

LA ROUTE COMME MASS MÉDIA – UNE AUTRE APPROCHE DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

I. J. Tunheim
Administration norvégienne des routes
Norvège
ivatun@vegvesen.no

RESUME : LA ROUTE COMME MASS MÉDIA – UNE AUTRE APPROCHE DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Se pourrait-il qu'une conception trop restreinte de ce qu'est un système routier explique pourquoi de nombreux usagers ont été induits en erreur et se sont trompés sur la nouvelle Euroway 18 en Norvège en 2001 ?

La conception « instrumentale » de la route en tant qu'infrastructure a longtemps dominé. Une vision holistique, plus « communicationnelle » des systèmes routiers s'impose.

Une étude norvégienne de 2005 présente une conception de la route comme mass média qui est inédite, mais bien étayée par la philosophie des médias et la théorie de la communication.

Une enquête auprès de spécialistes de la signalisation routière, contrôlée par des scientifiques, a révélé des compétences insuffisantes au niveau de la gestion des problèmes de communication routière complexes.

Ces recherches ont prouvé que :

- sur 62 risques détectés dans 4 ronds-points, 46 étaient de « nature communicationnelle », 16 seulement étant de « nature instrumentale » ;
- les spécialistes de la signalisation routière (100 %) ont admis que la communication ne faisait pas partie de leur formation – mais était fortement requise ;
- un dilemme existe : les spécialistes de la signalisation routière persistent dans une conception instrumentale (>80%) tout en admettant que jusqu'à 90 % des graves problèmes de sécurité sont de nature communicationnelle.

Concevoir la route comme un mass média ouvre donc de nouvelles perspectives aux efforts en matière de sécurité routière.

1. UNE QUESTION INTERESSANTE – UNE NOUVELLE CONCEPTION

Une conception trop restreinte de ce qu'est un système routier explique peut-être pourquoi de nombreux usagers ont pu se tromper sur la nouvelle Euroway 18 en Norvège en 2001. La route ne leur a-t-elle pas parlé assez clairement ? Cette question intéressante a fait l'objet d'une analyse et d'une réponse scientifiques dans un mémoire de mastère norvégien en planification sociale. La réponse renferme une conception ontologique et épistémologique fondamentalement nouvelle de la route comme phénomène. Elle complète la vision « instrumentale » classique de la route comme objet physique ou infrastructure ; elle prête à la route des propriétés « communicationnelles » et prône une approche de la route comme système de communication.

2. UNE CONCEPTION TROP INSTRUMENTALE, PAS ASSEZ COMMUNICATIONNELLE

Le public des cinémas doit-il suivre un cours pour pouvoir déchiffrer le code audiovisuel d'un nouveau film ? Non ! C'est au réalisateur d'explorer le public pour comprendre ses codes, et ensuite communiquer sur la même longueur d'onde que les spectateurs. Communiquer en étant axé sur l'utilisateur et en s'adaptant à lui garantit, d'après les théories et la pratique de la communication, la compréhension du message. Or la méthode utilisée pour enseigner la sécurité routière et promouvoir une conduite sûre se base souvent sur le principe de communication inverse : ce sont les usagers qui doivent s'adapter aux solutions des experts. Peut-être les faiblesses de ce mode de communication expliquent-elles en grande partie le comportement dangereux, non intentionnel, des usagers de la route ?

L'Administration norvégienne des routes dispose aujourd'hui, comme les autres pays, de nombreuses données sur la route et le trafic – sur ses acteurs, opérateurs et usagers. Mais ces connaissances sont surtout « instrumentales » et, en plus, fragmentées. Une vision holistique du fonctionnement de la route est nécessaire pour gérer « la complexité multidimensionnelle » des routes modernes. La conception instrumentale doit être complétée d'une vision « communicationnelle » de la manière dont la route « parle » aux usagers.

Le mémoire de mastère « La route comme mass média– une autre approche de la sécurité routière » analyse à la fois la théorie de la communication et des solutions routières concrètes. Il examine les attitudes et les pratiques de l'Administration norvégienne des routes en matière de signalisation, en interrogeant des experts et en observant les intersections, les ronds-points et les routes. Pour trouver un moyen de résoudre les problèmes de sécurité routière, l'étude adopte une conception totalement inédite. Elle lance la thèse audacieuse de la route comme mass média, l'analyse de façon critique et méthodique et l'étaye sur le plan scientifique. Cette conception va permettre aux projeteurs routiers et aux planificateurs de la circulation routière de se servir d'outils inédits pour renforcer la sécurité sur la route.

Le mémoire s'inscrit dans le cadre de la planification sociale. Il ne rejette pas les conceptions existantes, mais les complète par une nouvelle vision.

Ce mémoire, achevé en 2005, va maintenant être expliqué plus en détail.

3. UNE VERITABLE COMMUNICATION – LA BASE DE LA SECURITE ROUTIERE

Justement parce que l'étude rompt avec la méthode traditionnelle d'analyse des problèmes de sécurité routière, elle tente d'abord de déterminer si la thèse de la route comme mass média est viable. La relation entre les thèmes « vérité » et « sécurité » est démontrée et mise en avant. Une hypothèse de départ est que les *épisodes fortuits* ne se produisent peut-être pas toujours involontairement, mais peuvent être liés à la façon dont les gens appréhendent la réalité. Une question fondamentale est donc de savoir si notre conception et notre gestion de la réalité reposent sur des bases erronées ou vraies.

3.1 Vérité et sécurité : phénomènes et concepts de la philosophie, de la science, du quotidien

La « vérité », tel que le concept a été utilisé en théologie, en philosophie et en littérature depuis l'Antiquité, ouvre des perspectives existentielles. De grands penseurs et poètes ont montré que le sens de ce mot méritait une réflexion approfondie. Saint-Augustin et Saint Thomas d'Aquin mettent la vérité en rapport avec la « foi, la science et la connaissance » [01]. Socrate et Platon se demandent s'il existe vraiment une « vérité objective » commune. Différentes disciplines scientifiques définissent des critères variés, selon l'époque, pour définir la vraie connaissance. Les normes d'interprétation de la réalité changent donc aussi continuellement [02]. Le Peer Gynt d'Ibsen associe subtilement le *concept* de vérité à la vérité comme *phénomène*, en alternant rêve et réalité [03]. Dans la vie quotidienne, nous présentons souvent la vérité de manière assez imprécise et donc peut-être, assez paradoxalement, pas vraie.

La « sécurité » a aussi un cadre existentiel. Sa conséquence ultime est en effet la vie ou la mort. De nombreux philosophes pensent qu'il « existe certaines vérités fondamentales, qui ont une forme de certitude spéciale » [02]. Le philosophe Nelson Goodman affirme que la « certitude », ainsi que la « force » et la « simplicité » sont essentielles pour trouver de vraies hypothèses dans le travail de recherche [02 : 63]. Aujourd'hui, la sécurité est souvent considérée comme un domaine de prévention des risques, un « espace de sécurité » [04 : 107-119]. Certains estiment qu'agir pour obtenir des effets concrets en matière de sécurité est le plus important, tant pour l'individu que pour la société [05]. Dans la planification, la sécurité est évaluée par rapport au *pouvoir constitutionnel* et à la rationalité *instrumentale* et *communicationnelle* [06], [07 : 67-69].

La plupart des gens ont une attitude plus prosaïque face au concept de sécurité et aux disciplines qu'il représente. En tant qu'acteurs sociaux, la grande majorité d'entre eux se concentre plutôt sur le fait d'agir de manière sûre que sur la réflexion sur la sécurité.

3.2 Nouvelle conception de la vérité et de la sécurité dans le domaine de la sécurité routière et au sein de l'Administration des routes

L'objet de l'étude n'est en aucun cas un débat philosophique exhaustif sur la portée de la *vérité* et de la *sécurité*. Son thème principal est tout simplement de déterminer le rapport entre vérité et sécurité dans la circulation routière.

La nouvelle vision zéro de l'Administration norvégienne des routes [08] implique une révision de la vérité qui touche directement la philosophie et la conception de la sécurité de cette administration. La terminologie qu'elle utilise décrit traditionnellement la sécurité routière à l'aide d'échelles essentiellement statistiques et techniques (statistiques sur les accidents/analyse 2004 des données sur les accidents du registre STRAKS). Cette vision zéro inaugure une nouvelle philosophie ou ambition [09]. Depuis 2002, la gestion de la sécurité est devenue un domaine de compétence plus pertinent et une véritable discipline professionnelle [10]. On dénote une prise de conscience croissante des rapports entre vérité et sécurité dans le travail de ces dernières années sur la sécurité routière.

3.3 La vérité routière – une condition essentielle à un comportement sûr sur la route

On constate qu'il existe une connexion entre ce qui est perçu et vécu d'une part et l'idée de vérité d'autre part [02]. En d'autres termes, la vérité doit être reliée à des dimensions à la fois physiques et abstraites. Kvale appelle ce lien le *critère de correspondance* pour la vérité [11].

Sur le plan philosophique et scientifique, la réalité peut être comprise à quatre niveaux : ontologique, ce qui est réellement ; épistémologique, ce sur lequel nous pouvons acquérir des connaissances ; phénoménologique, la façon dont nous présentons la réalité ; et herméneutique, la façon dont nous interprétons la réalité [voir fig. 01].

La perception de la réalité et la nécessaire capacité d'orientation de l'utilisateur doivent se baser sur des informations ontologiques et des connaissances épistémologiques : sur des faits. Une bonne information permet des actions sûres sur la route. Par contre, une fausse perception de la réalité peut induire un comportement risqué, « une *action incorrecte* [...] basée sur une évaluation fautive ou inappropriée de risques associés » [04 : 73]. Le résultat paraît injuste et brutal : les « actions incorrectes » sur la route ont provoqué ces dix dernières années quelque 300 tués et 12 000 blessés par an en Norvège [13]. Dans l'UE, les chiffres correspondants sont 42 000 tués et environ 3,5 millions de blessés [30].

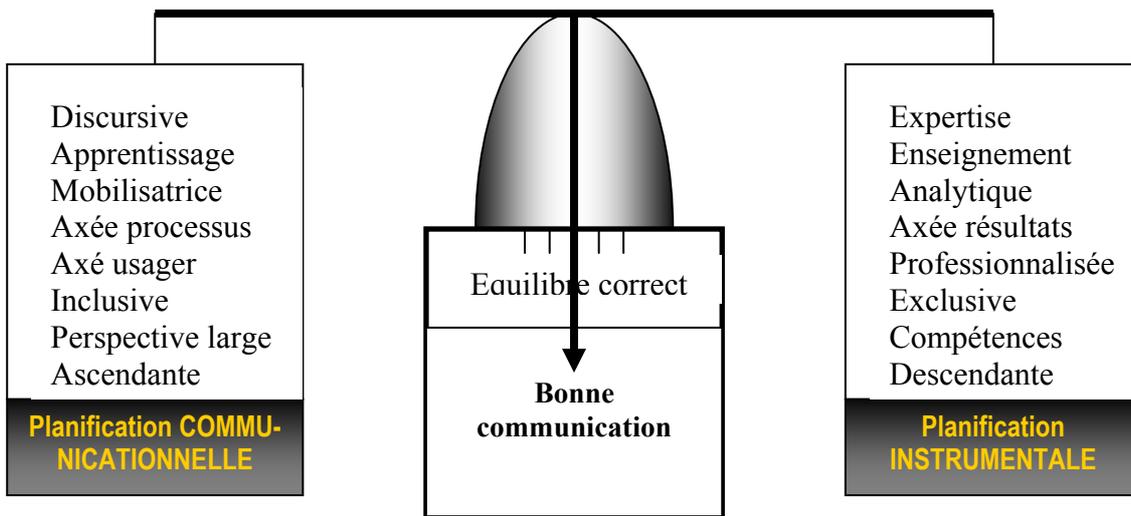


3.4 La vérité routière – une réalité « instrumentale » ou « communicationnelle »

Que sont des vérités dans le contexte de la circulation routière ? Il est difficile de répondre sans ambiguïté. « La vérité n'est jamais apparue sans ornement », affirme le spécialiste des médias Neil Postman, en ajoutant : « La vérité est un préjugé culturel » [14]. Comme on l'a vu, la réalité est discutable, et la vérité est élastique. Sur la route, cette élasticité est encore plus sollicitée.

L'étude analyse et utilise les concepts de planification « communicationnelle » et « instrumentale » concernant la façon dont la route communique avec ses usagers. Toutes les observations de l'étude sont discutées et évaluées à partir de cette dichotomie. La planification *communicationnelle* ne rend pas superflue la planification *instrumentale*. Elles sont complémentaires. Il est important de bien les équilibrer, pour une bonne communication avec les utilisateurs, comme l'illustre la fig. 02.

Fig. 02: Importance de l'équilibre entre planification communicationnelle et instrumentale.



La configuration de la route, le marquage, les panneaux et la signalisation contribuent à une solution de communication globale. Dans le contexte de la sécurité routière, et en particulier de la signalisation, une solution *communicationnelle* est une combinaison de planification et de mesures qui, de manière adaptée à *l'usager*, répond aux questions que *l'usager* peut se poser sur la circulation. Par solution *instrumentale*, l'étude entend la signalisation technique et correcte, *selon les règles*.

3.5 Vérité, sécurité et « complexité multidimensionnelle »

La planification et la construction des routes ainsi que le développement et l'exploitation de solutions routières sûres sont très complexes. De nombreux facteurs influent sur le résultat final, qui constitue une « complexité multidimensionnelle ». Des conditions peuvent changer en cours de route. S'il est *vrai* qu'une solution routière dans la région sud est excellente en 1994, cette *vérité* n'est peut-être plus valable en 2007, lorsque la croissance du trafic a explosé les pronostics et modifié les besoins de transport. Ainsi, la hausse du trafic dans le Vestfold a été de 40% de 1994 à 2004, et de 50% sur la route E18 [15].

3.6 Episodes curieux et quasi-accidents – explicables ou inexplicables ?

Quand la nouvelle E18 a été ouverte dans le Vestfold en 2001, des épisodes dangereux et curieux ont été signalés sur cette route à quatre voies. En voici quelques exemples :

- + *Novembre/décembre 2001* : deux voitures quittent la route au niveau de la bretelle de sortie de la E18 (Grelland) en direction du sud.
- + *18 juillet 2002* : sur la E18, un automobiliste en provenance de la zone de Grelland se dirige vers le sud (Kopstad), en roulant dans la mauvaise voie. L'affaire est signalée à la police et l'automobiliste finit enfin par être arrêté après plusieurs quasi-accidents [12].

Tous les risques ne sont pas correctement gérés sur le plan de la sécurité lors de la planification et de la construction. On peut se demander si les milieux professionnels responsables ne sont pas trop restreints ou mal représentés pour percevoir suffisamment bien les risques possibles et les prévenir. Elaborer des procédures « pour la production » n'est pas la même chose que d'élaborer des procédures « pour la protection » [04 :49].

3.7 La recherche d'un nouveau dénominateur commun pour la communication routière en 2005

Notre univers routier moderne est communiqué. Dans la société de l'information, même la réalité, au sens de la « chose en soi » de Kant, n'est pas toujours adéquate. Nous recevons des *versions communiquées du monde*, à partir desquelles nous créons notre *image du monde*, comme « la chose pour moi » de Kant [16], [02]. Le philosophe des médias Günther Anders affirme que « le monde est maintenant devenu *mien*, ma représentation ; il est devenu une 'représentation pour moi' » [17 : 20]. Le spécialiste des médias Lawrence Grossberg écrit qu'il « devient toujours plus difficile de distinguer le monde réel du monde des médias » [18].

Pourquoi la planification moderne n'a-t-elle pas réussi à résoudre correctement les problèmes de la sécurité routière, en accord avec le rationalisme de Weber [19 : 24] et la conception de « l'agir communicationnel » de Habermas [20] ? Un dénominateur commun explicatif a-t-il pu être ignoré ?

A partir des observations préliminaires, l'étude émet l'hypothèse selon laquelle la route peut être considérée comme un mass média. Ce modèle peut s'avérer utile pour une compréhension globale de la complexité multidimensionnelle de la route.

4 EXIGENCES DE METHODE ET METHODE

L'étude « La route comme mass média – une autre approche de la sécurité routière » rompt avec la vision actuelle de la route et ébranle la conception traditionnelle de la sécurité routière.

Les exigences de méthode pour la recherche documentaire et de terrain ont été placées particulièrement haut. La méthode devait en effet être solide – pour justifier l'hypothèse et interpréter les observations. Et la recherche devait absolument satisfaire huit exigences méthodologiques : 1) Classement des solutions instrumentales et communicationnelles, 2) Ancrage dans la théorie scientifique, 3) Typologie, 4) Liens avec schémas linguistiques, 5) Combinaison de données qualitatives et quantitatives, 6) Triangulation, 7) Significance statistique dans toutes les méthodes utilisées, 8) Orientation utilisateur et validité représentative.

Le travail a fait appel à plusieurs méthodes scientifiques, dans le cadre d'une conception méthodologique triangulaire. Des conclusions sûres n'ont été tirées que si toutes les différentes méthodes d'examen donnaient le même résultat significatif. La thèse de la route comme mass média et les questions qu'elle soulève ont été examinées de manière scientifique et critique par :

- une analyse théorique et une étude d'ouvrages spécialisés
- une enquête auprès de spécialistes de la signalisation routière
- six observations sur le terrain de routes et de carrefours sur la E18, et
- une analyse statistique-terminologique.

31 observations scientifiques ont été faites, dont certaines vont être examinées ici.

5 UNE THESE THEORETIQUEMENT VERIFIABLE – ET UTILISABLE ?

5.1 Recherche dans la littérature spécialisée – autre recherche

Une recherche approfondie a démontré la nouveauté de la thèse de la route comme *mass média*. Un examen poussé de plusieurs milliers de livres, sources et bases de données, et une recherche manuelle et électronique dans ceux-ci, n'ont pas révélé que cette thèse avait déjà été avancée ou utilisée par d'autres. Elle est donc inédite.

5.2 La route comme mass média, une idée valable selon des critères philosophiques et scientifiques ?

L'étude ne visait pas seulement à analyser les ouvrages spécialisés pour rechercher, éventuellement *démontrer un soutien explicite* aux idées de l'auteur, mais aussi à repérer *une absence de facteurs communicationnels*. Celle-ci pourrait *implicitement* expliquer les événements dangereux qui se sont produits et donc mettre en valeur l'importance de la communication dans la planification et la gestion des routes.

Steven Jones souligne justement la « compression du temps et de l'espace » dans notre société moderne. « Des processus qui révolutionnent tellement les qualités objectives de l'espace et du temps que nous sommes obligés de modifier, parfois de façon radicale, la façon dont nous nous représentons le monde » [21 : 240]. Résultat : de nouvelles images condensées de la réalité comme « village mondial » et « vaisseau spatial terre ».

Les médias ont aussi des fonctions socioculturelles : « le média (...) forme, et contrôle, l'ampleur et la forme de l'association et de l'action humaines » [22 : 9].

Neil Postman étudie le dualisme des médias et affirme, en accord avec les idées de McLuhan, que « le média est la métaphore » [14]. En même temps, Postman tente d'interpréter et de conceptualiser le monde des médias, et parle des *médias comme épistémologie* [14].

Terje Rasmussen, en décrivant des mécanismes d'intégration sociologique, affirme que « les relations sociales sont canalisées par diverses technologies de communication : réseaux ferroviaires, aériens et routiers, presse, télévision et télécommunications modernes » [23].

On constate qu'il existe des liens entre l'idée de la route comme mass média et différentes théories scientifiques. Les propriétés de la route jouent un rôle décisif comme facteur explicatif. En même temps, l'épistémologie et l'herméneutique mettent en lumière les relations entre médias et réalité.

5.3 La route comme mass média – une idée présente dans la littérature spécialisée ?

Autant que l'étude a pu le démontrer, les ouvrages sur les médias ne présentent pas directement la route comme un mass média. Mais certains éléments des ouvrages spécialisés corroborent clairement l'hypothèse et la définition, et étayaient même parfois une telle définition.

Jon Bing écrit [24] : « Pensez au langage subtil de signaux et de panneaux de signalisation. Un langage tellement complexe qu'il faut passer un examen pour pouvoir

conduire. Voyez combien ce langage est intégré dans le paysage sous la forme de signalisation routière, etc. Quelqu'un est même allé jusqu'à proposer la création d'un tableau minimaliste aux proportions gigantesques : une ligne blanche sur fond de bitume du sud au nord de la Norvège - la ligne centrale de la E6 - longue de plus de 2000 kilomètres, un tableau qui rendrait jaloux Christo (celui qui emballe des édifices pour en faire des œuvres d'art) ». Ces considérations créent des liens étroits entre « moyen », « communications » et « transport » et invitent à concevoir aussi la route comme moyen de communication.

Il y a d'ailleurs une nette analogie linguistique entre d'une part un moyen de communication qui transporte physiquement, et d'autre part le véhicule, perçu à la fois comme objet et sujet actif dans un environnement routier. McLuhan écrit que « le mot communication a été beaucoup utilisé pour les routes, ponts, voies maritimes, fleuves et canaux, avant de devenir 'mouvement d'information' à l'ère électrique » [22].

Les mass médias sont donc à la fois outils et infrastructure pour la communication de masse et les communications de masse.

Toute la route, avec son infrastructure, ses panneaux, ses symboles, ses marquages, mais aussi ses abords, le paysage naturel et agricole, ainsi que les acteurs et opérateurs de la route communiquent et sont inclus dans la « route comme mass média » La route diffuse massivement des informations – et cette communication de masse est interactive.

5.4 Existe-t-il une recette de bonne communication sur la route comme mass média ?

Peut-on assurer la qualité de la communication de masse sur la route afin qu'elle soit vraie et sûre et garantisse la sécurité de la circulation ? Une définition générale de bonne communication de masse n'existe pas. D'une façon générale, la solution est d'axer la sécurité routière et la signalisation sur les usagers. Lorsque les usagers de la route ont spontanément et intuitivement un sentiment de sécurité et considèrent que l'ensemble des informations fournies aux abords de la route, la configuration des routes et la route avec le marquage et la signalisation complémentaires guident et informent sans les dérouter ni les troubler, ce sentiment d'être informé confirme que la route comme mass média communique bien.

La preuve du pudding, c'est qu'on le mange, dit un dicton écossais : une bonne communication de masse sur la route et le long de celle-ci donne aux usagers un sentiment intuitif et rassurant de sécurité, parce qu'il est continuellement bien informé. Nous devons donc systématiquement savoir ce qui satisfait les usagers et utiliser cette information pour mesurer le succès de la communication. Les deux analystes des médias Marshall McLuhan et Günther Anders mettent ce constat en perspective.

« Les médias sont le message », affirme McLuhan, en nous disant que les messages et le contenu communiqués par les médias (la route, ses abords et les usagers) et leur mise en œuvre doivent être compris comme un « organisme » communicationnel [22].

Plusieurs affirmations de Günther Anders corroborent clairement l'idée selon laquelle la version du monde donnée par les médias est fautive et irréaliste : « Lorsqu'il [le monde] vient à nous – bien entendu simplement comme image – il est mi-présent, mi-absent, c'est-à-dire fantomatique ». Anders considère la réalité des médias comme *secondaire* : « Lorsque l'événement est mobile et se produit en exemplaires innombrables, il appartient – par sa nature – aux produits en série ; ... » [17 : 17-19]. En même temps, il reconnaît et

montre comment nos propres *expériences primaires* s'effacent. Les images utilisées par Anders s'inspirent souvent de la route et de la circulation.

Je constate un parallèle évident entre rester assis devant la télévision et recevoir la réalité décrite par ce média, et être assis dans une voiture et laisser la route en tant que mass média nous apporter sa version du monde :

Dans les deux cas, la distance entre le spectateur et l'image du monde extérieur est courte et constante : comme automobilistes, nous percevons peut-être aussi le monde davantage à l'intérieur de la coque protectrice de l'habitacle que tel qu'il est réellement à l'extérieur. Le format est réduit sur le poste de télévision et de ce côté-ci de la vitre. Les événements défilent de l'autre côté d'un écran de verre. On peut monter ou baisser le son de la télévision, et couper ou faire entrer le son du trafic avec les vitres de l'automobile. Nous contemplons le monde télévisuel sans y participer directement, et nous passons devant le monde en le contemplant de la route. Dans les deux cas, nous rencontrons le froid ou la chaleur du monde depuis notre espace bien tempéré. Et, que nous voyions et vivions drame et fiction, ou journal d'information et documentaire, nous le considérons froidement, bien installés dans notre fauteuil ou notre siège de conducteur ou passager. En tant que consommateur de télévision et de route, nous ingérons des impressions étonnamment semblables. La route, avec ses impressions multidimensionnelles, apparaît, tout comme la télévision, comme un moyen combiné pour les masses. [32]

Si l'on peut démontrer que la route a les mêmes propriétés qu'un mass média, elle communique aussi comme un mass média. Alors, non seulement la réalité ontologique, mais aussi l'image du monde donnée par la route, sont la base d'une conduite sûre. Pour garantir la sécurité routière, deux conditions doivent donc être remplies : lorsque la route en tant que mass média communique l'image de la réalité, celle-ci doit (1) autant que possible correspondre à la réalité ontologique, et être vraie, et (2) être communiquée efficacement selon les codes appropriés.

5.5 Des panneaux et une signalisation conformes aux normes

D'après la définition ci-dessus, les panneaux de signalisation et la signalisation sont des facteurs importants pour le succès de la communication de masse de la route avec les usagers. Les panneaux de signalisation communiquent des versions de la vérité sur la route et la sécurité routière. L'Administration norvégienne des routes a établi ses propres normes pour la configuration des panneaux et les modalités de la signalisation, sous la forme du « manuel 050 » [25]. Mais la différence fondamentale – une perspective communicationnelle ou instrumentale – n'est pas abordée dans les manuels.

Les panneaux de signalisation sont-ils des vecteurs de communication dans une communication de masse vraie et sûre ? Egeland distingue le signe, simple et sans ambiguïté, du symbole, plus riche en contenu. Le *signe* a sa propre science : la *sémiotique*. Mais la sémiotique est aussi une théorie qui articule le « contexte culturel » et le « comportement humain » [31]. Les deux interprétations portent sur le même objet : les significations sous-jacentes.

5.6 La route comme mass média – utilisable dans la planification communicationnelle ?

J'estime que la *planification transactive* de John Friedmann confère un appui solide à ma conception de la route comme mass média, axée sur l'utilisateur. L'idéal de coopération de Friedmann sous la forme d'un enseignement mutuel des « planificateurs et des clients » vise un équilibre par des processus de communication [26]. D'après lui, le langage causal des planificateurs n'est pas compatible avec le langage habituel des usagers. Une communication réciproque doit donc être établie.

5.7 La gestion de la sécurité doit être basée sur une conception humble de la réalité

Dans le cadre de la vision de la route comme « complexité multidimensionnelle », il convient de souligner que la conception de la route comme mass média, même si elle est bien étayée par la littérature spécialisée, ne donne pas de description exhaustive de ce qu'est la route et de son mode de fonctionnement. Il est essentiel que l'humilité et la volonté constante de réévaluer et de repenser guident la gestion de la sécurité et la réalisation de la vision zéro, et ce pour deux raisons. D'abord, les visions et les systèmes de gestion doivent découler de ce qui est considéré comme ontologiquement et épistémologiquement vrai sur le plan de la circulation – et non l'inverse. Ensuite, les routines et les systèmes ne doivent pas devenir des solutions rigides se suffisant à elles-mêmes.

Le fait que la vision zéro actuellement prônée par l'Administration norvégienne des routes ne donne pas la réponse à toutes les questions est notamment souligné par les principes de l'ingénieur néerlandais des ponts et chaussées Hans Monderman. Ses « routes sans signes, et [avec] des conducteurs pensants » ne comprennent ni panneaux de signalisation ni mesures préventives des accidents, mais confèrent clairement la responsabilité de la circulation aux usagers sous la forme d'un devoir de prudence [27].

5.8 La pédagogie en matière de circulation routière peut contribuer à une meilleure utilisation de la route comme mass média

La façon dont la route, la circulation et les usagers communiquent est aussi un processus pédagogique. De nombreux automobilistes constatent souvent que la route n'est pas toujours vécue comme dans le manuel. Sur certains itinéraires, la vitesse moyenne mesurée par l'Administration des routes est toujours supérieure à la limite de vitesse. Une telle désobéissance est contagieuse.

Comment faire, alors, pour que les connaissances acquises et le comportement correct perdurent et soient renforcés par un enseignement répétitif, interactif, représenté par la configuration des routes et les panneaux de signalisation intuitivement respectés par les usagers ?

Si l'Administration norvégienne des routes conçoit et utilise la route comme mass média pour communiquer de manière plus interactive avec les usagers, l'avenir se présentera sous de bons auspices. La circulation et la signalisation doivent être conçues de manière créative, dans cette optique. Il faut cerner davantage le destinataire de la signalisation. Et les usagers ont besoin de messages clairs, compris de manière intuitive et immédiate. Communiquer pour que les enfants comprennent aussi le message est primordial. Parmi les nombreux ouvrages sur la compréhension de la circulation et la formation, le livre « Trafikk hele veien » (La circulation tout du long) de Strømme et Johansen insiste là-dessus en établissant un lien entre « enfants, environnement, sécurité, éducation routière et apprentissage tout au long de la vie » [28].

5.9 Conception psychologique de la fonction de la route comme mass média

La route comme mass média peut et doit aussi être vue comme une sorte de cadre psychologique dans la circulation. La psychologie routière est une vaste discipline. L'étude souligne simplement la complexité que représente à elle seule la *psychologie de la perception*. Percevoir se réfère à la façon dont différentes situations de trafic sont perçues. Jensen et Rattleff relient la perception du monde à l'image socialisée et communiquée du monde. Parallèlement à la perception, nous *sélectionnons*, de sorte que nous

« n'exploitons qu'une faible part des influences reçues lorsque nous percevons » [29]. Jensen et Rattleff se rapprochent encore plus de la thèse de la route comme mass média et de l'importance des panneaux et de la signalisation lorsqu'ils affirment, dans leur rapprochement de la perception et des symboles [29 : 66-83], que « nous avons tendance à structurer le monde de sorte que des thèmes connus sont perçus, et [...adaptés gestaltiquement] au contexte » [29 : 66].

6 ENQUÊTE AUPRES DES SPECIALISTES DE LA SIGNALISATION ROUTIERE

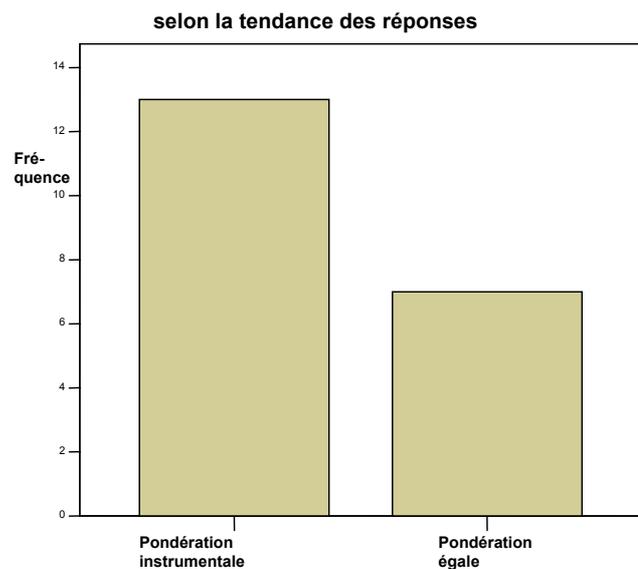
Une enquête contrôlée par des scientifiques auprès de spécialistes de la signalisation routière de l'Administration norvégienne des routes démontre que ces experts sont généralement des hommes d'un certain âge, de formation technique et avec une perception d'eux-mêmes qui confirme la domination de la technique. Le fait que des solutions de communication basées sur l'utilisation de symboles soient uniquement conçues par des techniciens crée un déséquilibre et ne donne pas des compétences optimales. Leur formation et leur âge garantissent des connaissances, de l'expertise et de l'expérience, mais ne suffisent pas, compte tenu des connaissances récentes en matière d'herméneutique dans les domaines de la communication et de la planification sociale.

20 personnes (concepteurs des panneaux de signalisation et contrôleurs de panneaux) ont été interrogées pendant environ 1 heure chacune, en suivant des directives précises. Un contrôle croisé méthodique des réponses a été effectué, pour une plus grande validité et fiabilité de l'étude. Pour des raisons de méthode, la dichotomie entre aspect instrumental et aspect communicationnel a été cachée pendant l'enquête, pour éviter les réponses tactiques. Mais la dichotomie était préservée car les réponses aux questions à choix de réponses pouvaient pencher dans les deux sens. Les questions ouvertes ont été triées ultérieurement de la même manière. Plusieurs constatations scientifiques ont été faites, dont certaines, liées à la route comme mass média, seront examinées ici.

Les concepteurs de signalisation routière devaient citer deux propriétés décrivant le mieux une route. Les réponses possibles relevaient autant de l'instrumentalité que de la communication. Mais une répartition aléatoire camouflait le schéma dichotomique. Les répondants devaient choisir deux réponses seulement. Cette méthode est susceptible de rendre moins visible la tendance des réponses, puisqu'on peut théoriquement obtenir une répartition 50/50 des deux catégories. Il était donc intéressant de voir si les réponses à la question 21 étaient dichotomiques – et de quelle manière.

Fig. 03 : Choisissez les deux principales propriétés d'une route.	
(1) Une zone de circulation risquée	4
(2) Une voie de communication physique	4
(3) Une aire de performance	1
(4) Une installation/solution technique	4
(5) Une aire de communication/ un mass média	1
(6) Une aire socio-culturelle	0
(7) Une partie d'une infrastructure nécessaire	15
(8) L'image perçue par les usagers et leur expérience de la route	1
(9) Un lieu pour le transport et les transporteurs/usagers de la route	5
(10) Une solution de locomotion	5
11) Autres suggestions, préciser	0
Total	40

Fig. 03b : Qu'est-ce qu'une route – dichotomie



Les réponses instrumentales sont surlignées en jaune dans la fig. 03.

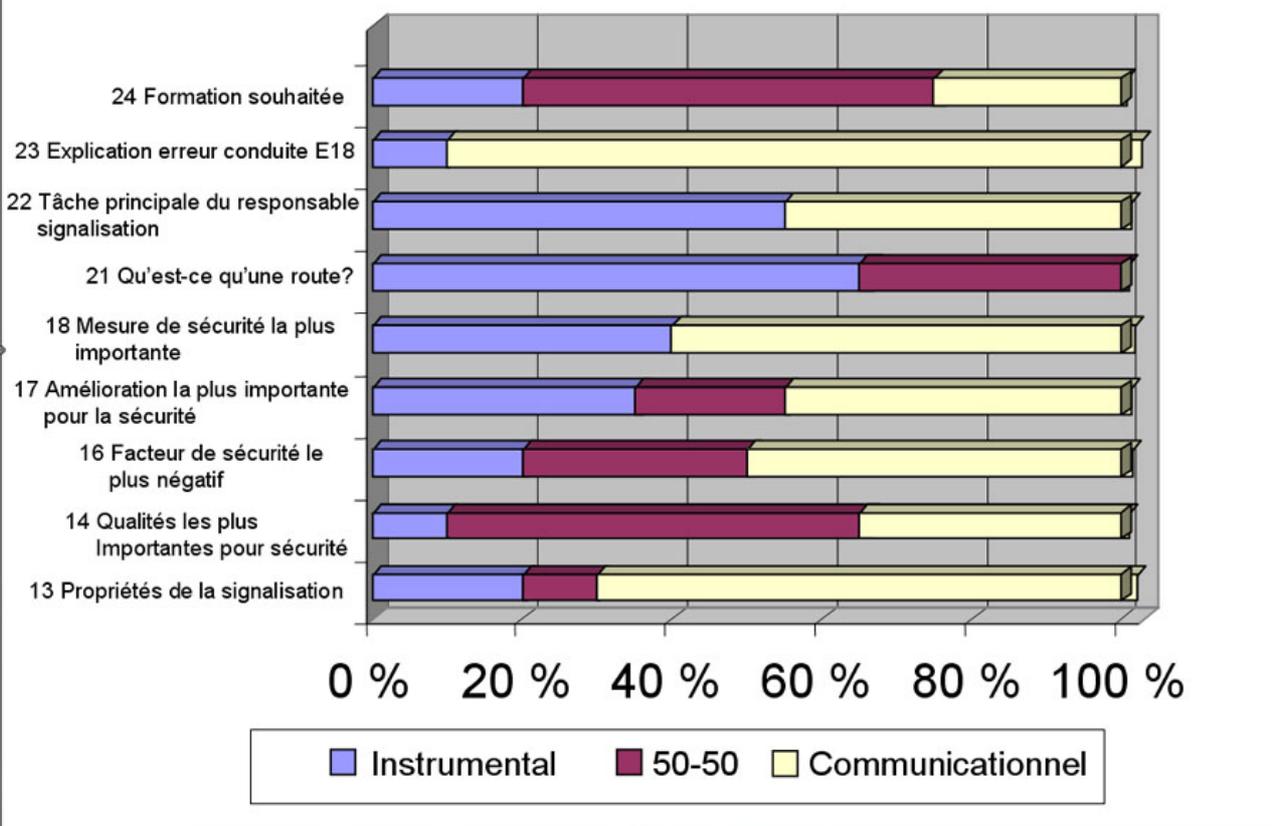
Les résultats étaient significatifs : les experts ont une conception nettement instrumentale de la route. Cette dichotomie est surtout visible dans la définition de la route.

Contrastant avec ce constat, la réponse des experts à la question concernant la cause des erreurs de conduite et d'action sur la nouvelle E18, privilégiait nettement les facteurs communicationnels. La complexité des carrefours et des ronds-points leur paraît être une cause importante.

Neuf autres thèmes faisaient aussi l'objet de questions dichotomiques. Une évaluation globale des réponses indique que les concepteurs de signalisation et surtout les contrôleurs de la sécurité routière, privilégient généralement les facteurs communicationnels par rapport aux facteurs instrumentaux. Mais cette tendance est contredite par leur vision de la route, ce qui crée un dilemme et un défi pour les concepteurs de signalisation. La route est perçue de manière instrumentale, comme structure physique, alors que la sécurité routière est jugée communicationnelle, nécessitant un autre type de solution. En concevant la route comme un mass média, ces deux points de vue différents peuvent être conjugués pour donner de nouvelles solutions interactives pour la sécurité routière.

Dans la fig. 04, les neuf groupes de réponses dichotomiques ont été classées selon la même typologie et les mêmes trois catégories de réponses. La couleur claire indique des réponses ou des attitudes ancrées dans la communication. Le point 21, concernant ce qu'est réellement une route, constitue une exception instrumentale évidente. Le point 23 expliquant les erreurs de conduite sur la E18 insiste nettement sur la communication.

Fig. 04: Profil des réponses selon le score : instrumental, communicationnel ou 50-50



7. TROIS OBSERVATIONS SUR LE TERRAIN – UNE ANALYSE STATISTIQUE

L'étude comprenait aussi trois études sur le terrain et une analyse des concepts des statistiques d'accidents.

7.1. La signalisation routière sur la E18 – justifiable sur le plan de la communication ?

Dans une étude sur le terrain portant sur la signalisation routière de la E18, le tronçon Arendal – Holmestrand (196 km) a été emprunté dans le sens sud-nord le 25.02.2005. La signalisation a été *systématiquement observée* à partir de la définition axée sur l'utilisateur d'une bonne communication avec la route comme mass média. La définition se base sur *le sentiment spontané de sécurité et la perception que la conception de la route, la route et la signalisation guident et informent, sans dérouter ni troubler*. L'étude n'a révélé que quelques exceptions à la qualité de la communication. La signalisation sur cet itinéraire ne pose donc pas de problème de sécurité routière important.

7.2 Quatre carrefours et ronds-points donnent aussi le tournis à l'Administration norvégienne des routes

Les spécialistes interrogés lors de l'enquête affirment que les carrefours complexes sont des zones à risque. Quatre échangeurs et leurs ronds-points connexes ont été analysés sur la E18 entre Holmestrand dans le Vestfold et Langesund dans le Telemark. La

signalisation et la conception du carrefour ont été analysées sur la base de la définition de l'étude. Les observations confirment celles des enquêtes qualitatives. Le problème majeur n'est pas la signalisation de la route principale, mais la signalisation adoptée dans des contextes plus compliqués, où la route constitue une complexité multidimensionnelle.

Les carrefours et les ronds-points complexes s'avèrent peu communicationnels sur le plan de la signalisation. Dans 4 carrefours, 46 faiblesses /erreurs communicationnelles (C) et 16 instrumentales (I) ont été démontrées. Les défauts les plus fréquents sont une *mauvaise indication* et, dans une large mesure, *un ensemble local et régional incohérent*.

7.3 Signalisation des travaux – des processus qui ne sont pas systématiques

Une étude de la signalisation des travaux entre Arendal et Holmestrand montre qu'elle n'est pas assez systématique et cohérente au niveau régional. L'entretien est en Norvège confié par contrat à des sociétés privées. Le modèle commun de l'Administration des routes n'est pas toujours respecté. Des dangers similaires sont signalés différemment et déroutent l'usager. Les panneaux les plus mauvais sont très dangereux parce qu'ils n'indiquent pas assez bien, par exemple, qu'un arrêt total peut être requis lors de travaux.

7.4 Déséquilibre instrumental dans les statistiques d'accidents

L'étude a aussi analysé les concepts et la terminologie des statistiques des accidents de la circulation – y compris des accidents mortels. Les concepts ont été classés comme communicationnels ou instrumentaux. Or les statistiques emploient des mots clés et des catégories de mots beaucoup plus ancrés dans des critères instrumentaux que communicationnels, tant pour le volume que la fréquence. Les qualités de la route comme mass média sont à peine utilisées comme facteurs explicatifs dans les statistiques. Un seul des 37 concepts est exclusivement communicationnel. Mais plusieurs éléments communicationnels peuvent facilement y être ajoutés, si on le souhaite.

Les relations causales et les causes des accidents ressortent, mais indirectement seulement, des statistiques. Si de nouveaux critères communicationnels étaient inclus dans les statistiques, la circulation routière serait mieux comprise et enseignée.

Fig. 05 : Termes utilisés systématiquement dans les statistiques / analyse STRAKS

TYPE/ FREQUENCE	TERMES COMMU- NICATIONNELS	TERMES A LA FOIS C ET I	TERMES INSTRUMENTAUX	TOTAL
Utilisés	1 (régulièrement)	13 (régulière- ment)	23 (très souvent)	37
Suppléments possibles	7	17	24	48

8 LA VISION DE LA ROUTE COMME MASS MÉDIA EST-ELLE FINALEMENT UTILE ?

Les observations de l'étude indiquent que la communication sur la route et le long de la route est largement basée sur des conditions instrumentales et se résume à des mesures instrumentales. Si l'on considère la route comme un mass média, la communication peut être corrigée et le répertoire de communication enrichi. Les projeteurs et constructeurs routiers ainsi que les autres professions peuvent alors utiliser le langage et les moyens d'action des mass médias pour communiquer avec les usagers de la route.

8.1 Une nouvelle conception crée de nouvelles possibilités pour les professionnels

Permettez-moi de souligner certains aspects, sous forme de questions :

- Un cinéaste sait conquérir son public – peut-on s'inspirer de ses méthodes sur la route ?
- Les compétences du photographe et sa conception de l'image peuvent-elles améliorer les panneaux de signalisation de l'Administration des routes ?
- La technique de narration rapide de la télévision et du spot publicitaire peut-elle être utilisée dans les panneaux de signalisation pour transmettre en quelques secondes un message essentiel à des usagers pressés ?
- L'inventivité de l'art des médias peut-elle rendre la signalisation routière plus créative ?
- Les rédactions des journaux d'information des médias peuvent-elles apprendre à l'Administration des routes le traitement rapide de l'information ?
- La complexité multidimensionnelle peut-elle être composée différemment ?
- Les images mentales de la radio peuvent-elles se traduire en langage routier visuel ?
- La publicité et le style journalistique peuvent-ils conférer une vision globale communicationnelle et une orientation utilisateur ?
- Des informateurs peuvent-ils participer à l'élaboration d'une stratégie pour les panneaux de signalisation routière ?
- Différents genres de médias peuvent-ils montrer comment l'information routière peut être mieux adaptée au public ?

L'approche de la route comme mass média existe déjà. La communication routière passe notamment par la radio : informations de la station radio P4 par des « signalisations » sonores fréquentes, et flashes d'information de NRK sur le trafic. Même l'Administration des routes emprunte de « nouvelles voies ». L'an dernier, une campagne d'affichage communiquant visuellement et émotionnellement aux usagers le message « pensez à la ceinture » utilisait la route comme une scène. Lorsque vous écoutez un flash sur les conditions météo, que vous êtes ému par l'affiche sur la ceinture de sécurité et influencé par l'image des conditions de conduite que vous donne la route, ces expressions ne forment-elles pas une communication globale où *la route comme mass média* contribue à vous donner, ainsi qu'aux autres usagers, les bases vraies et sûres pour pouvoir prendre une décision routière ?



Une reconnaissance impartiale de la spécificité et la nature « réelle » de la route nous permet d'agir ces nouvelles bases. Le potentiel communicationnel de la route comme mass média peut ainsi se traduire en mesures pour améliorer la sécurité. Non seulement la route nous transporte et nous meut. Par sa nature, elle nous émeut aussi toujours.

REFERENCES

01. Tranøy, Knut Erik (1983): Filosofi og vitenskap i middelalderen. Oslo: Universitetsforlaget
- 02 Føllesdal, Dagfinn, Walløe, Lars, Elster, Jon (1983): Argumentasjonsteori, språk og vitenskapsfilosofi. Oslo: Universitetsforlaget
- 03 Ibsen, Henrik (1867): Peer Gynt: Et dramatisk digt. København : Gyldendalske boghandel
- 04 Reason, James (2002): Managing the Risks of Organizational Accidents. Burlington USA: Aldershot, Ashgate Publishing Ltd.
- 05 Joner, Tone Bergli (1987): Barnesikkerhetsboka. Oslo: J.C. Cappelens Forlag
- 06 Aven, Terje, Boyesen, Marit, Njå, Ove, Olsen, Kjell Harald, Sandve, Kjell (2004): Samfunnssikkerhet. Oslo: Universitetsforlaget.
- 07 Amdam, Jørgen og Amdam, Roar (2000): Kommunikativ Planlegging. Gjøvik: Det norske samlaget
- 08 www.nullvisjonen.no (2005)
- 09 www.vagverket.se (2005)
- 10 www.vegvesen.no 2005
- 11 Kvale, Steinar (2004): Det kvalitative forskningsintervju. Oslo: Gyldendal
- 12 Vedlegg 7: Cases mot kjøreretningen, ulykkesdokumentasjon fra rundkjøringer, mv.
- 13 www.ssb.no: 2004
- 14 Postman, Neil (1985): Amusing Ourselves to Death. Canada: Elisabeth Sifton Books, Viking Pinguin
- 15 Vedlegg 6. Statistikk, div. ulykkesstatistikk
- 16 Fløistad, Guttorm (1983): Filosofi og vitenskap fra renessansen til vår egen tid. Oslo: Universitetsforlaget
- 17 Anders, Günther (1965): En falsk verden? Betrakninger om radio og fjernsyn. Oslo: Dreyer
- 18 Grossberg , Lawrence; Wartella, Ellen og Whitney, Charles D. = Grossberg/W/W (1998): MediaMaking, Mass Media in a Popular Culture. California: Sage Publications
- 19 Weber, Max (1922/1978): Economy and Society, Vol I-II. Berkeley. California: Unvisersity og Cal Press
- 20 Habermas, J. (1984): The Theory of Communicative Action. Volume 1: Reason and the Rationalization of Society. London: Heinemann.
- 21 Jones, Steven G. (1998): Cybersociety 2.0 Revisiting Computer-Mediated Communication and Community. California: Sage Publications, NMC.
- 22 McLuhan, Marshall (1997N): Mennesket og Media. Oslo: Gyldendal (norsk utgave av "Understanding Media")
- 23 Rasmussen, Terje (1995):Moderne maskiner. Oslo: Pax
- 24 Bing, Jon (1998): Landskap med tegn. Oslo: Pax
- 25 Håndbok 050, Vegvesenet (2003): Håndbok 050, Trafikkskilt Tekniske bestemmelser og retningslinjer for anvendelse og utforming (skiltnormal)
- 26 Friedmann, John (1973): Retracking America : A Theory of Transactive Planning. New York: Anchor Press/Doubleday.
- 27 Lyall, Sarah (2005/01/29): Roads With No Signs, And Thinking Drivers. New York/Oslo: The New York Times bilag Dagsavisen
- 28 Strømme, Kristin Eli og Johansen, Bård Morten (2002): Trafikk hele veien. Oslo: NKS Forlaget
- 29 Jensen, Jørgen Pauli og Rattleff, Jan (1976): Perception – nogle synspunkter. Copenhagen, Munksgaard.
- 30 www.insafety-eu.org
- 31 Egeland, Einar, Takle, Lasse Håvard, Jacoby, Tom (2001): Inntrykk Uttrykk Faktabok i medium og kommunikasjon Oslo: Gyldendal
- 32 Tunheim, Ivar Jon (2005): The Road as a Mas Medium. Volda: HiVolda