

Domination de la voiture : aussi dans les détails

«Un cycliste a perdu la vie», «Cycliste grièvement blessé par une voiture», «Chute d'un cycliste»: loin d'être neutres, ces titres ne se contentent pas de relater des collisions, mais ils façonnent aussi notre manière de comprendre la sécurité routière.

À *FORCE* de les lire ou de les entendre, nous ne voyons même plus ce que les titres relatant des collisions entre cyclistes et automobilistes ont en commun: un biais qui renforce la domination de la voiture sur nos routes, dans nos esprits et dans notre langage. Ce biais porte un nom: la motonormativité. Il pousse tant les médias que leur public à considérer, sans en avoir conscience, la voiture comme la norme et à minimiser ou passer sous silence ses effets négatifs.

Nous avons analysé 204 articles sur des collisions entre cyclistes et automobilistes publiés dans la presse romande entre 2020 et 2024. Résultat: le ou la cycliste figure dans tous les titres, souvent en tête et comme sujet de la phrase, tandis que l'automobiliste est fréquemment absent-e, ou réduit-e à son véhicule, en fin de titre. Son rôle dans la collision n'est pas dit, est implicite ou atténué par une forme passive: le public en déduit, inconsciemment, que l'automobiliste ne renverse pas la personne à vélo, qui «se blesse» seul-e. Pourtant, selon la police, les automobilistes sont responsables de 64 % des collisions avec les cyclistes et coresponsables dans 8 %.

En outre, le terme «accident», très largement employé (74 % des articles), tend à présenter les collisions comme des événements imprévisibles, ponctuels, ce qui contribue à leur banalisation. Les causes systémiques telles que le manque d'infrastructures cyclables ne sont pas décrites. Un seul des 204 articles donne la parole à un-e expert-e extérieur-e aux forces de police.

En perpétuant un cadrage où l'automobiliste demeure l'usager-ère



Automobilistes et cyclistes: les premiers sont, consciemment ou non, souvent mieux traités que les seconds dans les médias.

légitime de l'espace routier et en invisibilisant son rôle, ces choix rédactionnels influencent la manière dont la population – tout comme le politique – comprend les collisions et les enjeux de sécurité routière. Il est pourtant établi que même des différences subtiles ont un impact considérable sur l'attribution des responsabilités par le lectorat. Mettre l'accent sur l'usager antagoniste réduit le *victim blaming* (le fait de croire que la victime est, intentionnellement ou non, responsable de ce qui lui est arrivé) et augmente la culpabilité perçue de l'automobiliste.

Recommandations

Nous devrions prendre conscience de cette motonormativité afin de repenser le système de mobilité. Des guides aident les journalistes à éviter ces biais, notamment dans l'espace germanophone. Nous avons également établi des recommandations pour les médias et pour les corps de police qui fournissent des communiqués de presse. Parmi elles: outre le fait de comprendre le rôle des comptes-rendus dans la compréhension du public, nous demandons de recourir à un vocabulaire précis et

neutre. Il est conseillé de parler de collision et non d'accident qui donne l'impression de fatalité, ou de chute qui invisibilise l'automobiliste.

Il est aussi important de nommer les acteurs impliqués en tant que tels (un-e automobiliste et non une voiture), d'éviter les formulations passives ou réflexives («a été blessé-e» ou «s'est blessé-e») et d'évoquer le contexte (conditions, aménagement) et les enjeux de mobilité et de sécurité routière. Des comptes-rendus plus en phase avec la réalité permettront autant aux médias qu'à leur public de faire un pas de plus vers une mobilité plus durable, plus inclusive et véritablement à échelle humaine. **oo**

A lire:

L. Reymond et P. Rérat, 2026, *Blaming Cyclists, Invisibilising Drivers: How Motonormativity Shapes Swiss Media Collision Reports, Findings*, findingspress.org