasticité, à une pluralité d'usages. Le schème de la responsabilité individuelle peut ainsi apparaître comme un objet de distinction sociale, un outil de régulation symbolique des conduites et des représentations au fondement de la soumission *doxique* (Bourdieu, 1993) des

milieux populaires, tributaires et tenus à distance d'un ordre social dans lequel ils sont majoritaires et pourtant invisibles. Sans ignorer les limites (interprétatives notamment) d'une mise en relation des conditions d'usage à la formulation des points de vue, il s'agit simplement de rappeler la persistance des déterminations sociales des pratiques et de leurs justifications. Cette perspective invite dès lors le sociologue à la plus grande prudence épistémologique dès lors qu'il place « la réception » au centre de ses préoccupations en particulier celle des classes populaires. Se pose alors la question des outils méthodologiques à même de mettre au jour la distribution et les fondements sociaux de ces rapports de sens indissociablement pratiques et symboliques à l'égard des problèmes et de leur mise en forme.

Bibliographie

BEAUD, Stéphane, PIALOUX, Michel, *Retour sur la condition ouvrière*, Paris, Fayard, 1999

BEAUDELOT, Christian, ESTABLET, Roger, *Durkheim et le suicide*, Paris, Presses Universitaires de France, Collection Philosophies, 1984

BEAUDELOT, Christian, ESTABLET, Roger, *Suicide l'envers de notre monde*, Paris, Seuil, 2006

BERELSON, Bernard, GAUDET, Hazel, LAZARSFELD, Paul F., *The People's Choice: How the Voter Makes up his Mind in a Presidential Campaign*, New York, Columbia University Press, 1944

BOLTANSKI, Luc, « Les usages sociaux de l'automobile : concurrence pour l'espace et accidents », *Actes de la recherche en sciences sociales*, Vol I, n°1-2, 1975

BOLTANSKI, Luc, « L'encombrement et la maîtrise des biens sans maîtres », *Actes de la recherche en sciences sociales*, Vol II, n°2-1, 1976

BOLTANSKI, Luc, THEVENOT, Laurent, *De la justification*, Paris, Gallimard, 1991

BOURDIEU, Pierre, « Systèmes d'enseignement et systèmes de pensée », *Revue Internationale des sciences sociales*, Vol 17, n°3, 1977

BOURDIEU, Pierre, BOLTANSKI, Luc, « La production de l'idéologie dominante », *Actes de la recherche en sciences sociales*, Vol II, n°2-3, 1979

BOURDIEU, Pierre, *La distinction - critique sociale du jugement*, Paris, Le sens commun, 1979

BOURDIEU, Pierre, *Ce que Parler veut dire - l'économie des échanges linguistiques*, Paris, Fayard, 1982

BOURDIEU, Pierre, « Le hit parade des intellectuels français, ou qui sera juge de la légitimité des juges », *Actes de la recherche en sciences sociales*, Vol 52, n°52-53, 1984

BOURDIEU, Pierre et WACQUANT, Loïc, *Réponses*, Paris, Seuil, 1992

BOURDIEU, Pierre, « Esprits d'Etat, genèse et structure du champ bureaucratique », *Actes de la recherche en sciences sociales*, Vol 96, n°96-97, 1993

BOURDIEU, Pierre, CHARTIER, Roger, DARNTON, Robert, *Pratiques de la lecture*, Paris, Payot, 2003

BRARD, Delphine, *La fabrique médiatique de la canicule comme problème public*, Mémoire de DEA en sociologie politique sous la direction de Patrick Hassenteufel, université Paris I, 2004

CAMPBELL, Angus, CONVERSE, Philip. E, MILLER, Waren. E, STOKES, Donald. E, *The American Voter*, New York, Wiley & Sons, 1964

CASTEL, Robert, *Les métamorphoses de la question sociale*, Paris, Fayard, 1995

CASTEL, Robert, *L'insécurité sociale. Qu'est ce qu'être protégé ?*, Paris, Seuil, 2003

CHAMPAGNE, Patrick, « La manifestation. La production de l'événement politique », *Actes de la Recherche en Sciences Sociales*, Vol 52, n°52-53, 1984

COLLOVALD, Annie, GAÏTI, Brigitte, « Des causes qui « parlent »... », *Politix*, Vol. 4, n°16, 1991

DARRAS, Eric, « Les limites de la distance. Réflexions sur les modes d'appropriation des produits culturels » in DONNAT, Olivier, dir., *Regards croisés sur les pratiques culturelles des français*, Paris, La Documentation Française, 2003

DARRAS, Eric, « Le pouvoir de la télévision ? Sornettes, vieilles lunes et nouvelles approches », in, COHEN, Anthonin, LACROIX, Bernard, RIUTORT, Philippe, dir., *Les formes de l'activité politique. Eléments d'analyse sociologique (18è-20è siècles)*, Paris, PUF, 2005

DARRAS, Eric, « La force supposée des hard news », in, *Les Nouveaux Dossiers de l'Audiovisuel. Baromètre du JT : L'info à la loupe*, HOOG, Emmanuel, dir., Paris, La documentation française, n°10, Mai-Juin 2006

DESROSIÈRES, Alain, « L'équilibre entre coordination et autonomie des maillons du système statistique public, la spécificité du cas français », *Courrier des statistiques*, n°98-99, 2001

DESROSIÈRES, Alain, THEVENOT, Laurent, *Les catégories socioprofessionnelles*, Paris, La Découverte, (5ème édition), 2002

DUVAL, Julien, *Critique de la raison journalistique. Les transformations de la presse économique en France*, Paris, Le Seuil, 2004

ELIAS, Norbert, *La civilisation des mœurs*, Paris, Calmann-Levy, 1973, (1939)

GAMSON, William, MODIGLIANI, Andre, « Media discourse and Public Opinion on Nuclear Power : A Constructionist Approach », *American Journal of sociology*, Vol. 95, n°1, Juillet 1989

GAMSON, William, *Talking Politics*, Cambridge, Cambridge University Press, 1992

GAXIE, Daniel, *Le sens caché inégalités culturelles et ségrégation politique*, Paris, Seuil, 1978

GAXIE, Daniel, « Appréhensions du politique et mobilisation des expériences sociales », *Revue française de science politique*, Vol. 52, n° 2-3, 2002

GAXIE, Daniel, « Une construction médiatique du spectacle politique ? Réalité et limites de la contribution des médias au développement des perceptions négatives du politique » in LAGROYE, Jacques, dir., *La politisation*, Paris, Belin, 2003

GEORGAKAKIS, Didier, « Un prophète construit par ses censeurs ? Bernard Cathelat et les « socio-styles », entre controverse et succès », *Politix*, n° 19, 1992

GUSFIELD, Joseph. R, *The culture of public problems. Drinking-driving and the symbolic order*, Chicago, The university press of Chicago, 1981

HALL, Stuart, « Codage, Décodage », *Réseaux*, n°68, 1994 traduction française de "Encoding/decoding", in *Culture, Media, Language: Working Papers in Cultural Studies, 1972-79*, London, Centre for Contemporary Cultural Studies, 1980

HENRY, Emmanuel, *Un scandale improbable. Amiante : d'une maladie professionnelle à une « crise de santé publique »*, Thèse de Sciences de l'information et de la communication, sous la direction de Marie-Noëlle Sicard et Jacques Lagroye, 2000

HILGARTNER, Steven et BOSK, Charles S., "The Rise and Fall of social Problems: a public Arena Model", in *American journal of sociology*, Vol. 94, n° 1, 1988

HOGGART, Richard, « *La culture du pauvre* », Paris, Editions de minuit, 1970

IYENGAR, Shanto, *Is anyone responsible? How Television Frames Political Issues*, Chicago, Chicago University Press, 1991

IYENGAR, Shanto, « Framing Responsibility for Political Issues », *Annals of the American Academy of Political and Social Science*, Vol. 546, The Media and Politics, 1996

KLANDERMANS ,Bert, OEGEMA, Dirk, « Potentials, Networks, Motivations, and Barriers: Steps towards Participation in Social Movements », *American Sociological Review*, Vol. 52, n°4, 1987

LACROIX, Bernard, *Durkheim et le politique*, Paris, Presse de la fondation nationale des sciences politiques, 1981

LAHIRE, Bernard, *La culture des individus*, Paris, La Découverte, 2004

LE BART, Christian, « L'analyse du discours politique : de la théorie des champs à la sociologie de la grandeur », *Mots*, n°72, 2003

LE BART, Christian, LEFEBVRE Rémi, dir., *La proximité en politique. Usages, rhétoriques, pratiques*, Rennes, PUR, 2005

LE GRIGNOU, Brigitte, NEVEU, Erik, « Emettre la réception : préméditations et réceptions de la politique télévisée », *Réseaux*, hors série : « Sociologie de la télévision : France », 1991

- LE GRIGNOU, Brigitte, *Du côté du public*, Paris, Economica, 2003
- LÉVÊQUE, Sandrine, *Les journalistes sociaux*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 2000
- MARCHETTI, Dominique, « Les conditions médiatiques de réussite d'une mobilisation médiatique et ses limites », in, *La politique ailleurs*, sous la direction d'Eric Darras, CURAPP, Presses Universitaires de France, 1998
- MARCHETTI, Dominique, « Les sous-champs spécialisés du journalisme », *Réseaux*, n°111, 2002
- MARCHETTI, Dominique, « La fin d'un Monde ? Les transformations du traitement de la « politique étrangère » dans les chaînes de télévision françaises grand public », in, Lionel Arnaud et Christine Guionnet, dir., *Les frontières du politique. Enquêtes sur les processus de politisation et de dépolitisation*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 2005
- MARCHETTI, Dominique, « Le déclin de l'information politique internationale à la télévision française », in, PINTO, Evelyne, dir., *Pour une analyse critique des medias*, Paris, Editions du Croquant, 2007
- MORLEY, David, *The "Nationwide" Audience: Structure and Decoding*, London, The British Film Institute, 1980
- NEVEU, Erik, « Sociostyles. Une fin de siècle sans classe », *Sociologie du travail*, n°2, 1990
- NEVEU, Erik, « Ce que parler politique veut dire », *Revue française de science politique*, n°44-45, 1994
- NEVEU, Erik, QUÉRÉ, Louis, « Le temps de l'événement (I) », *Réseaux*, n°75, 1996
- NEVEU, Erik, « L'approche constructiviste des problèmes publics : un aperçu des travaux anglo-saxons », *Etudes de Communication*, n° 22, 1999
- NEVEU, Erik, « Journalistes et hommes politiques : quelle connivence ? », in, BRECHON, Pierre, dir., *La gouvernance de l'opinion*, Paris, L'harmattan, 2003
- NEVEU, Erik, *Sociologie du journalisme*, Paris, Editions La Découverte, 2004
- NOLLET, Jérémie, « Les communicateurs de ministère entre champs bureaucratique et journalistique », in, CHUPIN, Ivan, NOLLET, Jérémie, dir., *Journalisme et dépendance*, Paris, L'Harmattan, 2006
- OLLIVIER-YANIV, Caroline, *L'Etat communicant*, Paris, PUF, 2000
- PIERRU, Emmanuel, « Effets politiques des medias et sociologie prophétique », in LEGAVRE Jean-Baptiste, dir., « *La Presse écrite, un objet délaissé ? Regards sur la presse écrite française* », Paris, L'Harmattan, 2004
- PIERRU, Frédéric, « La fabrique des palmarès. Genèse d'un secteur d'action publique et renouvellement d'un genre journalistique – Le cas du palmarès des hopitaux », in LEGAVRE

Jean-Baptiste, dir., « *La Presse écrite, un objet délaissé ? Regards sur la presse écrite française* », Paris, L'Harmattan, 2004

PHILO, Greg, *Seeing and Believing. The Influence of Television*, London, Routledge, 1990

POLLAK, Michaël, « Constitution, diversification et échec de la généralisation d'une grande cause. La lutte contre le Sida », *Politix*, Vol. 4, n°16, 1991

SAITTA, Eugénie, *Les transformations du journalisme politique depuis les années 1980. Une comparaison France/Italie*, Thèse de science politique sous la direction d'Erik Neveu, IEP de Rennes, 2006

WARIN, Philippe, *La réception des politiques par les destinataires, esquisse d'une approche des relations entre action publique et lien politique*, Note de synthèse pour l'habilitation à diriger des recherches en science politique, 1998