



LE DISCOURS POST-COLLISION : UN GUIDE DE COMMUNICATION

À la suite d'une collision, les autorités policières sont amenées à expliquer les circonstances qui ont mené à des décès ou à blessures graves. Ces messages sont souvent repris tels quels par les médias ou l'administration municipale et teintent la façon dont l'opinion publique perçoit et comprend la nouvelle. Les familles des victimes peuvent aussi être affectées par la couverture médiatique de l'incident. Il est donc important pour ces dernières d'éviter d'attribuer indûment une responsabilité aux différents usagers et usagères de la route.

Ce guide de communication a comme objectif de **sensibiliser et d'outiller les personnes souhaitant commenter une collision de la route** impliquant un usager ou une usagère vulnérable (ex. une personne se déplaçant à pied, à vélo, ou à mobilité réduite).

Une collision routière est souvent le résultat d'une série de conditions qui, réunies, mènent à des blessures :

- des politiques privilégiant la fluidité de la circulation motorisée ;
- un environnement routier déficient ;
- une signalisation inadaptée ;
- des véhicules au design dangereux ;
- des erreurs humaines.

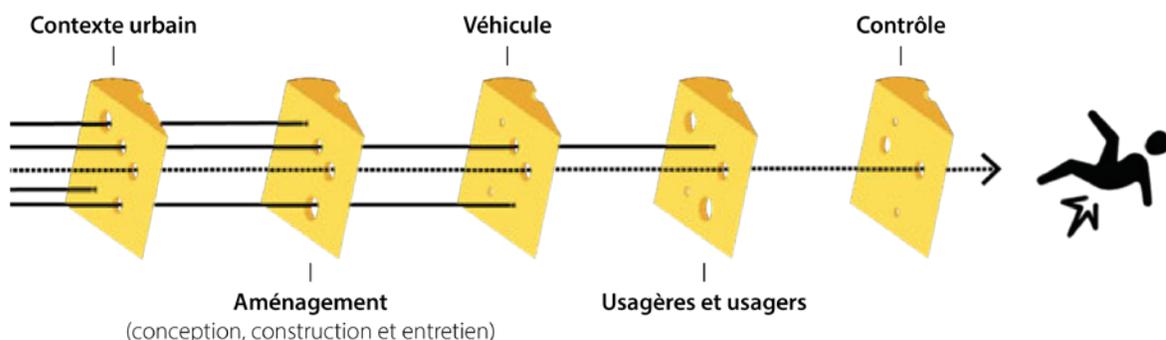
Selon l'analogie des « tranches de fromage » illustrée à la **figure 1**, chaque trou représente une faille du système qui, dans une mauvaise conjoncture, pourrait donner lieu à une collision grave¹. Il est possible de réduire cette probabilité en colmatant le plus de trous possible ou, en d'autres mots, utiliser **l'approche « système sûr »**.

Cette dernière reconnaît que l'erreur est humaine et que le système de transport ainsi que la conception des rues et des routes doivent être conçus de manière plus sécuritaire, en limitant et en « pardonnant » les erreurs causant des collisions graves et mortelles². Cette approche est imbriquée dans l'approche plus englobante de [vision zéro décès et blessés graves](#), une démarche de sécurité routière qui juge inacceptables les décès humains sur la route. Tout comme l'approche système sûr, elle propose d'agir de manière proactive et systématique sur les facteurs de risque de collision, et ce, sur l'ensemble du réseau routier.

D'ailleurs, cette vision est adoptée par la Sûreté du Québec³ et par le gouvernement du Québec depuis l'adoption du Plan d'action en sécurité routière 2018-2023⁴. Nous avons tout intérêt à appliquer cette approche en sécurité routière, car de nombreux rapports de coroners révèlent que les décès lors des collisions auraient pu être évités.

L'APPROCHE SYSTÈME SÛR

Figure 1. Analogie des tranches de fromage.



Source : Plan d'action Vision Zéro 2022-2024 de la Ville de Montréal

BONNES PRATIQUES DANS UN DISCOURS POST-COLLISION

Nous recommandons d'adopter des pratiques de communication visant à dissiper l'idée erronée selon laquelle les collisions sont « accidentelles » et « inévitables ». Les choix linguistiques peuvent involontairement déformer ou renforcer un stéréotype sur les causes des collisions et leurs raisons.

1

Employer un ton actif plutôt que passif pour encourager la prise de conscience

Employer un ton actif permet de mieux exprimer la gravité et l'importance de l'incident. Par exemple, placer la personne au volant au cœur de la nouvelle plutôt que le véhicule impliqué ou la victime dans la collision encourage une meilleure prise de conscience des répercussions de ses actions.

Points à reconsidérer

- Mentionner uniquement les conséquences;
- Mentionner le véhicule sans faire référence à la personne qui conduit;
- Juxtaposer uniquement les conséquences de la collision avec la personne derrière le volant.

Placer la personne au volant au cœur de la nouvelle plutôt que le véhicule impliqué ou la victime dans la collision encourage une meilleure prise de conscience des répercussions de ses actions. La personne protégée par une carrosserie a une responsabilité accrue en raison du plus grand danger potentiel qu'elle représente pour autrui. Elle devrait conduire comme si les personnes qu'elle croisait vivaient avec une déficience de mobilité, auditive ou visuelle. Il peut alors être intéressant de rappeler les obligations et les précautions qui lui incombent. Le même raisonnement peut être appliqué à un cycliste qui happe une personne se déplaçant à pied, car cette dernière est considérée comme étant plus vulnérable.

2

Sortir d'un discours qui ne s'attarde qu'au dernier maillon de la chaîne menant à une collision routière

Il est essentiel de veiller à ne pas donner l'impression que la responsabilité du comportement dangereux repose uniquement sur les usagères ou usagers impliqués dans la collision. Une collision peut être le résultat d'un ou de plusieurs éléments systémiques fautifs, ou des comportements parfois inapplicables et hors du contrôle des usagères et usagers.

Une collision n'est souvent pas uniquement attribuable à un comportement jugé inadéquat.

Par exemple :

- Une personne aînée peut être amenée à traverser entre deux intersections, car la trame de rue exige de trop longs détours pour son état physique;
- Une personne avec des limitations fonctionnelles peut être en train de traverser sur un feu rouge, car le temps alloué par le phasage des feux de circulation est trop court;

- Une piste cyclable bidirectionnelle trop étroite et achalandée peut inciter aux dépassements dangereux;
- Plusieurs personnes portent des écouteurs en marchant, mais cela n'entrave pas nécessairement leur capacité à prendre connaissance de leur environnement;
- Etc.



Pour en savoir plus

Nous vous invitons à consulter « [Intégrer le principe de prudence dans les campagnes de partage de la route](#) » (Piétons Québec).

Donner un contexte à la collision

Le discours post-collision pourrait aussi considérer les « facteurs contributifs » à une collision et éviter de les exclure de façon prématurée. Il est ainsi recommandé de fournir des éléments de contexte ou de faire la sensibilisation quant à la dangerosité de ces facteurs.

Présenter l'historique des collisions sur la rue ou à l'intersection, ainsi que des statistiques significatives sur la sécurité routière, permet aussi de rappeler que les collisions ne sont pas des événements isolés. Ces données sont souvent disponibles publiquement, par exemple le bilan routier peut être trouvé sur le [site Web](#) de la Société de l'assurance automobile du Québec⁵. Fournir l'historique des collisions sur une période de cinq ou dix ans permet au public et au gouvernement de repérer les zones les plus dangereuses et de prioriser la conception de rues plus sûres⁶.

Voici des facteurs contributifs

- **Aménagement de rue** : la conception de la rue peut avoir contribué à la collision, surtout si celle-ci a été conçue pour prioriser la fluidité de la circulation motorisée, parfois au détriment de la fluidité et de la sécurité des autres usagères et usagers de la route⁷. Par exemple, une voie de circulation large et sans obstacle apparent incite à circuler plus rapidement ou des infrastructures piétonnes ou cyclistes peuvent être inadéquates ou manquantes.

De plus, les aménagements peuvent être conçus pour une utilisation estivale, et être peu praticables ou entretenus l'hiver. Ils peuvent aussi limiter la visibilité réciproque des usagères et usagers. Une intersection non dégagée (amas de neige ou véhicules stationnés à une intersection), des passages piétonniers dont la peinture réfléchissante est effacée ou un éclairage peu adéquat sont des facteurs qui empêchent les personnes en déplacement de voir et d'être vues⁸.

- **Le type de véhicule** : la taille, la masse et les angles morts d'un véhicule influencent la probabilité et la gravité des collisions, qui sont plus élevées avec un véhicule lourd et avec un camion léger qu'avec une voiture de petit format⁹.
- **La limite de vitesse** : les risques de collision et la gravité des blessures augmentent avec la vitesse. La vitesse est toujours un facteur. Il arrive fréquemment que la vitesse couramment observée sur une route dépasse la limite maximale autorisée. Même lorsque cette limite est respectée, la vitesse peut ne pas être appropriée au contexte, en raison d'une forte présence d'usagères et d'usagers vulnérables, des conditions météorologiques, de la densité de la circulation ou des manœuvres effectuées, en particulier lors de virages.

Dans le contexte de la campagne *Tous piétons!* 2021-2022, sous le thème *À pied nous n'avons pas d'armure*, [trois témoignages](#) de piétons ou de leur famille appellent les usagères et usagers à des comportements plus sécuritaires.

ENTREVUE AVEC UN JOURNALISTE QUÉBÉCOIS

Chez Piétons Québec, nous avons constaté un changement dans la façon de rédiger et d'appréhender les nouvelles portant sur des collisions routières. Pour en apprendre davantage sur la tendance actuelle des couvertures médiatiques de ces incidents, nous avons discuté avec un journaliste québécois (qui souhaite rester anonyme).

« C'est un enjeu plus que jamais de parler de la sécurité des plus vulnérables »

Ce dernier a confirmé notre théorie en mentionnant que cette attention était notamment due à l'enjeu important de la sécurité des usagers et usagers vulnérables. «...Tant qu'à en parler plus, il faut bien le faire», remarque-t-il. Il mentionne également qu'il était important « d'essayer de représenter le plus fidèlement la réalité des usagers vulnérables ».

De plus, il a révélé de bonnes pratiques qui ont été incorporées dans son travail.



Bonnes pratiques avant de rapporter sur la collision

1. Faire une **réflexion à l'interne** sur la façon d'aborder des collisions routières.
2. **Aller sur le terrain** lorsque possible pour aller plus loin que le rapport de police et mieux comprendre la réalité du terrain. Par exemple, il peut être pertinent de parler aux résidents et aux policiers sur place, prendre note de la configuration des voies ou de la cohabitation entre les usagers.
3. **S'entourer de ressources et experts** capables de souligner les enjeux dans les angles morts des médias.
4. **Faire des suivis** pour montrer que cet incident reste d'intérêt public (ex. s'il y a lieu, montrer les changements dans les aménagements, la mentalité des usagers, le taux de collisions, etc.)



Bonnes pratiques lors du reportage

5. Dans un premier temps, rapporter la collision de manière très **factuelle**.
6. En deuxième temps, mentionner le **contexte** de la collision et dresser un portrait de la scène.
7. Finalement, sortir le dossier de son contexte précis et l'analyser d'un point de vue plus global pour remettre cet événement dans une **tendance** (si c'est le cas).
8. Tout le long de la rédaction, penser à **humaniser** la couverture et utiliser un **vocabulaire approprié** qui porte une plus grande attention aux usagers vulnérables.



« **LA principale bonne pratique, c'est vraiment d'humaniser et imager la couverture.** »

– Journaliste québécois

Retour du public

Il a ensuite exprimé une appréciation générale de la part des lecteurs et lectrices de la **couverture plus large des enjeux**. À son avis, « c'est important d'être autant dans l'actualité brûlante pour parler des drames aux rythmes qu'ils surviennent et de donner un peu plus d'explications et d'analyse aux lecteurs. » L'avantage de prendre un pas de recul c'est qu'il permet notamment de « remettre en question certains phénomènes sociaux ». Il a remarqué que cet effort était particulièrement apprécié par le public.





RÉPERTOIRE D'EXEMPLES

Certaines formules employées pour décrire ou commenter une collision avec des personnes vulnérables devraient être évitées. Ces formules peuvent parfois être blessantes pour les familles des victimes, porter des conclusions hâtives avant que l'enquête ne soit commencée, ne pas prendre en compte l'ensemble des facteurs de la collision ou encore porter un jugement sur des comportements pour lesquels il n'y a aucune obligation légale.

1

Employer un ton actif

PLUTÔT QUE

«Un piéton entre la vie et la mort après avoir été happé par une voiture.»

«Un cycliste est dans un état critique après avoir frôlé une voiture et chuté de son vélo.»

«Le cycliste était impliqué dans un emportierage.»

«Le conducteur est resté sur les lieux et a collaboré avec la police.»

«Il s'agirait d'un bête accident.»

CONSIDÉREZ

- Reformuler la phrase à la forme active, plutôt que passive, ce qui permet d'exprimer la gravité et l'importance de la collision.

Exemple

«Le conducteur du véhicule utilitaire sport circulait sur le boulevard René-Lévesque en direction est avant de heurter violemment la victime qui tentait de traverser sous la pluie l'intersection vers le nord»
- Citation du service de police dans *Le Nouvelliste*, 2022¹⁰

- Rappeler les responsabilités des personnes dans une voiture, notamment de vérifier si elles peuvent ouvrir la porte sans danger.
- Profiter de la nouvelle pour rappeler les mesures préventives permettant d'éviter de telles collisions.

Exemple

«L'ouverture pivot est une manœuvre simple et rapide qui permet à l'automobiliste de vérifier son rétroviseur et son angle mort en ouvrant sa portière de la main opposée pour ainsi limiter au maximum les risques de collision avec un-e cycliste.»
- *Vélo Québec*, 2022¹¹

- Ne pas inclure cette information, car la personne ne fait que respecter la loi, c'est un comportement attendu.

- Se garder des réserves et se contenter de mentionner qu'une enquête sera faite. Si possible, donner plus de détails sur le contexte de la collision (voir recommandation no. 3).

Aborder d'autres facteurs que le comportement jugé inadéquat des usagères ou usagers

PLUTÔT QUE

«La victime ne regardait pas du bon côté de la rue et se trouvait dans l'angle mort du camion.»

«La nutritionniste célèbre s'éteint après un accident de vélo.»

«La victime portait des écouteurs.»

«Le cycliste ne portait pas de casque.»

«La piétonne aurait tenté de traverser le boulevard sans respecter le feu rouge.»

«Un cycliste de 30 ans heurté à la tête par le rétroviseur d'une camionnette est mort de ses blessures. [...] Le cycliste circulait sur son vélo dans l'accotement, mais il aurait empiété dans la voie réservée aux véhicules automobiles et c'est à ce moment qu'il a été happé.»

«Un cycliste dans la trentaine circulait à droite d'un tracteur agricole quand il a été écrasé par ce dernier.»

CONSIDÉREZ

- Éviter de porter le blâme sur le comportement des usagères et usagers impliqués. Lorsque possible, relever des éléments systémiques fautifs ou hors du contrôle des usagères ou usagers.
- Utiliser le terme «accident de vélo» peut laisser penser que la cycliste a chuté sans qu'il n'y ait eu de collision.

Exemple

«Pour au moins la sixième fois en une vingtaine d'années, une coroner suggère aux gouvernements de rendre obligatoires les miroirs antévisseurs sur tous les poids lourds afin de prévenir les accidents avec les piétons, qui se terminent trop souvent en tragédie.»
– *Le Journal de Montréal, 2023*¹²

- Éviter d'inclure cette information, car cela revient à blâmer la victime, et il n'existe aucune exigence légale associée au port d'écouteurs.
- De plus, avant l'enquête, il n'est pas possible de déterminer si ce fait a eu une quelconque influence dans la collision.

- Éviter de mentionner ce fait. Le port ou non d'un casque n'aurait pas empêché la collision de se produire, et il est difficile de présumer si le port du casque aurait changé le pronostic vital.
- De plus, le casque n'est obligatoire que sur les vélos à assistance électrique. Une telle mention laisse à croire que le cycliste est responsable des blessures encourues.

- Décrire le comportement humain ainsi que le contexte.

Exemple

«La conductrice ne l'aurait pas aperçue et se serait mise à rouler alors que la jeune adolescente courait. Avec ses six voies de circulation et son grand terre-plein, le boulevard Roland-Therrien est très large à cette intersection. [...] La jeune fille ne voulait pas manquer son bus. C'est tellement triste.»
– *Témoignage dans La Presse, 2022*¹³

- Éviter de laisser entendre que le cycliste avait un comportement inapproprié:
 - Les véhicules circulent à gauche des cyclistes, ce qui n'a rien d'anormal.
 - Les cyclistes ont le droit de circuler dans une voie de circulation véhiculaire (seules les autoroutes et leurs voies d'accès sont interdites).
- Rappeler le comportement prudent et les distances obligatoires à respecter pour dépasser une ou un cycliste.

Exemple

«[...] rappelle qu'un conducteur doit respecter une distance minimale pour dépasser un cycliste [ou un piéton]. Cette distance raisonnable prévue au Code de la sécurité routière est de 1m sur un chemin dont la vitesse maximale est de 50 km/h et de 1,5m lorsque la limite permise excède 50 km/h.¹⁴»
– *Entrevue de Vélo Québec dans La Presse, 2022*¹⁵

Donner un contexte à la collision

PLUTÔT QUE

«La collision a eu lieu à l'intersection de la rue X et du boulevard Y.»

«Le décès de la victime a été constaté sur le lieu de la collision.»

«Le cycliste a été happé par un véhicule.»

«Le conducteur n'a pas vu la piétonne...»

CONSIDÉREZ

- Ajouter le nombre de collisions à ce type de lieu, dans le secteur, sur la même rue, mais à une intersection, un lieu portant les mêmes caractéristiques, etc.
- Constater l'historique du lieu, les travaux menés, les demandes citoyennes, etc.

Exemple

«Un feu pour les piétons avait été ajouté à peine l'an dernier à cette intersection, qui se trouve à deux pas des ateliers municipaux. On donne 20 secondes aux piétons pour traverser une avenue passante de quatre voies.»

– *La Presse*, 2023¹⁶

«L'intersection où est survenu le drame a fait l'objet il y a un an d'un réaménagement pour tenter de mieux protéger les gens tentant de traverser à pied. Des feux piétons ont été ajoutés au printemps 2022. Signe des conflits entre usagers à cet endroit, des pancartes "attendez le feu vert" ont aussi été ajoutées pour inviter à la prudence avant de traverser les quatre voies de la rue Jean-Talon. [...] En 2022, 95 Québécois ont perdu la vie dans un accident impliquant un véhicule lourd, contre 81 en moyenne dans les 5 années précédentes.»

– *La Presse*, 2023¹⁷

«Les travaux sur le boulevard Pie-IX, tout juste à côté, ont provoqué ces derniers temps une hausse du trafic dans le quartier, a constaté[...], un résident du secteur. «C'est une intersection dangereuse. [Les conducteurs] essaient de couper par les petites rues, mais c'est là qu'arrivent des drames.»

– *Le Devoir*, 2023¹⁸

- Nommer la marque, le modèle et la taille du véhicule.
- Ajouter des données probantes sur le type de véhicule ainsi que de rappeler la présence des angles morts des véhicules, surtout ceux des camions légers, qui sont plus grands.

Exemple

«Plusieurs recommandations étaient formulées par le coroner, dont les deux principales à l'intention de la SAAQ. On suggérait d'envisager de rendre obligatoire l'installation de «feux à éclat pénétrant» à l'avant des véhicules lourds ainsi qu'une alarme sonore extérieure pour aviser les usagers de la route vulnérables se trouvant à proximité.»

– *La Presse*, 2024¹⁹

«Un piéton ou un cycliste heurté par un véhicule dont le capot est situé à 90 cm de hauteur court un risque de blessures mortelles 30 % plus élevé que s'il est frappé par un véhicule avec un capot plus bas de 10 cm.»

– *Équiterre*, 2022²⁰

PLUTÔT QUE

«La police a déclaré que la vitesse ne semblait pas être un facteur.»

«La victime, qui portait des vêtements sombres, était peu visible au moment de la collision.»

CONSIDÉREZ

- Rappeler que la vitesse est toujours un facteur, mais que l'excès de vitesse ne l'est pas nécessairement. Les risques de collision et la gravité des blessures augmentent avec la vitesse.
- Contextualiser la limite de vitesse permise sur la route. Il peut être pertinent de nommer le taux d'achalandage sur la route, les services à proximité, la présence d'aménagements piétons ou cyclistes, etc.

Exemple

«Le choc à une vitesse de 50 km/h équivaut à une chute de 4 étages pour l'occupant du véhicule et donc plus pour la personne se trouvant à l'extérieur.»
- *Piétons Québec, 2022*²¹

«La vitesse maximale à l'endroit où la collision est survenue est établie à 50 km/h. À quelques mètres, la zone scolaire débute, et la vitesse maximale est réduite à 30 km/h. Une piste cyclable protégée de la circulation motorisée est également aménagée le long du boulevard Monchamp.»
- *La Presse, 2023*²²

- Éviter de donner l'impression de «blâmer les victimes». Porter des vêtements réfléchissants n'est pas une obligation.
- Commenter sur l'aménagement du lieu, notamment s'il permettait à la victime de voir et d'être vue.

Exemple

«On peut penser que les conditions météorologiques [neige], avec le fait que la route est moins éclairée, sont vraisemblablement les causes»
- *Porte-parole de la Sûreté du Québec dans Le Journal de Québec, 2020.*



Cérémonie commémorative de souliers blanc tenue le 12 septembre 2023 et organisée par Souliers et vélos fantômes Québec. 645 paires de chaussures blanches ont été déposées à la mémoire des personnes piétonnes ayant perdu la vie dans les 10 dernières années.

BIBLIOGRAPHIE

1. Ville de Montréal. (2022). «[Plan d'action Vision Zéro décès et blessé grave 2022-2024](#)»
2. Piétons Québec. (2021). «[Découvrir l'approche vision zéro décès et blessés graves](#)»
3. Sûreté du Québec. (2021). «[Stratégie 2021-2026: Sécurité des réseaux de transport](#)»
4. Gouvernement du Québec, ministère des Transports. (2019). «[Plan d'action ministériel en sécurité routière 2018-2023: volet Environnement routier – Réseau routier sous la responsabilité du Ministère](#)»
5. Agence QMI. (27 septembre 2022). «[Un piéton de 25 ans violemment happé par un VUS à Montréal](#)» *TVA Nouvelles*
6. Vélo Québec. (2022). «[L'ouverture pivot pour éviter l'emportierage à vélo](#)».
7. Tremblay, Jonathan. (24 novembre 2023). «[Miroirs antévisseurs: encore une coroner qui recommande cet ajout aux poids lourds pour éviter des tragédies.](#)» *Le Journal de Montréal*
8. Ferah, Mayssa. (13 avril 2022). «[Une jeune fille meurt heurtée par un autobus.](#)» *La Presse*
9. Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ). (2024). «[Règles pour dépasser sur la route et l'autoroute](#)»
10. Girard-Bossé, Alice. (18 juillet 2022). «[La nutritionniste Cynthia Marcotte a perdu la vie dans un accident de la route.](#)» *La Presse*
11. SAAQ. (2024). «[Bilan Routier](#)»
12. Vision Zero Vancouver (2024). «[Media Style Guide](#)»
13. Piétons Québec. (2021). «[Apaiser la circulation et sécuriser les intersections dans nos milieux de vie](#)»
14. Piétons Québec (2021). «[Marcher en toute saison: aménager pour l'hiver](#)»
15. Équiterre. (2022). Campagne «[Pas de VUS pour moi](#)»
16. Thériault, William. (8 août 2023.) «[Une piétonne meurt, son mari dans un état critique.](#)» *La Presse*
17. Ferah, Mayssa et Ouellette-Vézina, Henri. (7 août 2023). «[Deux piétons dans un état critique.](#)» *La Presse*
18. Bordeleau, Jean-Louis et Bourquin, Chloé. (22 juin 2023). «[Une piétonne a été happée mortellement dans le quartier Saint-Michel.](#)» *Le Devoir*
19. Ouellette-Vézina, Henri. (8 avril 2024). «[Le conducteur s'en sort sans accusation](#)». *La Presse*
20. Ibid. 15
21. Piétons Québec. (2022). «[Adopter la vitesse petit V dans nos quartiers](#)»
22. Bérubé, Nicolas. (11 mai 2023). «[Une jeune élève happée près de l'école.](#)» *La Presse*
23. Bouchard, Catherine. (23 novembre 2020). «[Happée à mort par une déneigeuse.](#)» *Le Journal de Québec*



LE DISCOURS POST-COLLISION: UN GUIDE DE COMMUNICATION

CRÉDITS

Recherche et rédaction
Magali Bebronne et Séverine Renard

Coordination
Katia Lesiack

Révision et relecture
**Sandrine Cabana-Degani, Chloé Fortin Côté
et Révision AM**

Graphisme
CORSAIRE Design | Communication | Web

©Piétons Québec, mai 2024

www.pietons.quebec



Avec la participation financière de :

