

Université Panthéon-Assas – Institut Français de Presse

Mémoire du diplôme de l'IFP mention Information et Communication

Fernanda Morozini Batista

**Le traitement médiatique du crash du vol
Rio-Paris par *TF1* et *GLOBO***

Paris, le 6 Septembre 2010

Sous la direction du Professeur Mme. Hélène Eck

Sommaire

1. Introduction.....	4
a) Avant-propos.....	4
b) L'accident	5
c) Objectifs	9
d) Méthodologie.....	10
2. Résultats.....	14
a) Similitudes et différences de forme.....	14
b) Similitudes et différences de fond	17
3. Discussion.....	21
1) Le refuge dans la fiction	24
a) <i>La fausse réalité</i>	24
b) <i>Le faux-semblant</i>	33
2) Le refuge dans l'émotion	40
a) <i>La création de la compassion</i>	40
b) <i>La création du suspense : l'événement feuilleton</i>	45
4. Conclusion	51
5. Annexes documentaires	54
6. Sources documentaires et Bibliographie	57
7. Table des matières	59

«Le réaliste, s'il est un artiste, cherchera, non pas à nous montrer la photographie banale de la vie, mais à nous en donner la vision plus complète, plus saisissante, plus probante que la réalité même. (...) Faire vrai consiste donc à donner l'illusion complète du vrai, suivant la logique ordinaire des faits, et non à les transcrire servilement dans le pêle-mêle de leur succession. J'en conclus que les réalistes de talent devraient s'appeler plutôt des illusionnistes » (Guy de Maupassant, préface de *Pierre et Jean*).

1. Introduction

a) Avant-propos

Au cours de mes études d'information et communication à l'IFP, je me suis intéressée à observer les médias brésiliens, pays de mon origine, selon les points d'analyse discutés en cours, qui concernaient les domaines de l'Histoire, l'Economie, le Droit, la Sociologie et la Sémiotique des médias. Ayant le sentiment que l'information diffusée par les médias brésiliens n'était pas perçue de la même façon que celle diffusée par les médias français, je me suis donc posé la question : comment les médias gèrent l'opinion publique, et quel est le rôle du contexte culturel dans le traitement de l'information.

Ce mémoire vient tenter de répondre à ces questions. Pour ce fait, le choix d'un sujet d'analyse comparative, analogue aux deux pays, a été nécessaire. Le sujet choisi a été l'accident du vol AF447 d'Air France entre Rio de Janeiro et Paris, survenu dans la nuit du 1^{er} juin 2009, sur l'Océan atlantique.

Cet événement est intéressant pour une analyse comparative car, premièrement, il ne s'agit pas d'un événement de politique intérieure, qui pourrait avoir un rapport direct avec le contexte culturel d'un pays. Deuxièmement, il s'agit d'un événement relativement symétrique: il est arrivé entre la France et le Brésil en eaux internationales et les victimes étaient en nombre équivalent chez les 2 peuples (228 personnes dont 72 Français et 58 Brésiliens). Troisièmement, c'est un événement qui n'a pas été prévu, donc pour lequel les médias n'ont pas eu le temps de préparer leur discours. Enfin, la collaboration entre les deux pays pour mener les recherches et l'enquête a permis un échange d'images d'information notable entre les journalistes des deux pays.

Un autre détail qui rend ce sujet d'autant plus intéressant à l'analyse est la polémique qui a été créée autour du crash, car plus d'un an après la date de l'accident, sa cause demeure officiellement inconnue. Dans les lignes qui suivent je vous présenterai les faits connus jusqu'à présent sur l'accident et où nous en sommes au niveau de l'enquête.

b) L'accident

I. Les faits

Selon Air France¹, le vol AF447 a disparu dans l'Océan Atlantique, après avoir quitté la zone de contrôle aérien brésilienne, la nuit du 1^{er} Juin 2009. A bord se trouvaient 228 personnes, dont les nationalités et fonctions se distribuaient de la manière suivante².

Nationalité	Nombre de passagers	Membres d'équipage	Total
 France	61	11	72
 Brésil	58	1	59
 Allemagne	26	0	26
 Chine  Italie	9 chacun	0	18
 Suisse ²⁰	6	0	6
 Royaume-Uni	5	0	5
 Hongrie  Norvège ²¹	4 (<i>double nationalité anglo-norvégienne</i>)	0	4
 Maroc  Irlande  Liban  Norvège  Slovaquie	3 chacun	0	15
 Espagne  États-Unis  Pologne	2 chacun	0	6
 Afrique du Sud  Argentine  Autriche  Belgique  Canada  Corée du Sud  Croatie  Danemark  Estonie  Gabon  Islande  Pays-Bas  Philippines  Roumanie  Russie  Suède  Turquie	1 chacun	0	17
Total (34 nationalités)	216	12	228

Selon le BEA³, le Bureau d'Enquêtes et Analyses, organisme français chargé à titre officiel de l'enquête sur l'accident, trois phases d'opération de recherche en mer ont été menées pour retrouver des corps et débris de l'épave, dont les boîtes noires, qui garderaient les données suffisantes pour connaître la cause exacte de l'accident. Au total, une vingtaine de millions d'euros a déjà été investie dans ces trois phases de recherches. Malgré ces efforts, les boîtes noires demeurent disparues.

La première phase, menée par les marines française et brésilienne (la zone des débris se trouve à proximité de l'archipel de *Fernando de Noronha*, nord-est du Brésil), avec l'aide internationale de matériaux et équipage, a retrouvé au total 51 corps et plus de 600 débris de l'avion, en plus de

¹ Tous les communiqués de presse publiés par Air France peuvent être retrouvés sur <http://alphasite.airfrance.com/s01/communiques-de-presse/#communique2539>

² Source : Wikipédia en référence aux données disponibles dans le site d'Air-France

³ Les rapports publiés par le BEA sur l'accident peuvent être retrouvés sur <http://www.bea.aero/fr/enquetes/vol.af.447/vol.af.447.php>

quelques bagages. Les opérations de cette première phase de recherches se sont arrêtées le 12 juillet 2009, quand les boîtes noires auraient cessé d'émettre des signaux acoustiques.

Les deuxièmes et troisièmes phases de recherches, menées pour retrouver les boîtes noires spécifiquement, ont été sans succès. Cette troisième phase, réalisée du 2 avril au 24 mai 2010, a parcouru une zone 6 300 km² de l'Océan Atlantique, dont le fond est très accidenté arrivant à 4 000 mètres de profondeur. A l'heure de la rédaction de ce mémoire, la reprise des recherches n'a pas encore été décidée.

Toujours selon le BEA, le dernier échange radio entre l'équipage et le contrôle brésilien a eu lieu à 01h35, heure de Paris, quand l'avion arrivait en limite de portée des radars des centres de contrôle brésiliens. A 02h01, l'équipage a essayé, sans succès, de se connecter au contrôle de Dakar. Vingt-quatre messages automatiques de maintenance ont été reçus entre 02h10 et 02h15. Il ressort de ces messages une incohérence des vitesses mesurées (horizontale et verticale)⁴. Jusqu'au dernier point de position automatique, le vol s'est déroulé sur la route prévue dans le plan de vol, la situation météorologique étant conforme à celle que l'on rencontre au mois de juin dans la zone concernée, marqué par la présence de grandes masses nuageuses qui peuvent engendrer de fortes turbulences.

II. Les hypothèses les plus acceptées

A l'heure actuelle, le BEA n'a pas affirmé la cause officielle de l'accident. Selon l'organe, « *l'enquête technique n'est pas conduite de façon à établir des fautes ou à évaluer des responsabilités individuelles ou collectives. Son seul objectif est de tirer de cet événement des enseignements susceptibles de prévenir de futurs accidents ou incidents*⁵ ». Dans ce contexte, des familles des victimes se sont regroupées en associations pour chercher les responsables de l'accident. La plus grande association française, *Association AF447 Entraide et Solidarité*, qui compte sur 25 membres, accuse le BEA et la justice française d'opacité, d'indigence et les rapports officiels publiés d'être tendancieux et incomplets, affirmant que « *le refus de preuves accablantes de ces entités sert de prétexte à « enterrer » l'affaire de l'AF447* »⁶.

⁴ Le rapport du BEA poursuit par la phrase suivante « *Il ressort de ces messages une incohérence des vitesses mesurées ainsi que les conséquences associées* ». Ces conséquences ont été diffusées par les médias comme étant : panne de l'ordinateur central et auxiliaire, arrêt du pilote automatique et vitesse verticale de la cabine

⁵ <http://www.bea.aero/docspa/2009/f-cp090601e2/pdf/f-cp090601e2.pdf>

⁶ <http://www.asso-af447.fr>

L'association révèle la cause de l'accident comme un enchaînement de facteurs, l'élément le plus essentiel étant la défaillance des sondes *Pitot*, les senseurs responsables de mesurer l'altitude, la vitesse et la température de l'avion. Cette défaillance attribue la responsabilité principale de l'accident à *Thales*, le fabricant des sondes en question, à *Airbus*, le fabricant de l'avion et à Air France. En résumé, un givrage de ces sondes aurait engendré des mesures de vitesse et altitude incohérentes, ce qui aurait eu par conséquent une panne de l'ordinateur. Face à cette situation, les pilotes auraient augmenté la poussée des réacteurs (procédure d'urgence recommandée par Airbus), ce qui aurait engendré une vitesse trop excessive et par conséquent la chute de l'avion.

Cette hypothèse tient plus précisément à un rapport publié en Octobre 2009 par deux pilotes d'Air France, Gérard Arnoux et Henri Marnet-Cornus, révélé par le Journal du Dimanche⁷. Le rapport en question dénonce une série de négligences des entreprises et organismes du secteur aérien, qui auraient sous-estimé le problème d'un possible givrage des sondes.

Le rapport affirme qu'Airbus avait constaté en décembre 1995 que les critères de certification des sondes étaient obsolètes⁸, les autorités américaines et européennes de l'aviation civile ayant lu et validé cette note. Cependant, cette mise à jour est devenue obligatoire seulement après le crash de l'AF447, le 10 août 2010. Le rapport complète que Airbus avait recommandé aux compagnies aériennes d'installer des nouvelles sondes dans les avions de la marque, mais Air France aurait choisi de ne pas équiper ses modèles A330 et A340, contrairement à d'autres compagnies aériennes.

Le rapport indique également que les pilotes d'Air France n'avaient jamais été entraînés à gérer une telle situation, et que la procédure d'urgence définie par Airbus dans le cas d'un blocage de sondes était fort dangereuse (la procédure d'urgence demandait l'augmentation de la poussée des réacteurs, ce qui peut créer à haute altitude un risque de chute verticale). Seulement quatre jours après le crash, Air France va demander à ses pilotes de ne pas appliquer la manœuvre d'urgence recommandée par Airbus, et va accélérer le remplacement des sondes Pitot sous la pression de ses pilotes.

Pour conclure, nous nous apercevons que les intérêts individuels et collectifs sont défendus dans chaque publication d'une nouvelle hypothèse ; les pilotes défendent la thèse de la faille technique

⁷ <http://www.lejdd.fr/Societe/Justice/Actualite/AF447-Le-rapport-qui-accuse-139293/>

⁸ Depuis 1947, les sondes étaient testées à -40 degrés et 30 000 d'altitude, un avion moderne peut arriver à -70 degrés et 41 000 d'altitude

des sondes, pendant qu'Air France et Airbus affirment l'hypothèse d'une erreur plutôt humaine, insistant sur le fait que les mesures de sécurité étaient dans les normes acceptées par les autorités américaines et européennes de l'aviation civile. Le point de tension apparaît justement sur la non-publication d'une cause officielle ; les familles exigent la responsabilité juridique des entreprises aériennes, mais le BEA tient à ne rien publier avant la récupération des boîtes noires.

c) Objectifs

L'analyse du traitement médiatique d'un même événement dans deux contextes culturels différents peut servir à éclairer la question de la manière dont les médias gèrent l'opinion publique. L'analyse des similitudes et des différences rencontrées aideront à dépouiller les faits qui conditionnent le traitement de l'information : contexte culturel, cadre politique, économique, juridique, entre autres.

Dans cette optique, l'objectif premier de ce travail de comparaison des informations diffusées sur le crash du vol AF447 au Brésil et en France est de mettre en évidence le rôle du contexte culturel et des autres cadres d'influence dans la gestion de l'opinion brésilienne et française par rapport à l'accident.

Mon hypothèse de départ considère que le contexte culturel est le plus grand facteur conditionnant le traitement de l'information. J'imagine que la plus grande différence retrouvée sera le traitement de la souffrance des familles des victimes du crash, d'autant plus dramatisée au Brésil que la culture médiatique brésilienne explore la souffrance au jour-le-jour dans les tabloïds et autres programmes populaires ; les proches des victimes devront pleurer et confesser leur douleur devant les caméras davantage qu'en France.

Pour ce qui relève d'autres cadres d'influence du traitement médiatique, je pense que les médias français seront plus discrets que les brésiliens pour présenter la cause de l'accident comme une faille technique, vu qu'il s'agit d'Air France, la plus grande compagnie aérienne française. Dans le sens inverse, les brésiliens pourraient accuser Air France de la faute de l'accident avec moins de réserve.

Ce mémoire essayera donc de confirmer ou contredire ces hypothèses de départ tout en recherchant d'autres facteurs explicatifs. Au fur et à mesure que différences et similitudes seront retrouvées dans le traitement médiatique du crash par les deux pays, nous discuterons des cadres d'influence qui pourront être à l'origine de ces dissemblances, dans le but d'en dégager les mouvements conscients de formation et gestion des opinions publiques par les médias français et brésiliens.

d) Méthodologie

I. Délimitation du corpus

Une analyse comparative complète du traitement médiatique du crash du vol AF447 devrait concerner l'examen critique de plusieurs médias français et brésiliens, tous supports confondus. Le temps réduit de préparation de ce mémoire a imposé cependant une forte contrainte dans le choix du corpus. De plus, le fait qu'il s'agisse d'une étude comparative exige l'utilisation de sources d'informations le plus analogues possibles ; sources parvenant d'un même support (télévision, radio, presse ou internet), et ayant une approche rédactionnelle le plus semblable possible.

Compte tenu de ces deux contraintes, j'ai décidé d'analyser les journaux télévisés du soir des chaînes privées présentant la plus grande audience dans les deux pays : le *20 Heures* de *TF1* et le *Jornal Nacional* de *GLOBO*. Cette analyse a consisté dans le visionnage de l'intégralité des émissions, ainsi que dans l'analyse de leurs caractéristiques de fond et de forme, parmi lesquels la catégorisation des séquences et la mesure de leur durée.

Le choix d'un journal télévisé se justifie par le fait que la forme et la durée de présentation des émissions est similaire dans les deux pays ; images des présentateurs en studio intercalées avec reportages édités préalablement et interventions de reporters sur le terrain, tout en une durée approximative de 30 à 40 minutes (40 minutes en moyenne au Brésil avec trois coupures commerciales de 60 à 90 secondes, et 35 minutes en moyenne en France, sans coupures commerciales).

Le choix des chaînes *TF1* et *GLOBO* se justifie par le fait qu'elles sont les plus comparables; ces deux groupes sont privés, ayant comme principale source de revenue la publicité et par conséquent, dépendantes à titre égal de l'audience. D'ailleurs, il s'agit également des chaînes avec le plus d'audience dans leur pays (26,1% de parts d'audience nationale en 2009 pour *TF1*⁹ et approximativement 50% de parts d'audience nationale en 2009 pour *GLOBO*¹⁰), ayant donc le plus d'impact sur l'opinion publique, ce qui rend leur choix d'autant plus adapté à l'analyse proposée dans ce mémoire.

⁹ Source : Médiamétrie (Médiamat Annuel 2009, sur la base des individus âgés de 4ans et plus) disponible sur <http://www.mediametrie.fr/>

¹⁰ Source : Mediados <http://mediados.digitalpages.com.br/home.aspx>

Après avoir regardé les émissions du *20 Heures* relatives aux premiers jours qui ont suivi l'accident, disponibles à l'Inathèque de France, ainsi que les émissions du *Jornal Nacional* de la même période, disponibles sur le site internet de la chaîne¹¹, je me suis aperçue que le pourcentage de temps dédié au crash du vol AF447 dans les deux journaux télévisés en question avait baissé de 80% à 20% en moyenne après dix jours de diffusion. J'ai donc limité mon corpus d'analyse à la période du 1^{er} au 10 Juin 2009.

II. Catégorisation du Corpus

Au cours de l'analyse, la nécessité d'une catégorisation des émissions m'est parue comme essentielle à la précision de l'étude comparative, du fait que l'information était présentée de manière nettement différente selon son approche du sujet. Les catégories utiles à distinguer les séquences ont été définies telles que suit:

Information sur le vol : cette catégorie comprend les informations sur l'avion et vol, telles que le modèle d'avion, le nombre de personnes à bord, l'heure du départ, le trajet prévu du vol, entre autres. Ce sont des informations qui ne visent pas à donner une hypothèse sur la cause de l'accident, mais seulement la description des faits.

Information sur les victimes : concerne des informations sur l'identité des victimes, telles que nom, prénom, âge, profession.

Hypothèses : concerne tous les reportages portant sur les éléments de l'enquête sur la cause de l'accident.

Recherches : concerne les informations sur les recherches réalisées pour trouver les corps et débris de l'avion.

Prise en charge des proches : concerne toutes les informations sur la manière avec laquelle les autorités françaises et brésiliennes, telles que la police et Air France, s'occupent des proches des victimes.

Souffrance des proches : concerne la diffusion des images et témoins des proches des victimes qui expriment leur peine.

¹¹ <http://g1.globo.com/videos/jornal-nacional>

Curiosités autour du vol : concerne les informations telles que les témoignages de personnes qui étaient censés de prendre le vol mais ne l'ont pas fait, les plus grands accidents aériens de l'histoire ou le ressenti des personnes qui prendront le vol AF447 dans les jours à venir.

III. Rede Globo

Tenant en compte le manque de familiarité des lecteurs non-brésiliens avec *GLOBO*, il me paraît essentiel de faire ici une brève présentation de la chaîne.

La *Rede Globo*¹², plus connue par le nom *GLOBO*, est le plus grand réseau média de l'Amérique Latine, et également l'un des plus grands réseaux de télévision au monde. Couvrant 99,5% de la population brésilienne et présente dans 114 pays, le réseau se prévaut d'une audience moyenne internationale de 100 millions de téléspectateurs par jour. La puissance économique du groupe au Brésil se repartit entre la chaîne hertzienne, 30 chaînes satellites, 9 stations radio, 5 titres de presse national, 15 titres de presse magazine, 5 titres de BD, 2 sociétés d'édition de livres, 2 sociétés de production sonore, 2 sociétés de production audiovisuelle, en plus d'une participation majeure dans grands groupes de l'industrie alimentaire, immobilière, entre autres.

Créée en 1965, un an après le coup d'Etat militaire¹³, *GLOBO* a été conçue avec le rôle principal de promouvoir l'idée d'une identité nationale, la télévision étant vue comme un outil puissant de gestion de l'opinion publique, et la formation d'une identité nationale unique étant aperçue comme essentielle aux politiques de nationalisation développées à l'époque. Ce rôle va marquer la programmation de la chaîne, reposant à 90% sur sa propre production, même après la démocratisation du pays, cadre politique stable depuis 1985.

Un grand exemple de l'influence de la chaîne sur la gestion de l'opinion publique brésilienne tient aux *télenovelas*¹⁴, la plus grande offre de la programmation de *GLOBO*. Ces *télenovelas*, et plus précisément, celle diffusée au *prime time*, sont connues par leur éminente influence sur l'opinion

¹² Sources : http://redeglobo.globo.com/Portal/institucional/folderelectronico/g_tv_globo.html

¹³ JOHNSON Renata, *The role of TV Globo internacional for brazilian immigrants in south Florida and Toronto*. Thesis : Master of Arts. University of Missouri-Columbia, p. 18

¹⁴ Romans feuilletons diffusés du lundi au samedi en chapitres de 50 minutes avec une durée moyenne de neuf mois. La chaîne diffuse cinq *télenovelas* par jour, ce qui représente plus de 20% de son temps de diffusion

publique. Mauro Porto¹⁵, brésilien docteur en communication de l'Université de Californie et professeur à la Tulane University, à la Nouvelle Orléans, écrit que grâce au réalisme avec lequel elles abordent la société brésilienne, les telenovelas de *GLOBO* apparaissent comme un forum national de discussion des problèmes sociaux et politiques du pays. Par exemple, la telenovela *Laços de Família* (2001), discutait des problèmes sociaux liés au traitement des maladies graves, à travers la figure d'un personnage qui souffrait de la leucémie. Pendant la diffusion de cette fiction, le nombre de donations de la moelle osseuse au Brésil a augmenté de 20 à 900 par mois.

Pour conclure, Il est important de préciser que malgré sa relation historique particulière avec les Pouvoirs Publics, *GLOBO* demeure une chaîne privée orientée vers l'audience. Différemment du cadre télévisé européen, qui compte une offre notoire de chaînes publiques, le cadre télévisé brésilien a été inspiré du modèle politique américain, non-interventionniste. Les trois chaînes publiques éducatives non-payantes¹⁶ et d'autres chaînes parlementaires ne disputent pas en termes d'audience les plus grands chaînes de télévision brésiliennes.

¹⁵ PORTO Mauro P., Realism and Politics in Brazilian Telenovelas. *Media International Australia, Incorporating Culture & Policy*, Février 2003, No. 106, pages 35-45

¹⁶ [TV Brasil](#), [TV Cultura](#), [TV Escola](#)

2. Résultats

L'analyse des émissions du *20 Heures* de TF1 et du *Jornal Nacional* de GLOBO, pendant les dix jours qui ont suivi l'accident (du 1^{er} au 10 Juin 2009), ont permis de distinguer des différences et similitudes de forme et fond entre les deux journaux télévisés. Les dissemblances de forme relèvent de la construction de l'émission, et les dissemblances de fond relèvent du contenu de l'information qui a été diffusé.

a) Similitudes et différences de forme

Les deux journaux télévisés regardés présentent très peu de différences de forme ; leur durée, organisation et techniques de mise en récit de l'information étant presque identiques. Les légères différences rencontrées concernent le formalisme de leur l'ambiance.

I. Techniques de construction de l'émission

Comme dit auparavant, la durée des émissions du *Jornal Nacional* et du *20 Heures* est semblable, variant de 30 à 40 minutes en moyenne. L'organisation des émissions est également semblable ; les images des présentateurs en studio sont intercalées avec reportages édités préalablement et interventions de reporters sur le terrain.

Entre les techniques de mise en récit de l'information, de nombreuses similitudes sont également retrouvées. Les deux émissions utilisent des reportages composés par séquences de quinze à vingt secondes intercalant images commentées par une *voix off* avec interventions de témoins, qui apportent différents arguments au sujet présenté. Selon M. Frédéric Lambert, professeur à l'IFP¹⁷, cet usage relève d'une technique qui vise à mimer le débat démocratique, engendrant ainsi un effet de réalité sur l'information diffusée ; le fait en question est présenté à travers d'images, ce qui donne au spectateur le sentiment de simultanéité avec la réalité, donc l'illusion de participer au fait réel lui-même, puis ce fait est commenté par différents individus (témoins) qui présentent points de vue

¹⁷ Cours de Sémiotique des images d'information et communication du Master1 Information et Communication

distincts sur le sujet, ce qui donne au spectateur le sentiment de connaître le fait réel dans son intégralité.

Dans le cas spécifique de l'accident du vol AF447, où il y a l'impossibilité de relater le fait réel par des images, les deux émissions ont fait semblablement l'usage de *schémas 3D* (reproduction par ordinateur de ce qui est censé être le fait réel). Cet usage donne au spectateur, en plus du sentiment de maîtrise de la réalité, l'idée de maîtrise de la connaissance technique sur le sujet (compréhension du mode de fonctionnement des avions *Airbus A330*, des procédés de pilotage, du fonctionnement des boîtes noires, entre autres).



Schéma 3D par TF1



Schéma 3D par GLOBO

Une autre technique utilisée également par les deux émissions dans la présentation de l'accident du vol AF447 est le *direct*, où un reporter parle en temps réel d'après un lieu spécifique. Cet usage renforce le sentiment de maîtrise du fait réel par le spectateur car il le présente en simultanéité.



Reporter de TF1 en direct du Brésil



Reporter de GLOBO en direct de Paris

L'utilisation des mêmes techniques de construction de l'émission par le *Jornal Nacional* et par le *20 heures* laisse donc voir une certaine homogénéité des journaux télévisés. Ces techniques peuvent par ailleurs être retrouvées dans les manuels de journalisme.

II. *Ambiance*

En dépit du fait que les deux émissions se prévalent des mêmes techniques de construction de l'émission, une différence de forme apparaît dans la formalité de l'ambiance.

Le *Jornal Nacional* exhibe un couple de présentateurs (qui sont d'ailleurs un vrai couple, marié avec trois enfants), assis derrière une table, sur une mezzanine qui donne sur la rédaction du journal. Ce cadrage principal nous montre un ensemble où les deux présentateurs, complices, apparaissent en premier plan, leurs mains visibles, laissant voir d'autres journalistes responsables pour la conception de l'émission en deuxième plan.

Cette ambiance est plus informelle que l'ambiance du *20 Heures*, qui montre une seule journaliste¹⁸ cadrée de manière plus serré (sans que le spectateur puisse voir ses mains) devant plusieurs petits écrans qui passent des images variées.



Cadrage principal du Jornal Nacional



Cadrage principal du 20 Heures

Le moindre formalisme du *Jornal Nacional* par rapport au *20 Heures* est encore plus accentué par le fait que les deux présentateurs discutent entre eux et avec les reporters qui interviennent en direct (les présentateurs et le reporter intervenant se saluent à chaque intervention, avec des expressions telles que « bonjour, raconte-nous ce qui se passe à Paris »). Le mouvement visible des mains rend également l'ambiance d'autant plus familière. Cette situation place le spectateur brésilien dans une situation confortable, lui donnant le sentiment de participer à l'émission.

Plus de similitudes que de différences de forme ont ainsi été retrouvées entre les deux journaux télévisés. Si l'ambiance est plus formelle en France, les techniques de construction de l'émission sont similaires.

¹⁸ Laurence Ferrari du lundi au jeudi et Claire Chazal du vendredi et dimanche

b) Similitudes et différences de fond

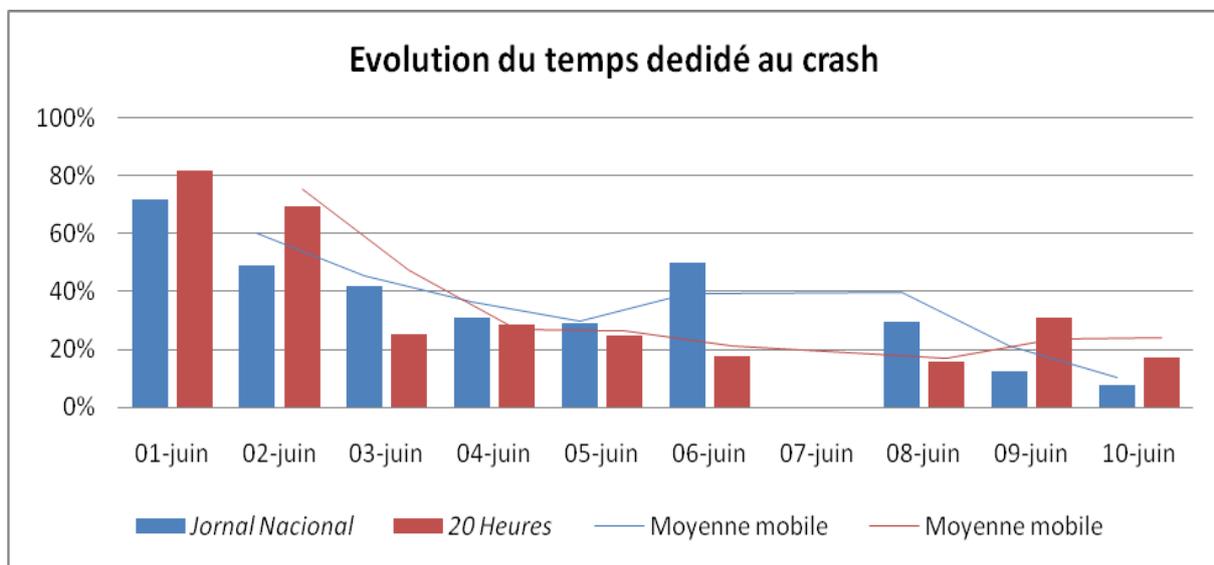
L'analyse des dissemblances du contenu de l'information qui a été diffusé sur le crash sera ici présentée sous sa forme quantitative. Cette analyse concerne l'évolution du temps dédié au crash par le *Jornal Nacional* et par le *20 Heures* et la répartition de ce temps par type d'information¹⁹.

Il est nécessaire de mentionner que, contrairement aux émissions du *20 Heures*, disponibles en entier pour visionnage à l'INA, les émissions du *Jornal Nacional* ne sont pas disponibles en entier sur le site internet de la chaîne *GLOBO*, la totalité des émissions étant accessible à partir d'un menu de reportages. Cette différence essentielle d'accès aux émissions peut avoir réduit la précision des données ici présentées.

¹⁹ Voir données statistiques en annexe : Annexe 1, p. 53

I. L'évolution du temps dédié au crash

Comme dit ci-dessus, le temps dédié au crash par les deux journaux télévisés à été réduit de 80% à 20% en moyenne du premier au dixième jour qui a suivi l'accident. Les similitudes et différences rencontrées dans l'évolution du temps total dédié au sujet laissent passer peu d'informations.

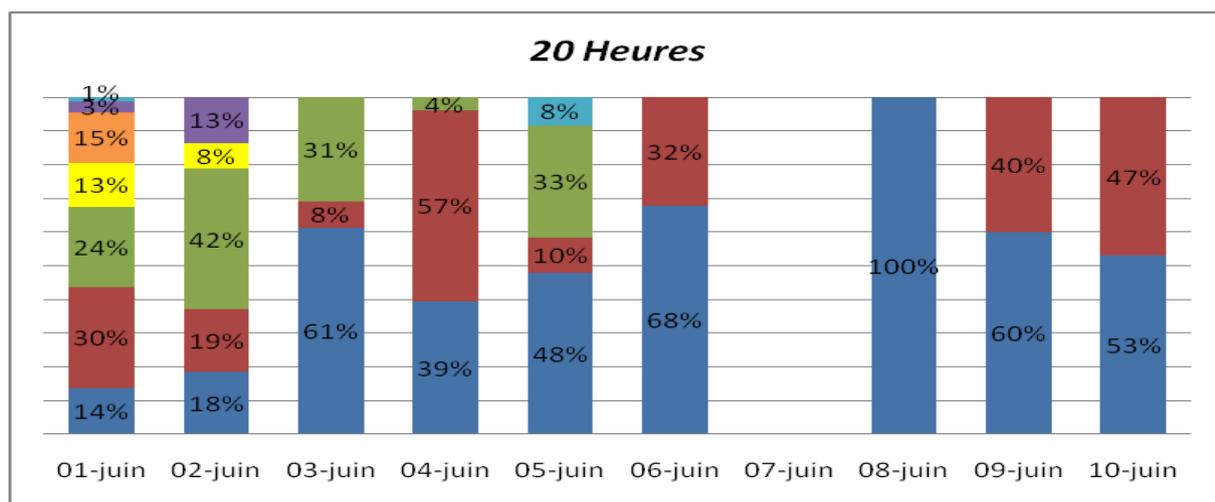
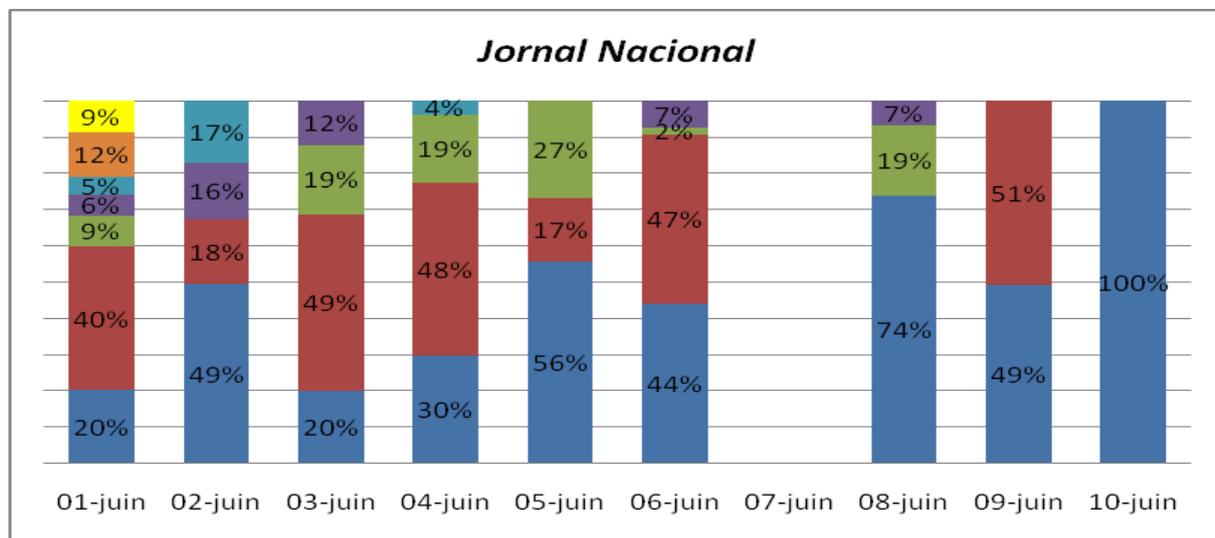


Le graphique nous montre que pendant la première semaine qui a suivi l'accident (le 1^{er} juin étant un lundi), le pourcentage du temps dédié au crash par les deux journaux télévisés n'a été équivalent qu'au 4 et 5 juin, jeudi et vendredi respectivement. Le temps dédié par le *20 Heures* a été supérieur à celui du *Jornal Nacional* pendant les deux premiers jours, puis au troisième jour cette logique s'est inversée. Pendant la deuxième semaine qui a suivi l'accident, le temps dédié au crash par le *Jornal Nacional* a baissé constamment et plus vite que celui du *20 Heures*.

Il est important de préciser ici que pendant le weekend la structure des émissions des deux journaux télévisés change ; l'émission du samedi du *Jornal Nacional* est un résumé des informations de la semaine, alors que, le dimanche, il n'y a pas de diffusion. Pour le *20 Heures*, le samedi et le dimanche correspondent à émissions réduites comportant des commentaires sur les offres culturelles de l'actualité. Cette différence de structure peut expliquer la différence du temps dédié au crash par les deux chaînes le samedi. Dans le dimanche en question, *TF1* a diffusée une édition spéciale *Elections Européennes*, qui a pris toute la durée du dépouillement des votes. Pour cette raison, j'ai choisi de ne pas considérer l'émission du dimanche du *20 Heures* dans l'analyse.

II. La répartition du temps consacré au crash par type d'information

Plus pertinente que que l'évolution du temps total dédié au crash, l'analyse de la répartition de ce temps par catégorie d'information nous apporte quelques éléments de comparaison intéressants.



- Recherches
- Hypothèses
- Prise en charge des proches
- Souffrance des proches
- Information sur les victimes
- Information sur le vol
- Curiosités autour du vol

Les graphiques montrent que les informations concernant les recherches et les hypothèses ont été les plus nombreuses dans la période analysée pour les deux journaux télévisés. Dans le sens contraire, l'exposition de la souffrance des proches, ainsi que les informations sur les victimes, ont été plus nombreuses au Brésil, alors que la prise en charge des proches par les autorités a été plus traitée en France. Cette dernière observation confirme l'hypothèse de départ que la souffrance des

proches des victimes serait plus abordée au Brésil, tout en présentant la nouvelle donnée que la prise en charge des familles par les autorités est plus abordée en France.

Ces résultats nous permettent enfin de retrouver quelques points d'analyse intéressants entre les deux journaux télévisés. La similitude rencontrée par rapport à la priorité de temps de diffusion accordée aux informations concernant les hypothèses et les recherches, peut illustrer une approche de l'accident avec le but d'attirer l'attention et d'obtenir la fidélité du téléspectateur : l'avancement de l'enquête sur la cause de l'accident produit du suspense, ce qui attire le spectateur, pendant que l'addition des informations sur les recherches (numéro de corps et débris retrouvés) raconte une histoire, comme un roman feuilleton, ce qui produit un effet de fidélisation de l'audience.

Le résultat de l'analyse des émissions du *20 Heures* de *TF1* et du *Jornal Nacional* de *GLOBO* ont ainsi présenté plus de similitudes que de différences. Les émissions sont construites de la même façon, utilisant les mêmes techniques, et l'organisation du contenu diffusé sur l'accident a donné la priorité aux mêmes informations : enquête et recherches.

Ce constat d'une similitude prépondérante entre les deux journaux télévisés soulève une nouvelle hypothèse : la spécificité du sujet ; un fait dont on ne connaît pas la réalité (donc sur lequel on a très peu à dire) ou dont on ne peut pas parler (les médias n'ont en aucun moment dit la vérité brutale sur la disparition des corps des victimes : détruits et mangés par des requins et poissons) a contribué à ce que les journalistes se fixent davantage sur les techniques usuelles de mise en récit de l'information.

En partant de cette nouvelle hypothèse, nous discuterons de comment *TF1* et *GLOBO* ont contribué à gérer l'opinion publique sur l'accident.

3. Discussion

Nous avons vu que l'analyse des émissions du *Jornal Nacional* de Globo et du *20 Heures* de TF1 pendant les 10 jours qui ont suivi l'accident ont présenté plus de similitudes que de différences ; les techniques de construction de l'émission étant similaires ainsi que les informations priorisées : enquête et recherches. Nous avons ensuite émis l'hypothèse que ces similitudes seraient d'autant plus accentuées que la vérité sur le sujet est inconnue ou indicible.

Partant de cette idée que face à un sujet pour lequel les médias n'ont pas beaucoup à dire, ou ne peuvent pas le dire, ils s'accrochent davantage aux techniques de mise en récit de l'information, nous discuterons des différences rencontrées entre les deux journaux télévisés en analysant les techniques utilisées.

Avant de nous y lancer, j'aimerais cependant vous proposer un éclairage sur les concepts qui concernent l'idée de gestion de l'opinion publique. Je ferai une brève présentation des concepts d'espace communicationnel et d'opinion publique, appuyés sur les textes d'Arnaud Mercier et Patrick de Charaudeau.

1. Espace communicationnel

Arnaud Mercier²⁰, dans les années 90, nous invite à repenser le modèle d'espace public proposé par l'Ecole de Francfort, d'un « *lieu privilégié de confrontation des opinions éclairées entre l'Etat et les individus ou les groupes sociaux* », avec la présence des médias comme relais de la discussion publique. L'auteur qualifie cette nouvelle conception d'espace public d'*espace communicationnel*, où les acteurs qui concentrent la parole sont les hommes politiques, journalistes, professionnels de la communication, voire les chercheurs et également les sondeurs et commentateurs de sondages, et où le peuple devient le « public ».

Les médias, dans cette logique, sont les gestionnaires de l'accès à l'espace communicationnel, ce qui leur confère un rôle central dans la gestion de la discussion publique, mais qui n'implique cependant

²⁰ MERCIER Arnaud, *Le journal télévisé: politique de l'information et information politique*, p. 135

pas un pouvoir surpassant des médias. En effet, ce pouvoir s'exerce en amont, au niveau de la sélection et du traitement réservé à certaines personnes, catégories sociales et idées. Ce rôle gestionnaire ne signifie également pas que d'autres canaux d'influence, comme le lobbying, actions collectives non-médiatisées, ou autres instances collectives de production du sens social, comme la famille, l'école ou le travail, ne persistent pas. D'ailleurs, l'émergence de l'internet vient changer la logique de gestion de l'espace communicationnel. Or, si l'internet permet la diffusion de la parole du plus grand nombre dans un espace public de discussion, son accès reste encore plus faible que celui à la télévision ; 58,1 millions est le nombre de français équipés d'une télévision en 2009, soit 90% de la population, tandis que le nombre d'internautes réguliers est de 19,8 millions, soit 31% de la population. Le temps moyen passé devant la télévision est par ailleurs plus long que celui passé sur l'internet : 3h25 contre 1h20 en 2009, malgré une augmentation du temps passé sur internet et une baisse du temps passé devant la télévision²¹.

L'accès à l'espace communicationnel géré en grande partie par la télévision reste donc une condition essentielle pour « se faire entendre » dans l'espace public, les médias désignant les acteurs qui auront la parole. Mais l'influence de *l'opinion publique* dans la production de l'information médiatisée ne peut pas être négligée.

II. *Opinion publique*

Arnaud Mercier affirme que le « contrôle » que le public pourrait avoir dans l'espace communicationnel serait essentiellement « sondagier », et que les médias, en tant que relayeurs et commentateurs des sondages, deviendraient les représentants par excellence de cette *opinion publique*.

Patrick Charaudeau²², également dans les années 90, va nous présenter une définition plus ample de la formation de *l'opinion publique* ; un produit de la relation entre la réception et la production de l'information médiatique.

²¹ Source : Médiamétrie : Médiamat Annuel 2009 pour les données sur la télévision et Communiqué Année internet 2009 pour les données sur l'internet. Pourcentage calculé sur la base de la population française au 1^{er} janvier 2010, publiée par l'INSEE : 64,7 millions

²² CHARAUDEAU Patrick, *Le discours d'information médiatique. La construction du miroir social*, p. 81

Selon l'auteur, la production de l'information médiatique prend en compte les comportements de consommation médiatique du public, mesurés à travers de « l'audimat », ainsi que l'observation des effets divers produits, à travers des « études d'impact », pour construire une information qui influencera à son tour ces comportements et effets. Un phénomène circulaire s'établit ainsi entre la réception et la production de l'information médiatique ; tantôt les médias justifient leurs stratégies prétendant qu'ils répondent aux attentes de leur public, tantôt les médias vont influencer ces attentes.

Gestionnaires en grande partie de l'accès à l'espace communicationnel, les médias influencent ainsi l'opinion publique. Mais comment se passe cette influence ? Quels aspects sont pris en compte dans la stratégie de production de l'information ?

Charaudeau nous invite à penser que les médias, soumis à la concurrence du libre marché, réalisent un double effort pour essayer de capter leur public ; ils prennent en compte à la fois sa capacité intellectuelle et sa sensibilité affective, et structurent l'information de manière à attirer leur attention de façon rationnelle, par le biais d'un discours crédible, et de façon non-rationnelle, par le biais de la mise en spectacle de l'information.

Cette idée révèle la contradiction notable auxquelles sont soumis les médias : être le plus crédible possible tout en suscitant l'émotion du public.

Je vous propose donc de structurer notre discussion sur ces deux contraintes majeures auxquelles ont été soumises *Globo* et *TF1* : être crédible et attirer l'émotion. Nous verrons que pour donner l'information sur l'accident, tant le *Jornal Nacional* que le *20 Heures* se sont réfugiés dans la fiction, pour obtenir de la crédibilité, et dans l'émotion, pour attirer le public.

1) Le refuge dans la fiction

Les résultats présentés auparavant nous avaient montré qu'une grande partie des techniques de mise en récit de l'information télévisée cherchent à produire un effet de réalité sur le spectateur. Nous partagerons ces techniques en deux groupes : les techniques couramment utilisées par les médias, ce que nous appellerons de techniques de *faux semblant*, et les techniques utilisées davantage dans le cadre du crash, qui visaient à créer un effet de réel face à l'ignorance ou l'impossibilité de communiquer la réalité. Nous appellerons ces dernières : techniques de *fausse réalité*.

a) *La fausse réalité*

Ou le recours à l'effet de réel face à l'impossibilité de l'accès à la réalité.

I. **L'information immédiate** : la fausse cause, les faux débris

L'immédiateté est une technique régulièrement utilisée par les journaux télévisés dans le but d'avoir de la crédibilité, car un des arguments rationnels qui influence le choix du spectateur sur la chaîne à regarder c'est la vitesse avec laquelle l'information leur est fournie.

Cette technique, devenue presque une contrainte, peut nous expliquer la plus étonnante différence observée entre le *20 Heures* et le *Jornal Nacional* au sujet du crash : l'hypothèse sur la cause de l'accident présentée par les deux chaînes a été complètement différente, voire opposée, dans le 1^{er} jour qui a suivi l'accident.

La fausse cause

L'émission du *20 Heures* du 1^{er} Juin 2009, ainsi que celle du *Jornal Nacional*, ont consacré la plupart de leur temps de diffusion aux informations relatives à la cause de l'accident ; 30% pour *TF1* contre

40% pour *GLOBO*²³. Cependant, les hypothèses présentées par les deux chaînes ont été opposées ! Le *20 Heures* a soutenu la cause comme étant la foudre, pendant que le *Jornal Nacional* l'a indiquée comme « inconnue jusqu'au moment », tout en indiquant qu'il était très improbable que la foudre ait été à l'origine de la disparition de l'avion.

Le générique du *20 Heures* annonce l'accident par la phrase "*sans doute été foudroyé* ». Selon Arnaud Mercier²⁴, « *Le générique est le lieu d'origine de la légitimation de l'information* », il est responsable de la hiérarchisation des nouvelles et « *Il crée l'espace d'énonciation des journalistes, il détermine le niveau d'attente du public* ». En affirmant dans le générique que l'avion aurait été « sans doute foudroyé », *TF1* laisse donc voir son choix rédactionnel d'affirmer la cause de l'accident comme étant la foudre.

Le contenu de certains reportages laisse également voir cette décision ; un reportage de deux minutes nous décrit la zone du « pot au noir », une zone intertropicale où se produisent souvent des orages et turbulences violentes, par où l'avion aurait passé, puis une interview avec Evelyne Dhéliat, la présentatrice météo de *TF1*, nous explique les conditions météorologiques auxquelles l'avion aurait été exposé. Un reportage de trois minutes est même consacré à l'explication de la façon dont un avion réagit à une décharge électrique !

Le *Jornal Nacional*, en dépit du fait d'avoir consacré beaucoup de son temps de diffusion aux hypothèses, ne va pas défendre une cause spécifique. Leur générique diffuse seulement les informations factuelles sur le vol²⁵ et leur choix rédactionnel nous montre encore une volonté de contredire les médias qui avaient annoncé la foudre comme hypothèse principale ; une intervention de Sônia Bridi, leur correspondante à Paris, présente l'opinion des experts français comme étant contraire à l'hypothèse de la foudre : « il est très difficile que la foudre fasse tomber un avion », « il faut beaucoup plus qu'une tempête pour faire tomber un avion, ceux-ci étant construits pour résister jusqu'aux ouragans²⁶ », puis un reportage va renforcer cette faible possibilité de la foudre comme origine de la disparition de l'avion.

²³ Voir données statistiques en annexe : Annexe 1, p. 53

²⁴ MERCIER Arnaud, *Le journal télévisé: politique de l'information et information politique*, p. 200

²⁵ Nombre de victimes, trajet prévu de l'avion et heure de la disparition : « *um avião da Air France com 228 pessoas à bordo está desaparecido há mais de 20 horas. O voo 447 saiu do Rio de Janeiro com destino à Paris, na França. Segundo a companhia aérea, 58 brasileiros embarcaram no voo* »

²⁶ « *é muito difícil que um raio derrube um avião* », « *é preciso mais do que uma tempestade para derrubar uma avião* », « *os aviões são construídos para enfrentar até furacões e saírem ilesos* »

Les émissions du deuxième jour qui a suivi le crash ont consacré beaucoup moins de temps aux hypothèses ; 19% du temps total dédié au crash pour *TF1* contre 18% pour *GLOBO*, par rapport à 30% et 40% la veille, respectivement. Les deux chaînes ont également changé leurs discours en insistant sur le fait que seules les boîtes noires permettraient de connaître la cause précise ; le *20 Heures* a par ailleurs annoncé le changement de son discours par l'affirmation dans le générique : « *la foudre ne convient plus aux pilotes* ».

L'analyse des émissions du 1^{er} juin 2009 des deux journaux télévisés nous illustre ainsi la contrainte d'immédiateté auxquelles ont été soumis le *Jornal Nacional* et le *20 Heures* pour avoir de la crédibilité ; les deux chaînes ont consacré une grande partie de leur temps de diffusion aux hypothèses sur la cause de l'accident quand aucune information précise n'était connue sur le sujet. Cette imprudence est d'autant plus grave dans le *20 Heures*, qui affirme la cause comme étant la foudre, information qui se révélera fausse.

Cette même imprudence, due à l'immédiateté, a pu être observée dans l'émission du 2 juin 2009 du *Jornal Nacional*, qui a consacré 49% de son temps de diffusion sur l'accident aux recherches, informant que des débris de l'avion avaient été repérés dans l'Océan Atlantique. Deux jours plus tard cependant, ces débris se révéleront comme appartenant à un navire cargo.

Les faux débris

Dans son émission du 2 juin 2009, le *Jornal Nacional* explique qu'un avion de la force aérienne brésilienne avait retrouvé des débris du vol 447 sur l'océan²⁷. Le ministre de la défense brésilien à l'époque, M. Nelson Jobim, confirme cette découverte aux journalistes, puis d'autres reportages sur les recherches en suivent, expliquant en détail l'organisation des opérations de recherche et d'analyse des débris. L'émission du même jour du *20 Heures* va également mentionner la découverte brésilienne, mais avec la réserve qu'il « *reste à confirmer qu'il s'agit des débris du vol AF447* ».

L'imprudence de la diffusion de cette (fausse) information diffusée par le *Jornal Nacional* a été d'autant plus grande qu'elle ne sera corrigée que trois jours après sa diffusion ; les présentateurs vont annoncer que les médias français avaient critiqué la presse brésilienne pour sa précipitation, et

²⁷ Une boue, une poltronne et tâches d'huile et kérosène

vont rediffuser des images du 2 juin, où le ministre de la défense affirmait avoir retrouvé les débris, de sorte à déplacer l'imprudence de la rédaction sur les autorités brésiliennes.

De toutes les différences perçues entre les deux pays dans le traitement de l'information sur le crash, les publications d'une fausse cause et de faux débris ont été les plus marquantes.

Mes hypothèses sur les cadres d'influence qui ont conduit chaque chaîne à son choix rédactionnel, concernent la confiance dans la « parole nationale », le cadre économique et d'autres faits, comme le décalage horaire.

Premièrement, la foudre a été l'hypothèse affichée par Air France le 1^{er} Juin 2009 ; le fait qu'Air France soit une compagnie française peut expliquer que *TF1* y fasse plus de confiance que *GLOBO*. Le même phénomène se produit pour la diffusion des faux débris, information qui avait été annoncée par le ministre de la défense brésilien.

Deuxièmement, il est aussi important de prendre en compte le cadre économique dans lequel les deux chaînes sont insérées. *GLOBO* est le leader du marché brésilien entre 9 autres chaînes hertziennes²⁸, avec presque 50% de parts d'audience nationale en 2009²⁹, le *Jornal Nacional* étant le journal télévisé le plus regardé, avec plus d'audience que tous les autres journaux télévisés réunis³⁰. *TF1* est aussi leader dans le marché français, avec 26,1% de parts d'audience nationale en 2009 mais l'audience du *20 heures* n'est pas toujours la plus élevée, son rôle de leader étant largement disputé par le *20 Heures* de *France 2*. Cette domination du marché dont dispose *GLOBO*, peut expliquer la plus faible nécessité d'immédiateté ; si le *Jornal Nacional* n'éclaire pas les téléspectateurs sur la cause de l'accident, pendant que d'autres journaux télévisés le font, il est peu probable que les Brésiliens *zappent*. La même situation en France est moins vraie.

Troisièmement, il est aussi important de ne pas négliger l'influence du décalage horaire dans la conception des émissions ; en été, la France a cinq heures d'avance sur le Brésil, ce qui leur laisse moins de temps pour préparer l'information à être diffusée.

²⁸ *Rede Globo, Sistema Brasileiro de Televisão (SBT), Rede Bandeirantes de Televisão, Rede TV!, Rede Record de Televisão, Central Nacional de Televisão (CNT), TV Gazeta São Paulo, MTV e Cultura (SP).*

²⁹ Source : Mediadados <http://mediadados.digitalpages.com.br/home.aspx>

³⁰ Le *Jornal Nacional* a eu une audience moyenne en 2009 de 15,4%, pendant que chacun des 4 autres journaux télévisés des chaînes hertziennes (*Jornal da Band, Jornal da Record, Rede TV News* et *SBT Brasil*) n'ont pas dépassé les 2%. Source : Media Workstation IBOPE (sur la base des individus âgés de 5ans et plus)

En plus de l'identification des cadres d'influence qui ont déterminé le traitement de l'information, un autre aspect intéressant se dégage de cette analyse : elle nous permet de voir que l'immédiateté auxquelles sont soumis les médias peut finir par nuire à la crédibilité, les procédés appliqués dans le but de construire une image crédible aux yeux du spectateur pouvant travailler contre eux-mêmes.

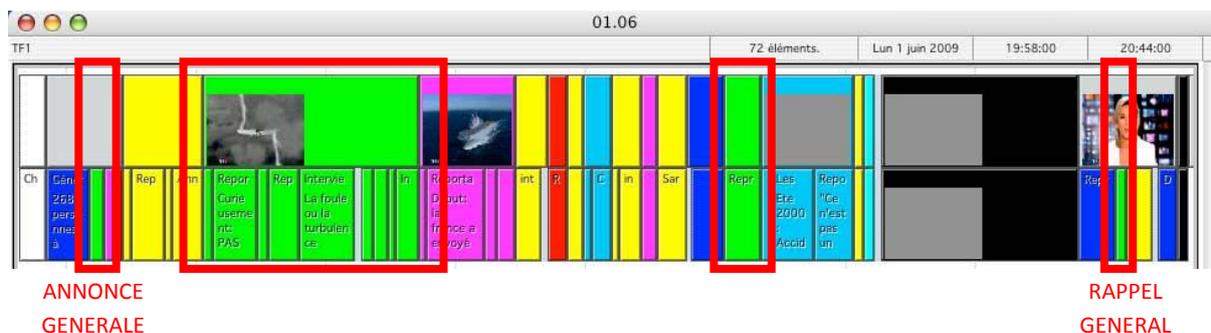
D'autres procédés utilisés dans le but d'avoir de la crédibilité ont par ailleurs aussi démontré un « effet contraire » : l'utilisation d'arguments opposés.

II. L'effet d'enquête : l'utilisation d'arguments opposés

Toujours selon Arnaud Mercier³¹, l'utilisation d'arguments opposés, ou la *présentation bipartite*, est l'une des constantes du journal télévisé. « *Le journaliste recherche systématiquement les points de vue contraires qui peuvent exister, pour mettre en valeur l'objectivité du discours.* ».

L'analyse de l'hypothèse de la foudre, affichée par l'émission du *20 Heures* du 1^{er} juin 2009 comme étant la cause principale de l'accident, peut également nous illustrer l'utilisation d'arguments opposés comme moyen d'obtenir de la crédibilité aux yeux du spectateur, puisque malgré le fait que la foudre ait été annoncée dans le générique (« *sans doute été foudroyé* ») et dans certains reportages, d'autres hypothèses ont été également présentées au cours de l'émission.

³¹ MERCIER Arnaud, *Le journal télévisé: politique de l'information et information politique*, p. 201



Comme nous illustre l'image ci-dessus, l'hypothèse (couleur verte) a été traitée quatre fois pendant l'émission, en plus du générique (couleur blanche) : la première fois dans un bloc d'annonce générale sur le crash, la deuxième fois dans une série de reportages et interviews, dont une des interviews a été reprise plus tard dans l'émission (troisième fois) et la quatrième fois dans le rappel général. (La couleur noire représente les informations ne concernant pas le crash).

Dans l'annonce générale du crash, la présence d'arguments opposés a déjà été évidente. L'hypothèse annoncée par le narrateur est une « *cause mystérieuse* », suivi par le témoin de François Brousse, directeur de communication d'Air France, qui affirme que « *on ne connaît pas encore la cause* ». Pourtant, une question posée ensuite par un journaliste de TF1 va laisser voir le choix de la rédaction de confirmer l'idée de la foudre : « *c'est possible que ce soit une foudre?* », sa réponse a été « *oui* ».

La série sur les hypothèses, composée de trois reportages et deux interviews, va également illustrer l'utilisation d'arguments opposés ; les deux premiers reportages et la première interview vont présenter des hypothèses opposées à celle de la foudre, pendant que le troisième reportage et la deuxième interview vont reprendre l'idée de la cause comme étant météorologique :

Le premier reportage se concentre sur un témoin qui affirme la cause comme étant un enchaînement de facteurs : météo, erreur humaine, faille technique. Le deuxième reportage vient expliquer que les avions sont construits pour supporter les décharges électriques, et la première interview va conclure que la foudre ne fait pas tomber un avion et que "*quelque chose d'autre s'est passé*", l'hypothèse la plus acceptable étant un enchaînement de problèmes, dont une faille technique.

Dans le sens contraire, le troisième reportage explique la formation de la zone du "pot au noir", concluant que l'avion aurait passé par une zone de violents orages et turbulences, et la deuxième interview confirme cette idée, à travers la participation d'Evelyne Dhéliat, présentatrice de la météo de TF1. Dhéliat rajoute par ailleurs une autre hypothèse qui se révélera également fautive : le givre qui se serait déposé sur l'avion et qui l'aurait alourdi.

La fin du journal va laisser l'hypothèse dans l'air, puisque le rappel général va conclure que la foudre ne serait pas la seule hypothèse « *Plusieurs experts doutent que la foudre, hypothèse évoquée par Air France, soit l'unique cause de la disparition du vol* ».

Les arguments opposés sur les hypothèses de la cause de l'accident vont ainsi remplir le discours de l'émission du *20 Heures* du 1^{er} juin 2009. Or, si cette *présentation bipartite* a été un choix stratégique de *TF1* dans le but de « *mettre en valeur l'objectivité du discours* », elle a fini par nuire à cette objectivité ! Arnaud Mercier rajoute que « *Ce faisant, pourtant, l'idée même d'objectivité est remise en cause, puisqu'il n'est pas établi de hiérarchie dans les points de vue, qui semblent avoir la même légitimité ou le même statut* ». Une hiérarchie des arguments sur la cause du crash est mise en évidence par le générique, mais l'incohérente organisation de la présentation des arguments opposés va rendre trop subtile cette hiérarchie, d'autant plus que la rapidité avec laquelle les informations sont présentées ne laissent pas le temps au spectateur d'y réfléchir.

Un autre fait intéressant à cette analyse est que les hypothèses sur la cause de l'accident seront également opposées entre l'annonce des reportages par la présentatrice en studio et la conclusion des mêmes reportages, ainsi qu'entre les questions posées aux interviewés et leur réponses ! Entre le premier et le deuxième reportage, Laurence Ferrari affirme "*on vient de le voir, la foudre pourrait être à l'origine de cette catastrophe*", quand la conclusion du reportage présentait l'idée d'un enchaînement des causes, dont erreur humaine et faille technique. Dans la même logique, Ferrari affirme que "*les conditions de météo ont joué un rôle prédominant dans cet accident*", après l'interview qui avait conclu que "*quelque chose d'autre s'est passé*". D'ailleurs, la présentatrice va jusqu'à affirmer par erreur que quand il y a de la foudre, le système électrique arrête de fonctionner, et cela après un reportage qu'expliquait que les avions sont foudroyés en moyenne une fois par an !³²

Cette opposition entre le discours énoncé par la présentatrice et le discours relayé par les reportages finit par rendre l'information incohérente. Ainsi, le recours à une *présentation bipartite* engendre un

³² La présentatrice va être également corrigée par Evelyne Dhéliat en affirmant que « *les conditions météo étaient particulièrement défavorables cette nuit dans cette zone de l'équateur* », quand en fait « *Il n'y en avait pas plus que d'habitude* ». Ces failles courantes de la présentatrice laissent imaginer qu'elle ne prend connaissance des informations diffusées qu'au moment du tournage, ce qui signifie qu'il n'y a pas de vérification de la cohésion de l'émission une fois les reportages édités : autre signe de contrainte d'immédiateté

manque de clarté du discours. Une fois de plus, un procédé appliqué dans le but d'avoir de la crédibilité peut produire un effet contraire.

Le *Jornal Nacional* va également utiliser la technique des arguments opposés, notamment au sujet de l'enquête, pourtant de manière moins caricaturale que *TF1*. Toutefois, un exemple ne paraît pas ici nécessaire.

Un autre procédé utilisé par les deux journaux télévisés dans le but de gagner de la crédibilité a été le recours à la parole technique.

III. La parole technique : l'imprécision des informations sur l'enquête

Un troisième point intéressant à remarquer dans cette analyse des techniques utilisées par le *Jornal Nacional* et le *20 Heures* dans le but de créer un effet de réel face à l'ignorance de la réalité, est l'utilisation de connaissances techniques que le spectateur ne maîtrise pas. Comme discuté auparavant, l'utilisation de ce recours sera encore plus utile dans le cadre du crash, dont l'enquête révèle des détails spécifiques tel que la compréhension du mode de fonctionnement des avions *Airbus A330*, des procédés de pilotage, du fonctionnement des boîtes noires, entre autres.

Le *Jornal Nacional* a été le premier à se prévaloir de la parole technique pour apporter des nouveaux éléments à l'enquête. L'émission du 3 juin 2009, le troisième jour qui a suivi l'accident, a présenté dans son générique et dans un reportage l'hypothèse d'une faille des *ADIRUS*, « unités de référence de données³³ », présents en trois exemplaires dans les modèles d'avion *Airbus A330*. Selon l'émission, les *ADIRUS* seraient les pièces responsables de l'envoi d'informations telles qu'altitude, vitesse, direction et position de l'avion à l'ordinateur de bord. Si jamais une de ces trois pièces envoie des informations erronées, l'ordinateur risque de suivre des mauvaises informations. Cette explication est suivie d'images de deux autres accidents concernant des *Airbus A330* également accusés d'avoir

³³ « unidades de referência de dados »

présenté une faille des *ADIRUS* : l'avion de la compagnie aérienne *QANTAS*, le 7 octobre 2008 en Australie³⁴ et l'avion de la compagnie aérienne *TAM*, le 21 mai 2009 au Brésil³⁵.

Cette explication, chargée de connaissances très spécifiques, apporte au spectateur plus de questions que de réponses : comment se passe l'enregistrement de ces informations ? Pourquoi trois unités différentes ? Quelle est l'autonomie des pilotes face à l'ordinateur de bord ? Toutefois, mentionnée pendant quelques secondes entre la présentation d'images différentes, l'utilisation de la parole technique est censée donner au spectateur le sentiment de la maîtrise du sujet.

Cette même utilisation de la parole technique au sujet de l'enquête a également été appliquée par le *20 Heures*, qui a choisit de parler des *sondes Pitot* plutôt que des *ADIRUS*³⁶. Dans l'émission du 4 juin 2009, le *20 Heures* a repris des images d'un journal brésilien³⁷ pour annoncer l'hypothèse de panne des *ADIRUS*, alors qu'aucune explication plus détaillée n'en a été donnée. Le lendemain, un témoin informe que l'avion aurait enregistré des informations de vitesses divergentes et finalement, le 6 juin, l'émission va présenter l'hypothèse d'un dysfonctionnement des capteurs de vitesse, ou *sondes Pitot*, mais toujours sans explication détaillée. L'hypothèse sur le givrage des sondes, qui est défendue jusqu'à aujourd'hui par des spécialistes, va être diffusée seulement le 9 juin 2009, plus d'une semaine après l'accident, dans un reportage qui utilise la parole technique de spécialistes et schémas 3D pour expliquer le fonctionnement des sondes, qui si elles sont gelées, peuvent « *fausser les données* ».

Dans le *20 heures* également, l'explication sur le fonctionnement des *sondes Pitot* laisse subsister plus de questions que de réponses : pourquoi les sondes peuvent-elles geler ? Ne sont-elles pas conçues pour fonctionner avec une baisse de température ? Comment marche le système *sondes Pitot + ADIRUS* ? Aucune information sur ce sujet n'est donnée dans l'émission. La parole technique ici est également utilisée pour créer un sentiment de maîtrise du sujet chez le spectateur, malgré le fait qu'elle ne soit pas efficace pour éclairer la vérité sur l'accident.

³⁴ Plus d'informations sur <http://avherald.com/h?article=40de5374/0009&opt=3328>

³⁵ Plus d'informations sur <http://avherald.com/h?article=41bb988a>

³⁶ Une plus claire explication du fonctionnement des sondes et des *ADIRUS* peut être retrouvée à l'adresse suivante : <http://www.securiteaerienne.com/node/138>

³⁷ Images du site internet www.estadao.com.br

Comme l'immédiateté et les arguments opposés, l'utilisation de la parole technique peut produire une information forte imprécise, ce qui nuit à sa crédibilité. Une fois de plus, nous nous apercevons que les techniques utilisées dans le but d'avoir de la crédibilité peuvent engendrer l'effet contraire ! Et ce fait est d'autant plus évident qu'il s'agit d'un sujet sur lequel les médias ne connaissent pas la réalité...

Nous reprendrons maintenant quelques techniques usuelles de construction de l'émission télévisée présentées dans l'analyse des résultats. Ces techniques, utilisées dans le but de renforcer le sentiment de maîtrise de la réalité chez le spectateur, seront ici appelées de techniques de *faux-semblant*.

b) Le faux-semblant

Ou le recours à l'effet du réel tel qu'il est utilisé couramment

I. Le recours abusif au direct

Nous avons vu dans les résultats que le recours au direct a été utilisé par les deux journaux télévisés ; des illustrations montraient la présence d'un reporter de *TF1* au Brésil et d'un reporter de *GLOBO* en France. Selon Arnaud Mercier, « *La valorisation du direct, du duplex, ou des liaisons satellites, suffit souvent à justifier le reportage, même si les informations ainsi fournies sont de faible valeur* »³⁸. Nous allons voir qu'en plus d'apporter une information de faible valeur, le recours au direct a été quelquefois abusif dans le traitement de l'information sur le crash, la présence d'un reporter sur le terrain n'étant pas vraiment justifiée.

L'émission du 3 Juin 2009 du *20 Heures* a diffusé des images d'un de leurs reporters, Tristan Waleckx, en direct de la ville de Natal, au Brésil. Il se trouve que Natal n'était pas la ville où se trouvaient les structures qui coordonnaient les recherches des corps et débris, cette structure étant placée à Recife, capitale économique du Nord-est du Brésil, localisée 260 km au sud de Natal. La présence du journaliste à Natal peut être expliquée par le fait qu'il comptait aller sur l'île de Fernando de

³⁸ MERCIER Arnaud, *Le journal télévisé: politique de l'information et information politique*, p.205

Noronha, d'où partaient les avions et bateaux pour les opérations de recherches³⁹, pourtant, sa présence dans la ville n'apportait rien à l'enquête. L'utilisation du direct dans ce cas n'a eu d'autre but que de donner au spectateur un faux semblant de maîtrise de la réalité. D'ailleurs, *GLOBO* n'as dans aucun moment utilisé ses correspondants à Natal, mais seulement à Recife.



Zoom sur le plan du nord-est du Brésil



Reporter de TF1 en direct de Natal

Le même phénomène s'est produit dans quelques interventions en direct de l'aéroport de Roissy. L'émission du 1^{er} juin 2009 a par exemple fini avec une intervention de la reporter Anne-Claire Coudray, en direct de l'Aéroport Charles de Gaulle, pour dire que Air France, dans une dernière conférence de presse, « n'a donné aucun détail sur les circonstances de l'accident ». Etant donné qu'une telle information ne justifie pas la présence de la reporter sur le terrain, nous pouvons imaginer qu'ici également, le direct a été utilisé dans le but de créer un faux-semblant du réel.

GLOBO s'est prévalu du recours au direct maintes fois également, à Roissy notamment.

Une autre technique de mise en récit de l'information a également été utilisée de façon abusive dans le traitement médiatique du crash : l'exploitation des images.

³⁹ Dans l'émission du lendemain, le 4 Juin, Tristan Waleckx se trouve à Fernando de Noronha

II. Le recours abusif à l'image

La technique la plus évidente pour créer le sentiment de maîtrise de la réalité auprès du public est l'utilisation d'images, car « *dans l'imaginaire social, l'image participe de cette illusion de « vérisme », faisant prendre ce qui représente l'objet pour l'objet lui-même* »⁴⁰. Cet usage peut être notamment remarqué dans le cadre du crash, certaines images ont été répétées jusqu'à l'excès, laissant voir dans leur usage une intention plus ample que le simple fait d'illustrer la réalité.

Un exemple clair de l'exploitation de l'image dans le traitement médiatique du crash a été la diffusion de l'image de la queue de l'avion, nettement identifiable par les couleurs d'Air France.

Le sujet des recherches étant devenu un point délicat pendant la première semaine qui a suivi l'accident (en raison des informations diffusées sur les faux débris), le jour où la queue de l'avion a été retrouvée, une série de photos a été affichée par les deux journaux télévisés plusieurs fois pendant leurs émissions, quasiment pour exprimer leur soulagement d'avoir enfin trouvé une image qui prouvait la réalité de leur discours.

⁴⁰ SOULAGES Jean-Claude. *Les mises en scène visuelles de l'information: étude comparée France, Espagne, États-Unis*, p. 75

Images diffusés par GLOBO le 8 Juin 2009



Images diffusés par TF1 le 8 Juin 2009



Comme on le voit dans les images ci-dessus, *GLOBO* et *TF1* ont affiché exactement les mêmes images du repêchage de la queue de l'avion dans l'émission du 8 Juin, mais ce qui est le plus étonnant, c'est que les deux les ont affichés dans le même format ! La première image a été affichée comme support de la narration, dans une incrustation dans l'image principale, légèrement inclinée vers la gauche, dans le côté droit de l'écran. La deuxième image a été diffusée pendant les génériques et le rappel général des deux journaux, en plein écran (l'exemple affiché pour *GLOBO* montre l'image qui a clos l'émission et l'exemple affiché pour *TF1* montre l'image qui a ouvert le journal).

Les jours qui ont suivi cette publication, les journaux télévisés ont également affiché d'autres images de la queue de l'avion dans des formats similaires. Cet exemple ci-dessous montre des images du transport de la queue affichées dans un plan occupant presque tout l'écran, entouré d'un cadre noir.



Le fait que les deux journaux télévisés des pays différents affichent les mêmes images dans les mêmes formats montre que l'utilisation des images dépasse leur fonction illustrative pour devenir une technique d'usage commun pour attirer le public.

Comme le direct et les images, les schémas 3D font partie des recours utilisés de manière excessive par le *Jornal Nacional* et le *20 Heures* au sujet de l'accident.

III. Le recours abusif aux schémas 3D

La spécificité d'un journal télévisé, par rapport à un journal écrit ou parlé, réside dans le fait d'apporter au public une information visuelle à laquelle s'attache, dans l'esprit du public, une crédibilité spécifique. Face à l'absence d'images enregistrées de la réalité (photographie et vidéo), les journaux télévisés utilisent ainsi souvent de dessins et schémas 3D pour répondre aux attentes du public d'une information illustrée.

Dans le cadre du crash - un accident qui n'a pas été enregistré et dont l'enquête relève d'informations techniques, difficiles à comprendre - ce recours aux illustrations figées sera évident, bien que non nécessairement justifié.

L'illustration utile

L'usage de dessins et schémas 3D s'avérera approprié pour illustrer des informations telles que la position géographique du lieu de la disparition de l'avion, la localisation, la profondeur et l'extension des zones de recherches, l'altitude de l'avion par rapport à la hauteur des nuages et la position des *ADIRUS* ou *sondes Pitot* dans l'avion.

Les images ci-dessous montrent des illustrations produites par *GLOBO* et *TF1* dans le but de rendre plus compréhensible au spectateur l'information sur la localisation de la zone de recherches. Cette information a été donnée avec plus de détails au *Jornal Nacional*, qui a donné le nom de l'archipel

autour duquel ont circulé les avions et navires chargés des opérations de recherches : *Arquipélago de São Pedro e São Paulo*⁴¹.



GLOBO



TF1

Dans d'autres cas, des schémas 3D seront utilisés d'une manière non justifiée, qui n'a apporté aucune valeur à l'information diffusée.

L'illustration inutile

Ainsi que le recours au direct et aux images, les schémas 3D peuvent être utilisés comme une technique de faux-semblant, qui donne au spectateur le sentiment de maîtrise de la réalité.

Les images ci-dessous montrent des schémas 3D qui ont été diffusés maintes fois pour illustrer les informations sur l'enquête. Le premier, produit par *GLOBO*, illustre le fait que l'avion a envoyé des messages automatiques avant sa disparition, et le deuxième, produit par *TF1*, illustre le fait que les boîtes noires émettaient des signaux acoustiques. Ces deux schémas 3D produisent un faux semblant, car ils illustrent une réalité impossible (les signaux acoustiques ne sont pas visibles par l'œil humain) et ils n'apportent aucun élément qui rend l'information plus compréhensible au spectateur.



GLOBO



TF1

⁴¹ La traduction au français serait *Archipel de Saint Pierre et Saint Paul*

D'ailleurs, ce schéma produit par *TF1* a été rediffusé plusieurs fois dans l'année 2010, au sujet des recherches des boîtes noires, malgré le fait que l'émission de signaux acoustiques s'est arrêtée un mois après la disparition de l'avion.

A la différence des techniques de *fausse réalité* discutées auparavant, qui ont fini par nuire à la crédibilité du discours, l'utilisation abusive des techniques de mise en récit de l'information ont effectivement renforcé la crédibilité de l'information, à travers la création d'un faux-semblant.

La discussion de la recherche de la crédibilité par le *Jornal Nacional* et le *20 Heures* nous a montré très peu de différences entre les informations diffusées dans les deux pays, les seules différences essentielles étant le fait que le *20 Heures* a indiqué précipitamment la cause de l'accident comme étant la foudre, et que le *Jornal Nacional* a affirmé précipitamment que des débris du vol avaient été retrouvés.

Ce constat nous montre que la recherche de la crédibilité a, en un sens, homogénéisé les informations diffusées par les deux journaux télévisés. Les quelques cadres d'influence repérés (la confiance dans la « parole nationale », le cadre économique et le décalage horaire) jouant un rôle moins important dans la construction de l'information que les techniques de mise en récit de l'information.

Nous verrons maintenant si la volonté d'attirer l'émotion du public a engendré plus de différences que la recherche de la crédibilité, et si d'autres cadres d'influence ont contribué à la formation de l'opinion publique sur l'accident du vol AF447 au Brésil et en France.

2) Le refuge dans l'émotion

La recherche de l'émotion dans le traitement médiatique du crash entre le *Jornal Nacional* et le *20 Heures* a suivi une logique différente de celle de la recherche de la crédibilité. Pendant que cette dernière s'est basée sur des techniques de mise en récit de l'information pour donner au spectateur une illusion de réalité et le sentiment de maîtrise de la même, la recherche de l'émotion s'est surtout basée sur le choix des reportages.

Nous verrons ici que le contenu des informations diffusées a contribué à attirer l'émotion du public de deux manières différentes : à travers de la *création de la compassion* et à travers de la *création du suspense*.

a) La création de la compassion

L'analyse des résultats nous a montré, au début de ce mémoire, une autre différence essentielle entre les deux journaux télévisés : l'exposition de la souffrance des proches a été un sujet plus récurrent au Brésil (6% du temps de diffusion sur le crash a été consacrée au sujet par le *Jornal Nacional* contre 3% par le *20 Heures* dans le premier jour qui a suivi l'accident, 16% contre 13% le deuxième jour et 12% contre 0% le troisième jour), alors que la prise en charge des proches par les autorités a été plus traitée en France (24% contre 9% le premier jour, 42% contre 0% le deuxième et 31% contre 19% le troisième⁴²).

Cette différence a été notamment influencée par les cadres juridiques auquel les deux journaux télévisés ont été soumis : contrairement au Brésil, la loi française a interdit la diffusion d'informations sur les victimes et la police française a privé les journalistes du contact avec les proches.

L'analyse de la création de la compassion nous laisse voir cependant que le cadre juridique n'a pas été le seul à influencer ces différences ; le contexte culturel y a joué un rôle non négligeable.

⁴² Le tableau de la répartition du temps consacré au crash par type d'information est à la page 18 dont les données statistiques sont en annexe : Annexe 1, p. 53

I. La souffrance des proches au Brésil

Au Brésil, l'exploitation de la souffrance des proches destinée à créer de la compassion chez le public a été évidente : informations et photos des victimes ont été diffusées dès le premier jour qui a suivi l'accident, accompagnées de témoignages des proches.

Le premier juin, un reportage consacré à la souffrance des familles a déjà été repéré au *Jornal Nacional*, le mot « souffrance » étant notamment employé : images de proches à l'aéroport en train de pleurer sont annoncées par les mots « a chaque confirmation, la souffrance d'une famille⁴³ ». Puis photos et descriptions de quelques victimes brésiliennes sont données⁴⁴.

Image de proches des victimes et photo d'une victime (chef d'orchestre Silvio Barbato) diffusées par le Jornal Nacional



Le deuxième jour qui a suivi l'accident, cette compassion sera renforcée par plus d'informations, photos et témoignages sur les victimes. La narration a renforcé cette ambiance : « le souvenir de chaque passager emporte l'histoire de l'incertitude d'un voyage et de la souffrance d'une famille⁴⁵ ».

Le troisième jour, un reportage va jusqu'à filmer une école où des adolescents de 13 ans expriment la tristesse d'avoir perdu leur professeur de littérature, et également une salle d'entreprise, où les collègues d'une jeune victime montrent douloureusement aux caméras un bureau désormais vide.

En France, cette exploitation sera moins forte, encore que présente ! Malgré les contraintes du cadre juridique français, le *20 Heures* a réussi à diffuser la souffrance des proches en utilisant des témoignages de brésiliens ainsi que de familles de victimes d'autres accidents aériens.

⁴³ « A cada confirmação, o sofrimento de uma família »

⁴⁴ Un descendant de la famille royale portugaise, dirigeant du groupe *Michelin*, un chirurgien plastique, une chanteuse, un chef d'orchestre et un ingénieur du groupe *Petrobras*

⁴⁵ « A lembrança de cada passageiro traz a história da expectativa de uma viagem e do sofrimento de uma família. »

Le premier Juin, le *20 Heures* a diffusé témoignages de proches de victimes brésiliennes au Brésil : images de larmes à l'aéroport international du Rio de Janeiro sont accompagnées de mots de compassion : "les proches et les parents ne peuvent contenir leurs larmes, la douleur est trop forte".

Images de souffrance des brésiliens diffusées par TF1



Le 2 juin, le *20 Heures* va consacrer un reportage à la souffrance des familles de victimes d'autres catastrophes aériennes : deux hommes dont les femmes ont été victimes d'accidents aériens montrent des photos de leur couple et discutent du sentiment pénible de la perte d'un être aimé, puis une interview avec la psychiatre auteur du livre *Revivre après un choc*⁴⁶, va entretenir la discussion.

Le fait que *TF1* ait diffusé la souffrance des proches brésiliens et des proches de victimes d'autres catastrophes aériennes laisse voir sa volonté de création de la compassion à travers la diffusion de la souffrance, malgré la contrainte du cadre juridique français. Toutefois, une différence entre les deux journaux télévisés qui ne peut pas être liée au cadre juridique est le fait que le *Jornal Nacional* ait entretenu l'espoir de rencontrer de survivants, pendant que le *20 Heures* affirmait les chances de survie comme « *infimes* ».

Le 2 juin, le *Jornal Nacional* va diffuser un témoignage d'un colonel qui participe aux opérations de recherches affirmant avoir l'espoir de retrouver de survivants, puis le 6 juin, après la découverte des premières dépouilles, cet espoir sera éveillé par le témoignage de plusieurs proches : un père d'une victime affirme « Qu'est-ce qu'on entendait avant ? Que l'avion avait explosé en vol, qu'il n'y avait

⁴⁶ SABOURAUD-SEGUIN Aurore. *Revivre après un choc*. Odile Jacob, 2006, 179 p. Collection Guide pour s'aider soi-même

pas de dépouilles ou des débris. Maintenant on les a trouvés ! Comme un père, je ne peux pas penser au pire (la mort) », puis une mère d'une victime affirme : « mon cœur ne sent pas qu'il est mort »⁴⁷.

Cette différence culturelle est rendue encore plus caractéristique par les témoignages des présidents des Républiques française et brésilienne, le premier jour qui a suivi l'accident : au Brésil, le président M. Lula va dire « je souhaite aux familles de victimes beaucoup de force », « je demande à Dieu pouvoir retrouver des survivants⁴⁸ », pendant que le président français, M. Sarkozy affirme que « *les chances de retrouver des survivants sont infimes* ».

L'effort du *20 Heures* pour contourner le cadre juridique français afin de pouvoir diffuser la peine des familles de victimes montre que le fait que la souffrance de proches ait été plus traitée au Brésil n'est pas la conséquence du seul contexte culturel. Néanmoins, une différence culturelle majeure a été repérée : le fait qu'au Brésil, contrairement à la France, l'espoir de retrouver de survivants ait été entretenu.

Nous verrons également que cette recherche de la compassion a trouvé d'autres moyens d'émerger, cette fois plus traités en France qu'au Brésil : la diffusion de la prise en charge des proches.

II. La prise en charge des proches en France

La création de la compassion à travers la diffusion de la prise en charge des proches est rendue évidente par le *20 Heures*.

Le 2 juin 2009, le *20 Heures* a diffusé un reportage sur l'entreprise *CGED*, productrice de matériaux électriques. Le reportage débute par l'information que l'entreprise avait créé une « cellule d'écoute » pour aider les familles des dix-neuf employés partis au Brésil dans le cadre d'une prime offerte par l'entreprise. Le reportage va ensuite diffuser un témoignage du directeur de l'entreprise qui explique comment les familles réagissaient à l'accident « *une mère a appelé pour demander l'enregistrement de la boîte vocale de son fils (...) pour pouvoir entendre encore sa voix* ».

⁴⁷ « *Qual era a noticia que nos escutavamos antes ? Explodiu no ar, desitegrou, não tinha corpos, não tinha pedaços de avião, agora apareceu ! Como pai, eu não posso pensar no pior* », « *Não sei se estou me iludindo, mas o meu coração não sente a morte dele* »

⁴⁸ « *desejo às famílias muita força* », « *Vamos pedir à Deus para encontrar sobreviventes* »

Le même jour, une interview avec le président de l'association des victimes de l'attentat contre le DC10 d'UTA, en Septembre 1989⁴⁹, va explorer également la compassion à travers la prise en charge : le témoin va informer que les autorités françaises avaient proposé aux proches de survoler le lieu de l'accident, car quelques proches avaient manifesté le désir d'y jeter des fleurs... pour « *dire au revoir* ».

Un autre fait, qui rend cette exploitation de la prise en charge dans le but de créer de la compassion d'autant plus évidente, est l'insistance sur l'idée que les familles ne recevaient pas assez d'explications sur l'accident. Le 16 juin, le frère d'une victime⁵⁰ va apparaître au tableau du studio du *20 Heures* pour se plaindre du manque de réconfort des autorités "*Nous avions avant tout besoin de réconfort et le seul réconfort que nous avons eu c'est du CNRS, où travaillait mon frère : c'est vraiment le seul réconfort que nous avons eu en dehors de la famille*".

Au Brésil, cette prise en charge des proches sera moins traitée, la diffusion se concentrant surtout sur les hommages rendus aux victimes : une messe dans la cathédrale métropolitaine de Rio de Janeiro, où les proches « ont partagé leurs souvenirs et prié ensemble ⁵¹», un concert réalisé en hommage au chef d'orchestre disparu, Silvio Barbato, entre autres.

Le fait que la prise en charge des proches soit plus traitée en France qu'au Brésil peut ainsi être entendu comme un nouveau moyen utilisé par *TF1* pour contourner les contraintes du cadre juridique qui leur a empêché d'explorer ouvertement la souffrance des proches.

Cette différence ne peut pourtant être expliquée par le seul cadre juridique. Le fait que le Brésil ait une culture moins interventionniste que la France peut également être à l'origine de la moindre nécessité de diffuser la prise en charge des proches par les autorités, le Brésilien réclamant moins d'intervention de son gouvernement que le Français.

Dans l'analyse de la prise en charge des proches, le contexte culturel s'est révélé à nouveau un cadre d'influence non négligeable.

⁴⁹ Plus d'informations sur : <http://www.dc10-uta.org/index.htm>

⁵⁰ Christophe Guillot-Noel, qui a créé la première association de familles de victimes du vol AF447

⁵¹ « *compartilharam lembranças e rezaram juntos* »

Nous discuterons maintenant d'autres choix de reportages qui ont laissé voir la recherche de l'émotion du *Jornal Nacional* et du *20 Heures* à travers de la création du suspense.

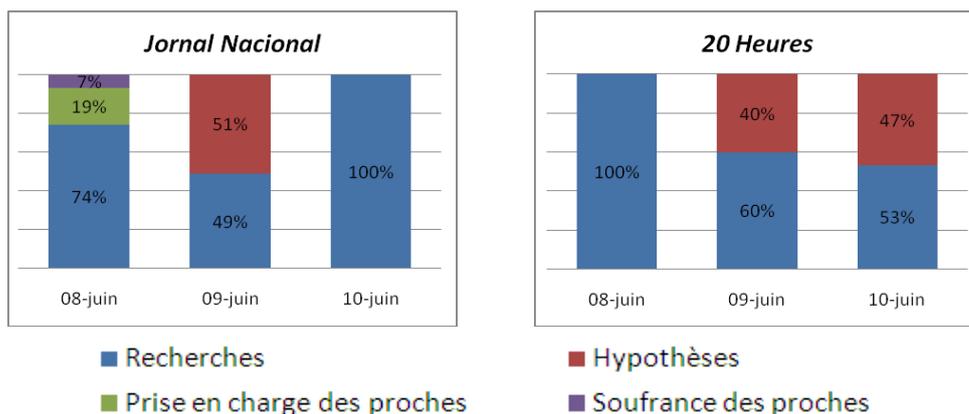
b) La création du suspense : l'événement feuilleton

Un autre recours utilisé par les deux journaux télévisés dans le but d'engager émotionnellement le public a été la création du suspense. « Si un locuteur doit rapporter une expérience pour édifier ceux qui l'écoutent, ces derniers doivent autant que possible ignorer ce qu'ils vont découvrir et être désireux de connaître la fin de l'histoire ⁵²».

Cet usage a été notamment remarqué à l'occasion du comptage des dépouilles repêchées et de l'enquête sur les causes de l'accident.

I. Le comptage des corps

Le tableau ci-dessous nous rappelle que la deuxième semaine qui a suivi l'accident a été marquée par la diffusion quasi exclusive des recherches et de l'enquête. Ces informations concernant les recherches se sont appuyées sur la découverte et le repêchage des corps des victimes, la première dépouille ayant été découverte le 6 Juin 2009.



⁵² GOFFMAN Erving, *Les cadres de l'expérience*, op. cit. p. 497 dans MERCIER Arnaud, *Le journal télévisé: politique de l'information et information politique*, p.170

Le samedi 6 Juin 2009, le générique des deux journaux télévisés a affirmé « deux corps retrouvés », puis les premiers reportages des deux émissions ont détaillé les conditions de la découverte : deux corps avaient été retrouvés à 900 km de l'île de Fernando de Noronha près d'une pochette en cuir contenant des cartes d'enregistrement du vol 447⁵³.

Le lundi 8 Juin⁵⁴, le comptage commence. Le générique des deux journaux télévisés débute par l'information « seize corps retrouvés », puis des reportages viennent détailler les procédures de reconnaissance des corps. Le mardi 9 juin, les génériques affichent encore en première place le comptage des corps repêchés (28 au *20 Heures* contre 41 au *Jornal Nacional*, différence due au décalage horaire de cinq heures), suivi également de reportages explicatifs. Le mercredi 10 Juin cette réalité se répète encore, la découverte sommant 41 corps et 150 débris. Un changement viendra seulement le jeudi 11 Juin, quand le nombre de corps cède la première place du générique aux informations sur la « grippe A » et que l'approche des reportages se réoriente vers l'analyse des corps par des spécialistes à Recife, ainsi que sur les procédures de recherche des boîtes noires.



Première image du générique de TF1 le 8 Juin 2009

Ce comptage des corps qui s'est poursuivi pendant quatre émissions de manière prioritaire (c'était la première information donnée aux génériques et ensuite détaillée dans les reportages) a produit un effet « *d'événement feuilleton* » sur les émissions : le spectateur ignorait chaque jour le nombre de corps qui lui serait affiché le soir, ce qui le laissait dans l'attente de l'information.

Ainsi que le comptage de corps, un autre choix rédactionnel a cherché à produire du suspense de manière à engager émotionnellement le spectateur à regarder l'émission : l'enquête.

⁵³ La prudence ici a été assurée par la confirmation des deux journaux télévisés de ce qu'aucune identification n'avait encore été faite sur les dépouilles

⁵⁴ Les émissions du dimanche ont été tenues à l'écart de l'analyse, voir explication p. 17

II. L'enquête

Compte tenu que la diffusion des informations sur le crash a commencé bien avant qu'il y ait des hypothèses concrètes et raisonnables sur la cause de l'accident, l'enquête a été construite d'une façon qui a engendré du suspense : de nouvelles informations étaient apportées chaque émission, quelquefois en contradiction avec les informations diffusées la veille, mais toujours en essayant de répondre à des questions en même temps qu'en lançant de nouvelles.

Les hypothèses diffusées par les deux journaux télévisés n'ont pas toujours été semblables, comme nous en avons vu dans la discussion sur l'immédiateté⁵⁵. Pourtant, elles ont également produit du suspense.

Le *Jornal Nacional* a été le premier à lancer l'hypothèse d'une faille technique de l'avion. L'émission du 3 Juin 2009 a informé que l'avion aurait envoyé des messages automatiques avant sa chute (la première à 23h10 : « pilote automatique éteint » et la dernière quatre minutes plus tard : « cabine en vitesse verticale »), une faille des *ADIRUS*⁵⁶ étant alors mentionnée comme l'hypothèse la plus acceptée par spécialistes.

Le 4 Juin, une nouvelle information est apportée à l'enquête : les *ADIRUS* auraient enregistré une vitesse horizontale trop haute par rapport à la vitesse pratiquée dans la zone de turbulences où se trouvait l'avion⁵⁷. L'idée de possibles fissures qui apparaîtraient sur les ailes de l'avion après de multiples heures de vol est également mentionnée. Ces nouveaux éléments apportés à l'enquête laissent le spectateur sans beaucoup de réponses : pourquoi l'avion aurait pris une vitesse trop haute ? Un avion peut-il voler avec des fissures constatées ?

Le 5 Juin, d'autres informations ont été rajoutées à l'enquête, dont le fait qu'une vitesse trop haute dans une zone de turbulences pourrait engendrer la désintégration de l'avion. Cette dernière information donne enfin au spectateur une hypothèse plus précise : l'avion aurait pris une vitesse trop haute pour une zone de turbulence, ce qui aurait causé la désintégration de l'appareil.

⁵⁵ Page 30

⁵⁶ Une information plus détaillée est donnée page 30

⁵⁷ Cette information est par ailleurs retirée du site du journal *Le Monde*. « Selon *LeMonde.fr*, l'avion ne volait pas à une vitesse adéquate à la zone de turbulences » (« *Segundo LeMonde.fr, o avião não voava com velocidade adequada na área de turbulência* »)

Cependant, d'autres questions sont lancées : les avions ne sont pas faits pour tenir à de grandes vitesses ? Les fissures auraient contribué à la désintégration ?

L'émission du samedi (6 Juin) a réalisé un récapitulatif des nouvelles les plus importantes de la semaine (usage du *Jornal Nacional*). Un grand reportage sur l'enquête, nommé « Ce qui nous est connu jusqu'à présent et ce qui nous reste découvrir⁵⁸ » a présenté l'idée d'une « perte catastrophique des systèmes électriques⁵⁹ », débutant par un nouvel élément apporté à l'enquête : les senseurs qui mesurent la vitesse auraient pu être givrés ou obstrués. Le reportage a ensuite expliqué l'enchaînement de problèmes que l'avion aurait subi : les senseurs qui mesurent la vitesse de l'avion auraient été givrés ou obstrués, ce qui aurait entraîné des informations de vitesse incohérentes et par conséquent l'arrêt du pilote automatique. L'avion aurait alors pris une vitesse trop excessive pour la zone de turbulences où il se trouvait, et explosé. Cette explication, bien que plus concrète que les antérieures, demeure imprécise, et relance des questions : les sondes ne sont-elles pas construites pour résister au givre ? Pourquoi l'avion a-t-il pris une vitesse trop excessive ?

Cet ajout constant de nouveaux éléments à l'enquête attire et augmente l'intérêt du spectateur, qui s'attend chaque jour à connaître la vérité sur l'accident même si celle-ci demeure inconnue par les médias. Cet effet « feuilleton » de l'enquête a également été perçu au *20 Heures*.

Au *20 Heures*, la diffusion d'hypothèses concernant des failles techniques a débuté le mercredi 3 Juin, un jour plus tard qu'au *Jornal Nacional*. Le générique a mentionné que les messages automatiques envoyés par l'avion constataient une « panne du système » : déconnexion du pilote automatique, panne de L'ADIRU (décrit comme étant le « capteur de position horizontale ») et de L'ISIS (« capteur vitesse et altitude »), puis panne de l'ordinateur central et auxiliaire. Ainsi qu'au *Jornal Nacional*, ces informations des failles techniques ont apporté davantage de questions que de réponses.

Le 5 Juin, une interview en studio avec un spécialiste est venue apporter un élément de plus à l'enquête : des mesures de vitesses divergentes auraient été enregistrées par les dispositifs de l'avion (celle des enregistreurs et celle transmise aux pilotes sur l'écran). Cette information, qui n'est par ailleurs pas donnée par le *Jornal Nacional*, laisse également le spectateur sans une idée concrète de la cause de l'accident.

⁵⁸ « O que ja se sabe até agora e o que ainda falta descobrir »

⁵⁹ « perda catastrófica dos sistemas elétricos »

Le samedi 6 Juin, aucune information n'est donnée en plus du fait que le directeur du BEA avait affirmé n'avoir que « *la pointe de l'iceberg pour l'instant* »⁶⁰. A la fin de la première semaine qui a suivi l'accident, le spectateur français a reçu une information moins complète que le brésilien.

Images des schémas 3D diffusés par GLOBO et TF1 au sujet de l'enquête



Cette analyse des hypothèses diffusées par le *Jornal Nacional* et par le *20 Heures* nous montre que, chaque soir, les spectateurs recevaient plus d'éléments sur l'enquête qui suscitaient chez eux encore plus de questions. Si des différences subtiles de traitement de l'information peuvent être retrouvées au sujet de l'enquête, les deux journaux télévisés ont également utilisé le suspense pour attirer et grandir l'intérêt du spectateur, qui est demeuré dans l'ignorance de la vérité sur le sujet.

Pendant la première semaine qui a suivi l'accident, le suspense a été garanti par l'apport constant de nouveaux éléments à l'enquête, tandis que pendant la deuxième semaine, cela a été surtout le comptage du nombre de corps retrouvés qui l'a assuré. Les choix rédactionnels et le traitement de l'information ont été ainsi similaires entre les deux journaux télévisés, produisant l'effet d'un « événement feuilleton ».

Les plus grandes différences retrouvées dans la discussion de la recherche de l'émotion par le *Jornal Nacional* et le *20 Heures* concernent les mouvements de création de la compassion : au Brésil la souffrance des proches a été plus explorée et a montré l'espoir de retrouver de survivants, tandis qu'en France la prise en charge des proches a été priorisée. Ici uniquement nous avons trouvé des

⁶⁰ Différemment du *Jornal Nacional*, l'émission du samedi du *20 Heures* ne donne pas le résumé des informations les plus importantes de la semaine

influences considérables du contexte culturel sur le traitement de l'information, en plus de l'influence du cadre juridique.

La recherche de l'émotion a ainsi moins contribué à l'homogénéisation de l'information diffusée sur le crash que la recherche de la crédibilité. Si les recours utilisés pour capter l'émotion du public ont été semblables, le choix des reportages a présenté des différences significatives.

4. Conclusion

Les questions de départ posées par ce mémoire concernaient la façon dont les médias gèrent l'opinion publique et le rôle du contexte culturel dans le traitement de l'information. Pour tenter d'y répondre, une analyse comparative du traitement médiatique d'un même événement dans deux contextes culturels différents a été réalisée.

Le sujet choisi a été le crash du vol AF447 d'Air France, en raison de son caractère symétrique au Brésil et en France. L'objectif a été de mettre en évidence le rôle du contexte culturel et des autres cadres d'influence possibles dans la gestion de l'opinion brésilienne et française par rapport à l'accident. Les hypothèses de départ considéraient le contexte culturel comme le plus grand facteur conditionnant le traitement de l'information.

Une restriction du corpus à un seul type de média s'est avérée nécessaire, étant donné les contraintes de temps pour la réalisation de ce travail. Les médias choisis ont été les journaux télévisés *20 heures* de TF1 et *Jornal Nacional* de GLOBO.

L'analyse du corpus a montré plus de similitudes que de différences dans le traitement de l'information. De ce constat, deux hypothèses ont été dégagées : d'une part, que le format choisi, le journal télévisé, a contribué à rendre le traitement de l'information homogène, car il utilise des techniques standardisées de construction de l'émission ; d'autre part, que la spécificité du sujet, un accident dont la vérité est inconnue ou indicible, a aussi contribué à rendre le traitement de l'information homogène. Les journalistes se sont davantage appuyés sur les techniques utilisées afin d'obtenir la crédibilité du public et engendrer l'émotion.

La discussion a ainsi proposé de dégager les différences de traitement de l'information entre les deux journaux télévisés en analysant les techniques utilisées. La première partie s'est concentrée sur les techniques utilisées dans le but de créer de la crédibilité, dont la *fausse réalité* (techniques utilisées pour créer un effet de réel face à l'ignorance ou l'inadéquation de la réalité : l'immédiateté de l'information, l'utilisation d'arguments opposés, et de la parole technique) et le *faux semblant* (techniques utilisées dans le but de renforcer le sentiment de maîtrise de la réalité chez le spectateur : le recours abusif au direct, à l'image et aux schémas 3D).

La deuxième partie s'est consacrée aux techniques utilisées dans le but de créer de l'émotion, dont la création de la compassion (le traitement de la souffrance des proches et de la prise en charge des

proches des victimes par les autorités) et la création du suspense (le traitement du comptage des dépouilles retrouvées et de l'enquête).

L'analyse de la crédibilité a trouvé très peu de différences entre les deux journaux télévisés, les seules différences essentielles étant le fait que le *20 Heures* a annoncé précipitamment la cause de l'accident comme étant la foudre, et que le *Jornal Nacional* a affirmé précipitamment que des débris du vol avaient été retrouvés. Ce constat nous montre que la recherche de la crédibilité a ainsi contribué à homogénéiser les informations diffusées par les deux journaux télévisés.

Une observation intéressante dégagée de l'analyse a été le fait que les techniques de *fausse réalité*, utilisées davantage dans le contexte particulier de l'événement choisi, ont présenté une contradiction notable dans les éléments fournis au fil des jours, ce qui a engendré un manque de clarté du discours ; les procédés appliqués dans le but de construire une image crédible aux yeux du spectateur ayant eu un effet contraire. Cela ne s'est pas produit sur les techniques de *faux semblant*, qui ont effectivement renforcé la crédibilité de l'information, n'étant pas soumises à une contradiction apparente.

L'analyse de l'émotion a trouvé également de la similitude entre les journaux télévisés dans la création du suspense, qui pendant la première semaine a été garanti par l'apport constant de nouveaux éléments à l'enquête, et pendant la deuxième semaine a été assuré par le comptage du nombre de corps retrouvés. Toutefois, une différence majeure a été repérée entre les moyens utilisés pour créer de la compassion : au Brésil la souffrance des proches a été plus explorée et a montré l'espoir de retrouver de survivants, tandis qu'en France la prise en charge des proches a été diffusée en priorité.

L'analyse du corpus visait à connaître les différences de traitement de l'information pour dégager les cadres d'influence qui sont à leur origine. Une différence importante concerne deux grandes conséquences de l'objectif de diffuser une information immédiate : le fait que *TF1* a été imprudente en diffusant une fausse cause de l'accident (la foudre) et que *GLOBO* a été imprudente en faisant état de faux débris de l'avion. Ces différences nous ont permis de repérer comme cadres d'influence la confiance dans la « parole nationale », le cadre économique et le décalage horaire.

Deux autres différences majeures ont été repérées entre les moyens utilisés pour créer de la compassion : au Brésil la souffrance des proches, qui s'accrochaient à l'espoir de retrouver des survivants, a été plus exploitée, alors qu'en France cela a été la prise en charge des proches qui a assuré en plus grande partie l'expression de la compassion. Cette différence peut être expliquée à la

base par l'influence du cadre juridique (la loi française interdit aux médias de diffuser des informations sur les victimes ou de s'approcher des membres de leur famille, contrairement à la loi brésilienne). La discussion nous a cependant permis de repérer que le seul cadre juridique ne suffisait pas à expliquer ces différences. Le fait qu'au Brésil ait subsisté l'espoir de retrouver des survivants, contrairement à la France, est une trace notable de l'influence du contexte culturel, ainsi que le fait que la souffrance à la télévision est plus couramment exploitée au Brésil qu'en France et que la France ait une culture plus interventionniste que le Brésil.

L'influence du contexte culturel n'a ainsi concerné que la création de la compassion, et elle a été en cela renforcée par l'influence notable du cadre juridique. Ce constat s'oppose à l'hypothèse de départ qui considérait le contexte culturel comme le plus grand facteur conditionnant le traitement de l'information.

En conclusion, le contexte culturel a joué un rôle appréciable dans le traitement de l'information sur le crash, mais n'as pas été le seul facteur. D'autres cadres d'influence ont été repérés : confiance dans la parole nationale, cadre économique, juridique et décalage horaire, mais le facteur qui a influencé en plus grande partie l'information diffusée a été l'utilisation des techniques de construction de l'émission, qui ont par ailleurs contribué à l'homogénéisation de l'information.

En dépit du caractère apparemment très homogène du média utilisé (le journal télévisé), l'analyse a permis de mettre en valeur les fortes nuances des approches brésilienne et française.

Ce travail a permis de soulever le fait que l'utilisation des techniques standardisées par les médias peut façonner le traitement de l'information. Cette influence peut toutefois nuire à la crédibilité de l'information, pour des observateurs avertis.

5. Annexes documentaires

Annexe 1 : Temps de diffusion

GLOBO

01 Juin - lundi		
% temps crash	min	%
Crash	21,95	72%
AUTRES	8,67	28%
Temps	30,62	100%
Type d'information	min	%
Hypothèses	8,70	40%
Recherches	4,42	20%
Information sur le vol	2,70	12%
Curiosités autour du vol	1,92	9%
Prise en charge des proches	1,87	9%
Souffrance des proches	1,28	6%
Information sur les victimes	1,07	5%
Temps	21,95	100%

02 Juin - mardi		
% temps crash	min	%
Crash	12,50	41%
AUTRES	13,12	43%
Temps	25,62	84%
Type d'information	min	%
Recherches	6,18	49%
Hypothèses	2,22	18%
Information sur les victimes	2,13	17%
Souffrance des proches	1,97	16%
Temps	12,50	100%

03 Juin - mercredi		
% temps crash	min	%
Crash	9,63	42%
AUTRES	13,33	58%
Temps	22,97	100%
Type d'information	min	%
Hypothèses	4,70	49%
Prise en charge des proches	1,85	19%
Recherches	1,92	20%
Souffrance des proches	1,17	12%
Temps	9,63	100%

TF1

01 Juin - lundi		
% temps crash	min	%
Crash	35,74	82%
AUTRES	8,02	18%
Temps	43,76	100%
Type d'information	min	%
Hypothèses	10,75	30%
Prise en charge des proches	8,53	24%
Information sur le vol	5,32	15%
Recherches	4,87	14%
Curiosités autour du vol	4,67	13%
Souffrance des proches	1,14	3%
Information sur les victimes	0,46	1%
Temps	35,74	100%

02 Juin - mardi		
% temps crash	min	%
Crash	26,46	69%
AUTRES	11,69	31%
Temps	38,15	100%
Type d'information	min	%
Prise en charge des proches	11,05	42%
Hypothèses	4,93	19%
Recherches	4,87	18%
Souffrance des proches	3,57	13%
Curiosités autour du vol	2,04	8%
Temps	26,46	100%

03 Juin - mercredi		
% temps crash	min	%
Crash	8,35	25%
AUTRES	24,86	75%
Temps	33,21	100%
Type d'information	min	%
Recherches	5,13	61%
Prise en charge des proches	2,59	31%
Hypothèses	0,63	8%
Temps	8,35	100%

GLOBO**04 Juin - jeudi**

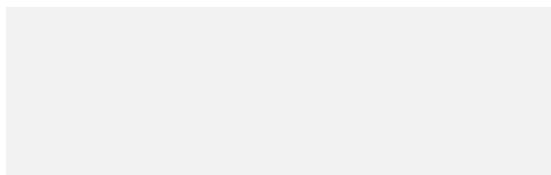
% temps crash	min	%
Crash	9,00	31%
AUTRES	20,25	69%
Temps	29,25	100%
Type d'information	min	%
Hypothèses	4,30	48%
Recherches	2,67	30%
Prise en charge des proches	1,70	19%
Information sur les victimes	0,33	4%
Temps	9,00	100%

05 Juin - vendredi

% temps crash	min	%
Crash	8,67	29%
AUTRES	21,38	71%
Temps	30,05	100%
Type d'information	min	%
Recherches	4,83	56%
Prise en charge des proches	2,33	27%
Hypothèses	1,50	17%
Temps	8,67	100%

06 Juin - samedi

% temps crash	min	%
Crash	14,52	50%
AUTRES	14,62	50%
Temps	29,13	100%
Type d'information	min	%
Recherches	6,38	44%
Hypothèses	6,77	47%
Prise en charge des proches	0,30	2%
Souffrance des proches	1,07	7%
Temps	14,52	100%

**TF1****04 Juin - jeudi**

% temps crash	min	%
Crash	9,00	28%
AUTRES	22,63	72%
Temps	31,62	100%
Type d'information	min	%
Hypothèses	5,09	57%
Recherches	3,55	39%
Prise en charge des proches	0,35	4%
Temps	9,00	100%

05 Juin - vendredi

% temps crash	min	%
Crash	7,40	25%
AUTRES	22,63	75%
Temps	30,03	100%
Type d'information	min	%
Recherches	3,54	48%
Prise en charge des proches	2,48	33%
Hypothèses	0,77	10%
Information sur les victimes	0,61	8%
Temps	7,40	100%

06 Juin - samedi

% temps crash	min	%
Crash	5,74	18%
AUTRES	26,87	82%
Temps	32,61	100%
Type d'information	min	%
Recherches	3,90	68%
Hypothèses	1,84	32%
Temps	5,74	200%

07 Juin - dimanche

Type d'information	min	%
Recherches	1,43	87%
Prise en charge des proches	0,21	13%
Temps	1,63	100%

GLOBO**08 Juin - lundi**

% temps crash	min	%
Crash	7,35	30%
AUTRES	17,38	70%
Temps	24,73	100%

Type d'information

	min	%
Recherches	5,43	74%
Prise en charge des proches	1,42	19%
Souffrance des proches	0,50	7%

Temps	7,35	100%
--------------	-------------	-------------

09 Juin - mardi

% temps crash	min	%
Crash	3,87	13%
AUTRES	26,93	87%
Temps	30,80	100%

Type d'information

	min	%
Hypothèses	1,97	51%
Recherches	1,90	49%

Temps	3,87	100%
--------------	-------------	-------------

10 Juin - mercredi

% temps crash	min	%
Crash	1,83	8%
AUTRES	21,45	92%
Temps	23,28	100%

Type d'information

	min	%
Recherches	1,83	100%

Temps	1,83	100%
--------------	-------------	-------------

TF1**08 Juin - lundi**

% temps crash	min	%
Crash	5,09	16%
AUTRES	26,92	84%
Temps	32,01	100%

Type d'information

	min	%
Recherches	5,09	100%

Temps	5,09	100%
--------------	-------------	-------------

09 Juin - mardi

% temps crash	min	%
Crash	10,51	31%
AUTRES	23,57	69%
Temps	34,08	100%

Type d'information

	min	%
Recherches	6,30	60%
Hypothèses	4,22	40%

Temps	10,51	100%
--------------	--------------	-------------

10 Juin - mercredi

% temps crash	min	%
Crash	5,60	17%
AUTRES	27,24	83%
Temps	32,85	100%

Type d'information

	min	%
Recherches	2,97	53%
Hypothèses	2,63	47%

Temps	5,60	100%
--------------	-------------	-------------

6. Sources documentaires et Bibliographie

a) Centres de documentation consultés :

- Inathèque de France : <http://www.ina.fr/>
Bibliothèque nationale de France, Quai François Mauriac, Paris
- Bibliothèque Sainte-Barbe : <http://www.bsb.univ-paris3.fr/>
4, rue Valette, Paris
- Bibliothèque Sainte-Généviève : <http://www.bsg.univ-paris1.fr>
10, place du Panthéon, Paris
- Bibliothèque centrale de l'Université Sorbonne Nouvelle - Paris 3 : <http://www.univ-paris3.fr>
17, rue de la Sorbonne, Paris

b) Sources documentaires :

Sources audiovisuelles :

- Emissions du journal télévisé *20 Heures* de la chaîne française *TF1* ayant traité l'accident du vol AF447 : accessibles à Inathèque de France
- Emissions du journal télévisé *Jornal Nacional* de la chaîne brésilienne *GLOBO* ayant traité l'accident du vol AF447 : accessibles depuis les sites <http://jornalnacional.globo.com> et <http://g1.globo.com/videos/jornal-nacional> pendant une période limitée.

Sources électroniques : liste des sites consultés dans l'ordre de leur apparition dans le mémoire

<http://alphasite.airfrance.com/s01/communiqués-de-presse/#communiqué2539>

<http://www.bea.aero/fr/enquetes/vol.af.447/vol.af.447.php>

<http://www.bea.aero/docspa/2009/f-cp090601e2/pdf/f-cp090601e2.pdf>

<http://www.asso-af447.fr>

<http://www.lejdd.fr/Societe/Justice/Actualite/AF447-Le-rapport-qui-accuse-139293/>

<http://www.mediametrie.fr/>

<http://midiadados.digitalpages.com.br/home.aspx>

http://redeglobo.globo.com/Portal/institucional/folderelectronico/g_tv_globo.html

<http://avherald.com/h?article=40de5374/0009&opt=3328>

<http://avherald.com/h?article=41bb988a>

<http://www.securiteaerienne.com/node/138>

<http://www.dc10-uta.org/index.htm>

c) Bibliographie :

Livres :

- CHARAUDEAU Patrick. *Le discours d'information médiatique : la construction du miroir social*. Paris : Nathan ; Bry-sur-Marne : Institut national de l'audiovisuel, 1997, 286 pages.
- KOTTAK Conrad Phillip. *Prime-time society : an anthropological analysis of television and culture*. Belmont : Wadsworth publishing company, 1990, 247 pages.
- MATTELART Michèle et Armand. *Le Carnaval des images : la fiction brésilienne*. Institut national de la communication audiovisuelle. Paris : la Documentation française, 1987, 163 pages. Collection Audiovisuel et communication.
- MERCIER Arnaud. *Le journal télévisé : politique de l'information et information politique*. Paris : Presses de la Fondation nationale des sciences politiques, 1996, 345 pages.
- SOULAGES Jean-Claude. *Les mises en scène visuelles de l'information: étude comparée France, Espagne, États-Unis*. Paris : A. Colin ; Bry-sur-Marne : Institut national de l'audiovisuel, 2005, 219 pages. Collection Médias-recherches.
- SUMMA Giancarlo. *Le rôle politique de la presse au Brésil : de l'élection à la réélection de Lula*. Paris : IHEAL-CREDAL, 2008, 197 pages. Collection Chrysalides ; n° 5.

Articles de revues scientifiques :

- PORTO Mauro P. Realism and Politics in Brazilian Telenovelas. *Media International Australia, Incorporating Culture & Policy*, Février 2003, No. 106, pages 35-45.

Travaux universitaires :

- JOHNSON Renata. *The role of TV Globo internacional for brazilian immigrants in south Florida and Toronto*. Thesis : Master of Arts. University of Missouri-Columbia : 2006, 213 pages.

7. Table des matières

1. Introduction.....	4
a) Avant-propos.....	4
b) L'accident	5
I. <i>Les faits</i>	5
II. <i>Les hypothèses les plus acceptées</i>	6
c) Objectifs	9
d) Méthodologie.....	10
I. <i>Délimitation du corpus</i>	10
II. <i>Catégorisation du Corpus</i>	11
III. <i>Rede Globo</i>	12
2. Résultats.....	14
a) Similitudes et différences de forme	14
I. <i>Techniques de construction de l'émission</i>	14
II. <i>Ambiance</i>	16
b) Similitudes et différences de fond	17
I. <i>L'évolution du temps dédié au crash</i>	18
II. <i>La répartition du temps consacré au crash par type d'information</i>	19
3. Discussion.....	21
I. <i>Espace communicationnel</i>	21
II. <i>Opinion publique</i>	22
1) Le refuge dans la fiction	24
a) <i>La fausse réalité</i>	24
I. <i>L'information immédiate : la fausse cause, les faux débris</i>	24
II. <i>L'effet d'enquête : l'utilisation d'arguments opposés</i>	28
III. <i>La parole technique : l'imprécision des informations sur l'enquête</i>	31
b) <i>Le faux-semblant</i>	33
I. <i>Le recours abusif au direct</i>	33
II. <i>Le recours abusif à l'image</i>	35
III. <i>Le recours abusif aux schémas 3D</i>	37
2) Le refuge dans l'émotion	40
a) <i>La création de la compassion</i>	40
I. <i>La souffrance des proches au Brésil</i>	41
II. <i>La prise en charge des proches en France</i>	43
b) <i>La création du suspense : l'événement feuilleton</i>	45
I. <i>Le comptage des corps</i>	45
II. <i>L'enquête</i>	47
4. Conclusion	51
5. Annexes documentaires	54
6. Sources documentaires et Bibliographie	57
7. Table des matières	59