

République Algérienne Démocratique et Populaire
Ministère de l'Enseignement supérieur et de la Recherche Scientifique
Université de Batna 2
Faculté des Lettres et Langues étrangères
Département de langue et littérature françaises



École Doctorale de Français
Réseau-Est
Antenne de Batna

Thème:

***Pour une étude sémio-linguistique
des panneaux routiers et leur impact sur les
conducteurs***

Thèse élaborée en vue de l'obtention du diplôme de Doctorat ès Sciences

Option: *Sciences du langage*

Sous la direction du :

Pr. ABDELHAMID Samir

Réalisée par :

Mme. GAUDI Fella

Jury de soutenance :

Pr. DAKHIA Abdelouahab

Président

Université de Biskra

Pr. ABDELHAMID Samir

Rapporteur

Université de Batna2

Pr. KHARCHI Lakhdar

Examineur

Université de M'sila

Dr. BOUDJIR Ilhem

Examineur

Université de Batna2

Dr. HADDADI Radhia

Examineur

Université de Batna 2

Dr. FAID Salah

Examineur

Université de M'sila

Année universitaire 2020/2021

Remerciements

Je remercie vivement toute personne m'ayant tendu la main, avec respect envers la science et la recherche de près ou de loin.

Je remercie respectueusement,

Mon encadreur, le professeur Samir Abdelhamid, qui m'a donné la chance d'ouvrir cette piste de recherche dans le domaine des sciences du langage et de m'avoir mise sur les bons rails afin de pouvoir explorer ce qui pourrait être utile à cette étude et à ce modeste travail.

Je ne remercierai jamais assez,

Les membres du jury, *sans vous*, mon travail ne verrait jamais le jour et ne serait entendu par personne, merci à vous d'abord d'avoir accepté de me lire, merci enfin de m'orienter vers le meilleur.

A vous tous, un grand merci et une profonde gratitude.

Résumé

C'est un travail qui s'inscrit dans le domaine des sciences du langage ayant pour but « une analyse sémio-linguistique des panneaux routiers et leur impact sur les conducteurs ».

Issu d'une problématique qui réside dans " la réalité de l'interprétation des panneaux routiers par les usagers de la route " et dans une optique pragmatique" tout en essayant de comprendre cette réalité, nous avons fait usage d'un questionnaire réparti en trois volets, le premier destiné dans le but de savoir si les conducteurs connaissent vraiment les différentes significations du contenu d'un panneau, nous avons posé des questions pour savoir si l'information n'est pas en manque et que cela pourrait être la cause de ce constat dans un troisième lieu, nous avons essayé de voir où peut aller la culture du langage des signes dans notre société, et enfin et pour vérifier notre dernière supposition, nous avons proposé quelques panneaux conçus dans le code linguistique afin de voir si les messages sensibilisateurs pourraient avoir plus d'influence que le langage des signes sur nos enquêtés .

En plus du questionnaire, l'entretien en tant qu'outil de recherche complémentaire est bien présent dans notre travail, bien que le nombre des interviewés ne soit pas énorme mais il nous a aidé quand-même à vérifier clairement nos hypothèses.

Afin de renforcer les informations recueillies, nous avons proposé quelques panneaux signalétiques du code de la route, dans le but de vérifier les réponses données et de savoir si les questionnés peuvent réellement reconnaître la signification des panneaux proposés (une sorte de grille d'évaluation).

Dans un troisième lieu et pour mesurer l'impact de quelques situations ayant une relation directe avec notre thème, nous avons proposé des images contenant des situations auxquelles les conducteurs sont confrontés quotidiennement, et nous leur avons demandé de les commenter, dans la visée de la sémiotique de l'image.

Comme résultat, il s'avère que les conducteurs en question ne connaissent pas la signification de la majorité des contenus des panneaux, toutefois, ils arrivent à peine à décoder quelques-uns surtout en la présence des icônes !!!Donc même s'ils connaissent la signification des panneaux les plus fréquents, ils ne les respectent pas et cela bien sûr c'est d'après les statistiques recueillies.

Concernant cette relation HVE (homme-véhicule-environnement), les enquêtés reconnaissent la présence de quelque panneaux mais ils confirment le manque flagrant d'informations, ils proposent même quelque panneaux (interdisant l'utilisation des portables, en guise de rappel, des panneaux indiquant la présence des ralentisseurs... etc.).

Il s'avère aussi que nos répondants, sont conscients de l'importance de ces messages mais la culture du langage des signes n'est pas encore installée comme il se doit.

Les messages de sensibilisation ont peu d'impact sur les conducteurs par rapport aux panneaux sémiotiques, vu que ces derniers sont plus rapides à décoder et à transmettre l'information, quelques enquêtés prétendent aussi ne pas avoir assez de temps pour les lire, malgré la brièveté des messages.

Mots clés : le code de la route, interprétation, message linguistique, information sémiotique, impact, slogans sensibilisateurs, communication.

ملخص:

هو عبارة عن عمل يندرج ضمن ميدان علوم اللغة الهدف منه " تحليل سيميائي لغوي لإشارات المرور وأثرها على السائقين".

نتيجة لإشكالية تكمن في "واقع تفسير إشارات المرور من قبل مستخدمي الطريق" في منظور براغماتي " ومحاولين فهم هذا الواقع، قمنا بإجراء استبيان مقسم إلى ثلاثة أقسام، الأول موجه لمعرفة ما إذا كان السائقون يعرفون حقا مختلف دلالات مضمون الإشارة، حاولنا بعدها معرفة إلى أي مدى يمكن أن تصل ثقافة الإشارة في مجتمعنا، من جهة ثالثة، قمنا بطرح أسئلة لمعرفة ما إذا كانت المعلومة غير كاملة وأن هذا قد يكون هو سبب إثبات الحالة هذه، وأخيراً ومن أجل التحقق من افتراضنا الأخير، قمنا باقتراح بعض الأسئلة بغية معرفة ما إذا كان للرسائل التحسيسية تأثيراً أكبر من لغة الإشارة على الأشخاص موضوع الاستبيان وإذا كان الأمر كذلك، فما هي الإجراءات التي يجب اتخاذها.

إضافة إلى الاستبيان، قمنا باستعمال المقابلة في بحثنا كوسيلة بحث تكميلية، رغم أن عدد الأشخاص الذين قمنا بإجراء الحوار معهم لم يكن كبيراً إلا أنه ساعدنا في التحقق بشكل واضح من فرضياتنا.

وبهدف تعزيز المعلومات التي قمنا بجمعها، اقترحنا بعض الإشارات التنبيهية لقانون المرور، للتحقق من الإجابات المقدمة ولمعرفة إذا كان بإمكان عينة الاستبيان حقا التعرف على دلالة الإشارات المقترحة.

ومن جهة ثالثة ولقياس أثر بعض الوضعيات التي لها علاقة مباشرة بموضوعنا، اقترحنا صور تحتوي على وضعيات يواجهها السائقون يومياً، وطلبنا منهم التعليق عليها.

ونتيجة لذلك، اتضح أن هؤلاء السائقين لا يعرفون دلالة معظم محتويات الإشارات، غير أنهم تمكنوا بصعوبة من فك رموز البعض منها خاصة في وجود الأيقونات !!!

واتضح كذلك أن مجيبينا، واعون بأهمية هذه الرسائل إلا أن ثقافة الإشارة غير مترسخة لديهم كما يجب.

فيما يخص هذه العلاقة إ.م.ب (إنسان - مركبة - بيئة)، يُقر عناصر الاستبيان بوجود بعض الإشارات لكنهم يؤكدون الغياب الواضح للمعلومات، واقترحوا حتى بعض الإشارات (تمنع استعمال الهاتف النقال كتذكير، إشارات تشير إلى وجود ممهلات... إلخ).

وللرسائل التحسيسية أثر ضئيل على السائقين بالمقارنة بالإشارات السيمائية نظراً لسرعة فك رموز هذه الأخيرة ولنقل المعلومة، ويدّعي عموماً الأشخاص موضوع عينة البحث أن ليس لديهم وقت كافي للقراءة.

الكلمات المفتاحية : قانون المرور، التفسير، الرسالة اللغوية، الرسالة السيمائية، الأثر، الشعارات التحسيسية، الاتصال.

Summery

It's a work inscribed in the language sciences field which has as target "semi-linguistic analysis of road-signs and its impact on conductors".

Issued from a problem which reside in " the reality of the road-signs interpretation by the road users " in a pragmatic perspective " and in trying to understand this reality, we have used a questionnaire divided in three parts, the first one destined to know if the conductors really knows the different significations of sign content, we have tried later on to see how far can the sign culture reach in our society, thirdly, we have asked questions to know if the information is in lack and if this may be the cause of this report, and finally and to check our last supposition, we have suggested some questions to see if the sensitizer messages might have more influence than the signs language on our interrogated persons, and if it's the case, which measures may be taken.

In addition to the questionnaire, the interview as a complementary mean of research is so present in our research, while the number of the interviewers wasn't large however it helped us to check out clearly our hypothesis.

In order to support the gathered information; we have suggested some road-signs of the Highway Code, in purpose to check out the given answers and to know if the interrogated persons can really recognize the signification of the suggested road-signs.

Thirdly and to measure the impact of some situations having a direct relation with our subject, we have proposed photos contained situations to which the conductors are daily confronted; and we have asked them to comment upon it.

As a result, it upshots that those conductors do not know the signification of the majority of the road-signs contents, however they hardly reach to decipher some of it especially in presence of icons.

It became clear too that our answerers are conscious of the importance of these messages otherwise the culture of signs is not yet setting up as it might.

Concerning this relation M-V-E (man - vehicle - environment), the interrogated persons confess the presence of some road-signs but they confirm the flagrant absence of information, they even suggest some road-signs (interdiction of using phones, as a reminder, the road-signs indicating the presence of speed bump... etc).

The sensitization messages have a little impact on conductors relatively to the semiotic road-signs because that the last ones are more fast to decipher and to transmit the information, generally the ones interrogated persons pretend to not having a sufficient time to read.

Keywords: Highway Code, interpretation, linguistic messages, semiotic messages, impact, sensitizing slogans, communication.

Sommaire

Introduction générale

Section théorique

Chapitre 1. La communication.

Chapitre 2. La sémiotique à la recherche des codes.

Chapitre 3. Pour une approche de l'énonciation.

Chapitre 4. La parole comme action.

Chapitre 5. La signalisation dans les réseaux de déplacements routiers (histoire et fonction).

Section analytique et expérimentale

Chapitre 6. Etude sémiotique du code de la route selon Georges Mounin

Chapitre 7. La vision sémiotique du code de la route selon G. Spielmann

Chapitre 8. Aspects linguistiques du panneau signalétique : étude et analyse selon A. Cornier

Chapitre 9. Présentation du questionnaire et interprétation des résultats.

Chapitre 10. Analyse des panneaux routiers sous formes de slogans.

Chapitre 11. Etude et analyse des commentaires de nos enquêtés.

Conclusion générale

Liste des références bibliographiques

Table des matières

Annexes

Introduction générale

Introduction générale

« Quand le sémioticien va dans le bon sens, c'est bon signe ». (Auteur inconnu)

Mais... quand le conducteur transgresse ce que le sémioticien et la sémiotique lui recommandent, « ***ce n'est pas un bon signe*** ».

Lors d'un colloque auquel nous avons assisté, des statistiques ont éveillé notre intérêt sur une réalité à laquelle nous voudrions trouver des réponses, des statistiques stupéfiantes, nous en citons quelques unes des deux années 2016 et 2017 comme exemples : (voir les représentations graphiques dans l'annexe). Il s'agit bien évidemment d'un fractionnement dans le sens de transgression des contenus de ces panneaux contenant des messages du code de la route (symboles, icônes, formes...) revêtant un caractère censé être conventionnel.

- L'excès de vitesse a atteint le taux de 37,16% en 2016 et 36,67% en 2017.
- Le dépassement dangereux a atteint 11,81% en 2016 et 13,63% en 2017.
- Le non respect de la distance de sécurité a atteint 6,35% en 2016 et 6,65% en 2017.
- Le non respect du panneau stop a atteint 6,24 % en 2016 et 4,88% en 2017.
- Circulation à gauche a atteint 6,04% en 2016 et 5,42% en 2017.
- Changement de direction non signalé a atteint 4,98% en 2016 et 4,47% en 2017.

Notre travail s'inscrit dans le domaine des sciences du langage, nous nous sommes focalisée précisément sur une étude sémiolinguistique des panneaux routiers que nous pensons pertinente pour étudier et élucider le constat dont nous venons d'en parler, l'interprétation des conducteurs et leur vis à vis aux contenus des panneaux de signalisation, tout cela nous a poussée à entreprendre cette modeste recherche.

Il semble que dans la signalisation, il y a différents aspects à prendre en compte :

D'abord l'information transmise ensuite le contenu de la signalisation et par-dessus tout, il faut essayer de vérifier à quel point cela peut-il être convainquant, et là nous parlons de la confiance du conducteur dans les valeurs de la signalisation, les motivations et les perceptions du risque, risque de se trouver en situation de transgression de la règle ou dans un risque de mortalité.

Il faut étudier aussi les mécanismes de mesures pour transmettre un message, la question est parfois plus importante, et là justement, il faut se demander si une signalisation est pour transmettre un message ou pour convaincre.

Et s'il n'y avait pas un code de la route, ces panneaux, ces feux, ces couleurs ; imaginons des conducteurs en train de crier chacun de son côté pour annoncer son intention aux autres, cela semble évidemment impossible.

Alors cette petite recherche consiste à une étude sémio-linguistique des panneaux routiers, leur détection : les valeurs des couleurs, des formes et des images ainsi que leurs interprétations par les conducteurs dans une perspective pragmatique "l'impact des panneaux sur les conducteurs" et "la réalisation de ces messages sémiotiques par les individus"

Cette communication entre conducteurs, cette interaction du moment qu'il y ait un échange implicite, qui se traduit généralement par des comportements, « des actes » (Mounin, 1970 : 156) et l'application des instructions recommandées par les panneaux, le mot interaction ici, c'est pour insinuer qu'à première vue, on a l'impression que les voitures et les véhicules d'une manière générale se parlent, ou peut être s'échangent des messages, il s'agit bien sûr de l'utilisation du langage des signes, que le conducteur est censé étudier sous forme d'un code au sein des auto-écoles, et dont il est obligé d'appliquer les instructions et les consignes et qui, sans le respect de ce code, il mettra sa vie et la vie des autres en danger.

Une école, un code (conventionnel), un apprentissage, des panneaux à respecter mais malgré tout, notre pays est classé parmi ceux qui connaissent les taux d'accidents et de meurtres les plus élevés au monde, douleurs, pertes, pire encore le nombre consistant d'handicapés dont, les répercussions sont énormes.

Ces défaillances, ce déficit concernant le non-respect des panneaux et de tout ce qui peut-être iconique (images, signaux, signes, couleurs...). Dans ce domaine, des experts ont, eux aussi manifesté un étonnement de la situation et du constat qui ne cesse d'inquiéter tout le monde.

Le langage des signes, ce type de communication qui sous-entend une interaction entre un énonciateur et un co-énonciateur et par conséquent, il s'agit bien d'un message à faire passer, qui, dans notre cas, se traduit par un message iconique, bien qu'il soit dans pas mal de fois, linguistique, où nous allons essayer de procéder à une analyse du discours (la linguistique énonciative) de quelques énoncés structurés sous forme de "Slogans".

Certains chercheurs se sont penchés sur l'étude sémiotique du code de la route, tel que "Georges Mounin", dans une partie de son ouvrage « *INTRODUCTION A LA SEMIOTIQUE* ». Nous citons aussi une étude récente qui a été menée par "G. Spielmann" où il a essayé à son tour, tout en s'inspirant des travaux de G. Mounin, de faire lui aussi une analyse sémiotique de quelques panneaux du code la route, A. Cornier, s'est inspirée elle aussi des travaux de Mounin pour étudier " *la non linéarité des écrits* " dans les panneaux de signalisation tout en étudiant la structuration et la disposition des informations sur un panneau signalétique, dont nous nous sommes servis de soubassements théoriques tout en alternant avec ce qu'il y a sur terrain en tenant en compte la spécificité de notre recherche.

Sans oublier de mentionner un travail de fin d'étude d'un chercheur du sud de l'Afrique, ce dernier a mené « une étude sémio-pragmatique des panneaux routiers dans la ville de Kinshasa »,

En ce qui nous concerne, nous nous sommes penchée plutôt sur une étude des deux aspects, à propos des panneaux conçus linguistiquement (les messages sensibilisateurs), nous avons remarqué que ce genre de panneaux n'existe qu'en Algérie et donc, nous n'avons pas trouvé de soubassements théoriques pour ce genre de message, mais nous avons essayé quand-même de revenir à l'analyse linguistique des messages qui ressemblent à ceux de notre corpus bien qu'ils ne soient pas tout à fait les mêmes, c'est pourquoi nous nous sommes appuyée le plus sur « la linguistique énonciative » en se concentrant sur l'application de l'analyse des "énoncés" dans une optique pragmatique.

Les panneaux signalétiques sont considérés comme des objets discursifs visuels, il est clair à quel point ils mettent en œuvre un système de communication sémio-linguistique, nous sous-entendons par « sémio » l'utilisation des signes, des formes, des couleurs, etc. et par « linguistique », les messages de sensibilisation et de persuasion que nous voyons et nous (LISONS) lors de nos déplacements, selon Vandendrope (1999 : 41), les réflexions portées sur la page d'un livre peuvent également s'appliquer aux panneaux : « l'écrit nous permet d'échapper à la linéarité, car l'œil peut embrasser la page d'un seul regard, tout comme il peut se poser successivement sur divers points, choisis chaque fois en fonction de critères différents ».

Les panneaux et les signalisations de toutes sortes exigent d'adopter, pour aborder les données linguistiques qu'ils fournissent, une approche sémio-linguistique de l'écrit, qui rendent compte de la multi modalité de l'écrit, comme le rappelle Anis, « le lien est parfois

distendu mais jamais rompu entre le texte et l'image » (2000 : 6) c'est justement l'une des caractéristique de ce types d'écrit (l'hétérogénéité). En prenant en considération cette spécificité des « TEXTES » que certains chercheurs comme (Vandendrope), considère comme (*des pseudo- textes*) et qu'on voit sur les panneaux, il s'agit de cette dimension "Visio-spatial" qui confère et accorde un rôle signifiant aux supports et aux paramètres de ces panneaux, ajoutons aussi le caractère hétérogène et multimodal de ces panneaux qui jalonnent nos routes tout cela pour une finalité considérée comme pratique pour le récepteur (le conducteur).

Comment les usagers des routes interprètent-ils les informations mises à leur disposition sous différentes représentations : formes, couleurs, icônes, pictogrammes, chiffres mais aussi sous forme de ' messages sensibilisateurs', tous ces signes, sont ils vraiment assimilés et vécus par les conducteurs, autrement dit, ont-ils un impact sur eux ?

Dans notre questionnaire, nous supposons :

➤ que les conducteurs du moins ceux que nous avons dans notre échantillon, n'arriveraient pas à reconnaître la signification des différentes formes, couleurs et symboles qui constituent ou qu'on peut voir sur ces panneaux.

➤ Nous avons supposé par la suite que ces panneaux seraient insuffisants « manque d'informations », donc cette relation (HVE), homme/véhicule/ environnement, ne fonctionne pas comme il faut, et là ça pourrait renvoyer en quelques sortes à (un manque d'informations), puisque il s'agit de panneaux qui fournissent des informations à travers les messages, sémiotiques soient-ils ou linguistiques aux usagers, considérés ici comme récepteurs, dans une interaction censée être durable durant tous les déplacements.

➤ Nous avons pensé aussi à cet égard, est ce que le conducteur ne donne pas aux panneaux leur juste valeur, en oubliant qu'ils sont implantés pour être respectés, et là, il est question bien sûr du degré de " culture envers le langage des signes", surtout quand il s'agit du code de la route que beaucoup de théories dans la sémiologie de la communication, au sein des sciences du langage, lui ont accordé une grande importance et depuis toujours, (Mounin, Buysens, Prieto, Klinkenberg, et autres.

➤ ou enfin les panneaux linguistiques sous formes de slogans de persuasion et de sensibilisation « conçus dans les deux langues », tel que « *papa je préfère t'attendre que te perdre* » ou même en arabe, auraient plus d'influence que ceux conçus sémiotiquement (sous forme de signes), sur les conducteurs, grâce à leurs forces « illocutoire et perlocutoire ».

Afin de pouvoir trouver un fil conducteur vers la réalité des choses et pour mener à bien cette petite investigation, nous avons élaboré un plan de recherche, contenant d'abord une analyse doublement menée, celle du point de vue sémiotique concernant les panneaux du code de la route et une deuxième analyse ayant pour objet les messages (ou les slogans sensibilisateurs) faisant partie de notre corpus. Dans un deuxième temps nous avons conçu un questionnaire qui se compose de trois parties, la première contient des questions à choix multiples mais il y a aussi quelques questions ouvertes qui demandent des petites réponses, la deuxième partie comporte des panneaux et où nous avons demandé aux enquêtés de nous en donner la signification, la troisième partie contient des images qui ne sortent pas du thème de notre recherche et qui touchent plutôt à la sémiotique de l'image et où, nous avons fusionné les deux concepts (sémiotique et linguistique) pour demander par la suite aux questionnés de les commenter, dans le but de démontrer l'impact de ces images sur eux, en essayant d'interpréter les photos proposées, et comme dernière question, nous leur avons demandé de proposer des slogans dans le but persuader les autres conducteurs de l'importance des messages contenus sur ces panneaux et que leur implantation n'est nullement aléatoire.

Nous signalons que : (la troisième partie du questionnaire était destinée seulement à la catégorie des universitaires), vu que les deux autres catégories ne pouvaient pas nous fournir de réponses)

En plus du questionnaire, nous avons fait usage de "l'entretien" comme outil de recherche, afin de rendre notre démarche empirique plus rigoureuse.

L'objectif de départ réside dans l'analyse de la tâche de conduite du point de vue du conducteur. En effet, la prise d'information par le conducteur au niveau du ruban routier et autour de celui-ci (environnement proche et éloigné) y jouent un rôle primordial c'est-à-dire prendre conscience des mécanismes de construction du sens des messages (comment tel message dit telle information ?).

Vient ensuite l'interprétation de cette information, qui précède l'action. C'est pourquoi, il est essentiel d'étudier la visibilité (capacité de percevoir) et la lisibilité de la route (capacité à interpréter correctement ce qui a été perçu) de façon à détecter les configurations risquant de poser un quelconque problème d'interprétation à l'utilisateur. (Une autre piste de recherche à explorer).

En troisième lieu, nous voudrions connaître le degré de conscience de la pertinence du choix des messages comme aide à la conduite et aussi faire comprendre l'adéquation entre le contenu des messages diffusés sur les panneaux et l'objectif qui leur est assigné, donc, cela repose sur la logique de la sémantique du message iconique et c'est, ce dont s'occupe la sémiotique.

En ce qui concerne le corps de notre thèse, Nous verrons dans un premier temps (chapitre 1) les différentes théories de communications et leurs apports aux différentes situations de communication, commençant par celle de « Lasswell », dans laquelle, il détermine tous les éléments ayant part dans une communication, donc nous verrons comment la langue peut-elle être un système ?

Dans le même contenu il y aura le célèbre modèle'' de communication Saussurien'', tout cela dans une diversité d'approche pragmatique.

En deuxième lieu (chapitre 2), nous aurons affaire à la question de la sémiotique structurale et sa relation avec les codes où, il sera question ''des classiques'' ''langue et parole'', ''le signe linguistique'' etc.

Dans un troisième et important lieu (chapitre 3), nous traiterons les importants apports théoriques concernant « l'énonciation », donc nous aborderons la première approche de ''l'énonciation'' et les différents points qui entourent ce concept, et que nous considérons de base à notre recherche, dont les plus importants sont :

- Les personnages de l'énonciation.
- Les pronoms personnels et les marques de personnes.
- Le contexte.
- L'objectif.

Dans un quatrième temps (chapitre 4), il sera question de « la parole comme action » et où justement notre modeste investigation sera axée sur :

Les composantes de l'acte de langage (actes locutionnaire, illocutionnaire et perlocutionnaires), nous verrons au sein du même chapitre les fondements théoriques de la "présupposition", comme acte illocutoire, sous le même volet, seront explicités les questions de l'implicite et de la pragmatique inférentielle, où seront traités aussi les différentes formes de « l'implicite » que nous retrouverons avec force dans l'analyse linguistique des messages sensibilisateurs de notre corpus.

Concernant le cinquième chapitre, nous verrons le défilement de l'histoire des panneaux de signalisations dans le réseau des déplacements routiers mais aussi la fonction et le rôle de ces panneaux à chaque étape de leur histoire.

Dans un sixième chapitre, il s'agira là d'une alternance entre la théorie et l'analyse des panneaux du point de vue sémiotique, où et grâce aux théories de Georges Mounin, nous mettrons au concret l'analyse des panneaux choisis, du moment que ça nous a semblé difficile et trop long, voire impossible d'analyser tous les panneaux du code de la route, nous toucherons cependant aux points les plus pertinents.

Dans le septième chapitre et dans la même perspective mais celle-ci est plus récente que la première, Spielmann a effectué des modèles d'analyse qui ne sont que des suites de celles de Mounin, mais bien sûr avec de récents apports, adaptés et actualisés, nous verrons enfin, dans le même chapitre l'analyse de 19 panneaux, donc là aussi, il s'agira d'une étude alternée (théorie/ analyse)

Pour ce qui est du huitième chapitre, et à la base des fondements théoriques antérieurs que "A. CORNIER", a creusés afin de toucher à l'aspect linguistique des panneaux du code de la route, nous nous y arrêterons afin d'évoquer cet aspect des panneaux routiers au sein de notre étude dans la même démarche.

Dans le neuvième chapitre, il s'agira de plain-pied :

D'une analyse linguistique des messages ciblés et qui seront au nombre de 8 panneaux, où il sera question d'une sorte d'analyse de discours des panneaux proposés comme corpus et faisant partie de notre questionnaire.

Dans un dixième chapitre, nous enchaînerons avec l'étude et l'analyse des résultats, obtenus à partir de notre questionnaire, composé à son tour de trois parties, où nous verrons et nous tenterons de vérifier nos hypothèses réparties selon les questions. Nous avons jugé

utile de concevoir deux questionnaires ou plutôt le même questionnaire dans les deux langues (en Français et en Arabe), le premier a été destiné aux gens qui ont un niveau universitaire, (une bonne partie d'enseignants du même département), l'autre était destiné aux gens qui ont un niveau intermédiaire (collège, lycée) et la troisième catégorie, concerne ceux d'un niveau limité mais d'un certain âge et d'une certaine expérience (les taxieurs).

Nous verrons aussi les résultats obtenus à partir des entretiens tenus auprès de sept personnes et qui nous ont aidée à vérifier nos hypothèses.

Dans le onzième et dernier chapitre, nous allons proposer quelques images, qui ont une relation directe avec notre thème aux répondants afin de leur demander de les interpréter tout en finissant par leur suggérer de proposer des slogans sensibilisateurs aux autres automobilistes.

[Nous nous sommes vraiment sentie interpellée d'introduire des photos (voir le questionnaire et les annexes), dans notre investigation, « des images qui reflètent, à notre sens, la réalité qui existe », nous voudrions voir la réaction de nos répondants en voyant ces images dont nous pourrions être tous auteurs, en guise d'éveiller la conscience de certains, et au lieu de voir le bon suivre le mauvais, essayons de trouver un moyen pour inverser les choses, selon :

« La sémiotique de l'image. N'oublions pas que la sémiotique, *est avant tout un acte social* »].

SECTION THEORIQUE



Chapitre 1.

La communication

Introduction :

Les messages scripto-visuels sont des constructions combinant, selon des formules infiniment variées, différentes sortes d'éléments signifiants : des images (fixes ou mouvantes, en noir et blanc ou en couleurs, etc.), des mots (parlés de différentes manières ou écrits de diverses façons), des sons (musique ou bruit). Et ces éléments ne font que s'additionner, ils interagissent et composent leurs effets propres d'une infinité de façons.

1- QUELQUES QUESTIONS POUR COMMENCER À COMPRENDRE LE PROCESSUS DE LA COMMUNICATION

Qu'est-ce qu'un processus de communication ? Quels sont les éléments que l'on peut discerner et classer dans un tel processus ? Quelles sont enfin les relations qui s'établissent entre ces différents éléments ? Telles sont les questions auxquelles ont tenté de répondre les premiers modèles de la communication, connaître et comprendre, qui parle à qui, par quel moyen comme c'est le cas dans notre étude tout en essayant de voir les relations qui s'établissent entre les éléments de cette communication.

1.1. LE MODÈLE DE LASSWELL

Ce modèle s'inspire directement des sciences humaines et des moyens de communication de masse ; il a vigoureusement orienté les travaux et les recherches en communication ultérieurs. L'auteur essayait de décrire le phénomène de la communication en répondant aux cinq questions suivantes :

Qui ? dit quoi ? À qui ? Par quel moyen ? Avec quels effets ? Chacune de celles-ci permet de définir un des pôles de la communication ainsi que le champ d'investigation particulier qui lui faut. Rappelons succinctement les relations établies par l'auteur.

Identifier l'émetteur (*Qui ?*), c'est analyser les agents (auteurs, producteurs des messages, groupes d'intérêt, etc.) qui sont à la source de la communication et les mécanismes de production de l'information collective (*control analysis*). Répondre à la seconde question (*Dit quoi ?*), c'est s'attacher à l'analyse du message, c'est-à-dire au contenu transmis par le médium, quel qu'il soit. L'étude du message donnera naissance aux nombreuses méthodologies d'analyses du contenu (*content analysis*) particulièrement quantitatives. Quand on s'interroge sur le système (*Par quel moyen ?*), on se réfère à la diffusion du message, au médium et à son canal, (nous verrons dans notre cas qu'il s'agit du visuel sur un panneau), Cependant, dans la perspective de l'auteur, l'étude du médium (*media analysis*) n'est pas seulement technique puisqu'elle enferme déjà certaines formes

Chapitre 1. La communication

de la codification et de la décodification, c'est ce que nous tenterons de faire lors de notre analyse d'abord sémiotique (tout ce qui concerne les signes, les symboles, les couleurs mais aussi les icônes), ensuite nous aborderons dans un deuxième lieu l'analyse linguistique des panneaux dans leur version écrite (des slogans de sensibilisation).

La définition des récepteurs (*A qui ?*) dans le domaine des communications de masse, ouvrira le champ de l'analyse des destinataires, de l'audience (audience analysis). Dans le contexte américain, ces études étaient principalement quantitatives et cherchaient à déterminer les différentes catégories de public pour en mesurer l'importance respective. Enfin, l'analyse des effets (*Avec quels effets ?*) détermine un vaste champ d'analyses psychosociologiques, justement ce vaste champ psychosociologique, nous l'avons utilisé dans le questionnaire qu'on a élaboré afin de toucher et de palper ces deux cotés déjà cités (le concepteur des messages et le récepteur). En plus de l' (effet analysis) dont Lazarsfeld est considéré comme l'un des premiers représentants.

Des recherches Américaines démontrent que ce cadre de référence théorique est souvent cité comme la première analyse générale des mécanismes de la communication ; il pourrait être considéré comme le premier essai de « médiologie générale ». Il a d'ailleurs causé, dès les années 50, de nombreuses études empiriques et expérimentales dans chacun de ces différents domaines. C'était d'ailleurs la fonction première du modèle de Lasswell : permettre une classification et un regroupement des travaux empiriques ayant pour objet la communication.

2. LA LANGUE COMME SYSTÈME

2.1. LE MODÈLE SAUSSURIEN

Le modèle de la communication inspiré de la linguistique saussurienne s'est construit sur le concept de code, linguistique ou sémiologique. Ce concept, dont la filiation avec le modèle télégraphique de la communication est évidente, se situe au cœur de la linguistique saussurienne. Saussure s'intéressait à la langue et non à la parole individuelle : « (...) il faut sortir de l'acte individuel, qui n'est que l'embryon du langage et aborder le fait social » ou encore « En séparant la langue de la parole, on sépare du même coup :

- 1) Ce qui est social de ce qui est individuel ;
- 2) Ce qui est essentiel de ce qui est accessoire ou plus ou moins accidentel (1969 : 30).

Ainsi isolée de la parole, la langue devient la notion maîtresse de la théorie et par conséquent, la clé de la compréhension des phénomènes de communication. Or, la langue, séparée des faits concrets qui constituent et forment la parole, n'est rien d'autre qu'un

Chapitre 1. La communication

code, qu'un système de signes. Autrement dit, un système de liaisons stables entre des signifiants et des signifiés. Aussi, dans la perspective saussurienne, le problème essentiel de la sémiologie a-t-il été de découvrir la nature des codes sémiologiques. R. Barthes s'assignait la tâche de mettre au jour un code dans l'image. D'où cette question qu'il posait d'entrée de jeu : un code analogique et non plus digital est-il concevable ? Bien sûr, nous nous penchons plutôt sur le contenu d'un code routier, d'abord dans le contexte du code de la route, puis nous mettrons le point sur un deuxième contexte voire un contexte linguistique.

La sémiologie a donc pris le seul code comme objet, et afin de pouvoir le formaliser, l'a isolé tant de l'émetteur que du récepteur. Elle analyse alors le code en tant qu'il est une entité abstraite : elle l'appréhende en dehors de l'usage et de sa réalisation dans un acte de communication, un acte de parole. Elle l'appréhende donc à partir des mécanismes et des conventions qui en règlent l'utilisation, les variations individuelles étant définies, par principe, comme aléatoires et accidentelles. Mais en assignant au code une position centrale et en réinterprétant le processus global de communication en référence au seul code, on est naturellement conduit à une représentation très réductrice de ce processus. La notion de code, isolée et servant en retour de guide pour la lecture de cette complexité, soutient une série d'opérations réductrices que deux exemples illustrent parfaitement : la sémiologie de la communication et la sémiologie de la signification.

La première a été définie essentiellement par les linguistes postsaussuriens dont Buysens, Martinet, Mounin, Prieto, ces chercheurs ont accordé une partie de leurs études au code de la route. Ils posent une différence essentielle entre la véritable communication, qui seule relève de la sémiologie, et le fait, pour un quelconque objet social, de manifester, d'attester une signification. Cette démarcation divise les signes communicatifs des signes expressifs. La volonté d'opérer un tel choix répond à l'exigence d'assigner, comme l'avait fait Saussure pour la linguistique, un objet homogène à la sémiologie.

3. La sémiologie de la communication et la sémiologie de la signification

Distinguer ces deux champs d'investigation - communication et signification - demande un critère irréfutable : c'est l'intentionnalité de l'acte de communication qui sera choisie comme le critère le plus parfaitement adéquat. Même si un vêtement peut se faire le support ou le véhicule de significations socioculturelles évidentes, il paraît peu probable à ces auteurs qu'il soit porteur d'un message intentionnel. Les tenues vestimentaires

Chapitre 1. La communication

relèveraient donc d'une catégorie particulière de signes que Buysens et Prieto nomment l'indice : « un fait immédiatement perceptible qui nous fait connaître quelque chose à propos d'un autre "fait" qui ne l'est pas » (Prieto, 1966 : 95). Par contre, la véritable communication se fait à partir de signaux, c'est-à-dire de signes conventionnels, produits volontairement par l'émetteur pour être reconnus comme tels par le destinataire. Le code de la route, par exemple, relève de cette catégorie comme dans notre étude. Les deux parties sont censés connaître ce codes et doivent par conséquent, l'émetteur, d'un coté, le bien concevoir et le récepteur d'un autre, le bien décoder mais surtout le respecter.

3.1 La sémiologie de communication

Par leur choix du critère de délimitation du champ de la sémiologie, ces auteurs accordent à l'émetteur, au destinataire, une place privilégiée puisque c'est sa volonté, son intention de communication (« son intention et son degré de conscience » selon Eco) qui sera retenue comme critère définitoire de la communication. Et pourtant, en s'inscrivant dans le cadre d'une sémiologie strictement saussurienne, d'une sémiologie du code, ces auteurs écartent définitivement le locuteur du champ d'analyse dont il permet cependant la définition. Cette contradiction est d'autant plus remarquable que la sémiologie de la communication touchait, à travers la reconnaissance de l'importance de l'intention de communication, le vouloir-dire du locuteur, une notion fondamentale, qui sera à la base de la théorie des actes de langage et de l'orientation pragmatique que prendra plus tard la sémiologie.

De ce point de vue, il est intéressant de convoquer un des développements qu'a connu cette opposition communication/signification. Celle-ci rappelle la différence entre :

- les signes communicatifs, « émis intentionnellement et produits avec la qualité d'instruments artificiels »
- et les signes expressifs, « émis spontanément, sans intention de communiquer et révélateurs d'une disposition d'esprit » (Eco, 1990 : 47).

Les premiers de ces signes sont codifiés et c'est en cela qu'ils peuvent être vus comme des instruments artificiels. Quant aux seconds, leur caractère vécu, psychologique, voire « naturel », a longtemps mis en cause la possibilité de les considérer comme des signes conventionnels. Pourtant, ils sont eux aussi codifiés, tout au moins partiellement. Que les signes expressifs puissent être imités, simulés ou falsifiés en constitue la meilleure preuve : ils sont identifiés et reconnus pour ce qu'ils affirment, communiquent ou signifient. Et là sans aucun doute réside le talent de L'acteur.

3.2 La sémiologie de signification

Le second courant, la sémiologie de la signification dont R. Barthes fut sans doute l'un des précurseurs, se refuse, quant à lui, à réduire le champ d'exploration sémiologique aux seules significations intentionnelles. En effet, toutes les significations sont loin d'être explicites : l'analyse proposée dans les *Mythologies* (1957), la rhétorique connotative qui forme une sorte de second code articulé à la langue selon le mécanisme des langages «déchrochés» (Hjelmslev, 1968 ; Barthes, 1964-a), en sont deux exemples particulièrement remarquables. Sous la double influence de la psychanalyse et du matérialisme historique, en pleine expansion tant théorique que méthodologique dans les années 70, la sémiologie de la signification se donne pour fonction d'analyser les systèmes de signes en tant qu'ils sont produits par une classe sociale déterminée. La sémiologie ne peut se construire que comme une « sémioclastie », écrivait déjà Barthes en 1957. Dans cette perspective, l'intention explicite de l'émetteur tout comme les actes concrets d'énonciation disparaissent au profit de la signification qu'atteste, comme en filigrane, la forme de l'énoncé : l'instance d'émission se trouve présente à la langue par la trace qu'elle y imprime tout en s'y structurant. L'intérêt de cette approche réside dans la tentative d'articuler le monde des signes et des significations à notre réalité sociale.

La sémiologie de la signification, comme celle de la communication, s'inscrit cependant dans le cadre strictement délimité de la langue, du code et de l'énoncé. Les individus communicants sont ignorés puisque les faits de parole sont considérés comme accessoires et ne sont donc pas pris en considération. Ou alors, lorsqu'il en est tenu compte, c'est sous la forme d'un émetteur et d'un récepteur assurant le processus réversible d'encodage/décodage du message. Le message est alors considéré comme un invariant de sens, comme ce qui subsiste à travers toutes les opérations d'encodage, de décodage ou de traduction.

Il est intéressant de rappeler ici que Baudrillard, à qui le caractère réducteur de ce modèle n'avait pas échappé, expliquait son succès parce qu'il correspondait, non pas à ce que la communication est toujours et nécessairement, mais bien à ce qu'elle est devenue dans notre société: « Cette structure [émetteur/message/récepteur] se donne pour objective et scientifique puisqu'elle suit la règle de la méthode : décomposer son objet en éléments simples. En fait, elle se contente de formaliser un donné empirique, l'abstraction de l'évidence et de la réalité vécue : c'est-à-dire les catégories idéologiques sous lesquelles se parle un certain type de rapport social, précisément celui où l'un parle et l'autre non donc

Chapitre 1. La communication

ici le récepteur est passif sur le plan de la "langue" mais il réagit sur le plan "comportement", où l'autre a le choix du code et l'autre la seule liberté de s'y soumettre ou de s'abstenir, et c'est ce dont nous évoquerons dans notre modeste recherche. (...) Cette construction "scientifique" installée dans un modèle de simulation de la communication d'où sont exclus d'emblée la réciprocité, l'antagonisme des partenaires ou l'ambivalence de leur échange. Ce qui circule en effet, c'est l'information, contenu de sens supposé lisible et univoque. C'est l'instance du code qui garantit et assure cette univocité, et par là même les positions et les emplacements d'encodeur et de décodeur. Tout se tient : la formule a la cohérence formelle qui l'assure comme seul schéma de la communication possible » (Baudrillard, 1972 : 220-221).

4. UNE DIVERSITÉ D'APPROCHES PRAGMATIQUES

Différentes approches sont venues bousculer peu à peu ces modèles de la communication. Il suffisait pour cela que l'on recentre l'attention sur le discours en tant qu'acte de communication, impliquant des individus particuliers dans une situation spatiale et temporelle particulière. Cette ouverture est repérable à travers divers courants et diverses recherches parmi lesquels est à retenir :

4.1 Les différents courants pragmatiques

1) les travaux linguistiques sur les embrayeurs (les déictiques et les pronoms personnels, en particulier) qui permettent l'ancrage de l'énoncé dans la situation d'énonciation (Jakobson, 1963 & Benveniste, 1966 et 1974) ;

Notre recherche tient beaucoup de ces travaux surtout sur le plan linguistique des panneaux routiers, nous retrouverons cela au niveau des panneaux contenant des messages de sensibilisation, il s'agit ici de la théorie de l'énonciation initiée par Benveniste, cette théorie se base sur l'existence d'un sujet qui donne du sens à son discours. Le sens est donc lié au point de vue de l'énonciateur. L'énonciation est l'activité linguistique de celui qui parle au moment où il parle.

2) la philosophie analytique et la pragmatique anglo-saxonne inaugurée par les travaux d'Austin sur les actes de langage (1962), qui ensuite a été suivie par Searle. Ces auteurs comprenaient le langage comme une forme d'action où dire c'est faire. grâce à Austin, deux types d'énoncés seront distingués pour la première fois, les constatifs et les performatifs. Les premiers décrivent un état de choses, alors que les seconds réalisent une

Chapitre 1. La communication

action, dont nous en tirerons profit dans notre modeste recherche surtout en ce qui concerne ‘‘les messages sensibilisateurs’’ (slogans persuasifs).

3) les recherches de pragmatique linguistique et notamment les théories de l’argumentation et de la présupposition, celles-ci étant considérées comme des actes de langages particuliers (Ducrot et Anscombe, 1983) ; nous considérons que les panneaux routiers conçus linguistiquement ne manquent pas d’actes de langage dont parlent Ducrot et Anscombe et que nous retrouverons dans les chapitres à venir.

4) les théories psychosociales sur l’interaction développées

5) particulièrement par l’école de Palo Alto ou par Goffman (1974) ; cela aura une grande relation avec ce qu’on appelle actuellement la PNL dont a déjà parlé l’école de Palo Alto il y a bien longtemps ; (la programmation neurolinguistique, pourra bien nous aider à comprendre le côté psychologique et comportemental du conducteur, nous prospectons cela comme pistes pour des recherches futures).

Ce sont des théories qui sont très importantes à notre recherches et dont nous tiendrons compte tant au plan théorique que pratique.

6) les différents courants cognitivistes qui ont inspiré linguistes et sémanticiens, cherchant à mettre en évidence le mécanisme de compréhension et d’interprétation des textes, notamment Sperber et Wilson (1989, 1992), Langacker (1987) ou Johnson Laird (1988, 1994).

L’interprétation des panneaux est l’un des principaux axes sur lesquels notre étude se tiendra surtout sur le plan sémantique.

C’est de l’intérieur même de la problématique linguistique qu’apparaît tout d’abord la nécessité de s’ouvrir à l’énonciation: « Bien des notions en linguistique, peut-être même en psychologie, apparaîtront sous un jour différent si on les rétablit dans le cadre du discours, qui est la langue en tant qu’assumée par l’homme qui parle, et dans la condition d’intersubjectivité, qui seule rend possible la communication linguistique » (Benveniste, 1966 : 266).

- ***Enoncé et énonciation***

L’étude de la langue fait en effet apparaître des catégories linguistiques qui permettent d’enraciner le sens de l’énoncé dans l’énonciation. Ce sont des expressions particulières, comme les pronoms personnels, les démonstratifs, etc. dont le contenu référentiel et la signification dans un énoncé ne peuvent être décrits en dehors de la situation d’énonciation : elles entretiennent une relation existentielle avec ce qu’elles désignent. Autrement dit encore, signes « vides », ils deviennent « pleins » dès qu’un locuteur les

Chapitre 1. La communication

assume dans une situation d'énonciation (Benveniste, 1966). Tel est le pronom personnel je dont on connaît le statut particulier : « je désigne la personne qui énonce je. Ainsi, d'un côté, le signe "je" ne peut représenter son objet sans lui être associé par une règle conventionnelle, donc "je" est un symbole, d'un autre côté, le signe "je" ne peut représenter son objet s'il n'est pas en relation existentielle avec son objet : le mot "je" désignant l'énonciateur est dans une relation existentielle avec l'énonciateur, donc il fonctionne comme index » (Jakobson, 1963).

4.2 La fonction des embrayeurs

La fonction de ces index, que Jakobson nommera d'ailleurs des embrayeurs, est donc bien d'exprimer dans l'énoncé le procès de l'énonciation ou en tous cas certains de ses aspects. *La linguistique de l'énonciation* dont l'objet est l'étude des expressions indexicales, se limite précisément à l'analyse de ces éléments linguistiques. Ducrot et Todorov écrivent explicitement : « [cependant], lorsque l'on parle, en linguistique, d'énonciateur (...), on ne vise ni le phénomène psychique d'émission ou de réception de la parole, qui relève de la psycholinguistique ou d'une de ses subdivisions, ni les modifications apportées au sens global de l'énoncé par la situation, mais les éléments appartenant au code de la langue et dont pourtant le sens dépend de facteurs qui varient d'une énonciation à l'autre, par exemple "je", "tu", "ici", "maintenant", etc. Autrement dit, ce que la linguistique retient, c'est l'empreinte du procès d'énonciation dans l'énoncé » (1972 : 405).

5. Les verbes dans une proposition

Un autre aspect intéressant est formé par les verbes d'attitude propositionnelle, étudiés par Benveniste en 1958 dans l'article « De la subjectivité dans la langue » (repris dans Benveniste, 1966). Cette catégorie particulière de verbes (croire, supposer, présumer, conclure) présente un comportement sémantique différent des autres verbes bien que formellement, elle ne se distingue en rien de ceux-ci : « Entre je mange, et tu manges et il mange, il y a ceci de commun et de constant que la forme verbale présente une description d'une action, attribuée respectivement, et de manière identique, à je, à tu, à il (...). Or, nombre de verbes échappent à cette permanence du sens dans le changement des personnes. Ceux dont il va s'agir dénotent des dispositions ou des opérations verbales. En disant je souffre, je décris mon état présent. En disant je sens (que le temps va changer), je décris une impression qui m'affecte. Mais que ce passera-t-il si au lieu de je sens (que le temps va

Chapitre 1. La communication

changer), je dis : je crois (que le temps va changer) ? La symétrie formelle est complète entre je sens et je crois. L'est-elle pour le sens ? Puis-je considérer ce que je crois comme une description de moi-même au même titre que je sens ? Est-ce que je me décris croyant quand je dis je crois (que...) ? Sûrement non. L'opération de pensée n'est nullement l'objet de l'énoncé ; je crois (que...) équivaut à une affirmation mitigée. En disant je crois (que...), je convertis en une énonciation subjective le fait attesté impersonnellement à savoir le temps va changer, qui est la véritable proposition » (1966.- 264-265). Benveniste s'est vraiment étalé dans l'analyse des verbes dans une proposition, et il ajoute :

« Il en va de même avec je suppose, je présume ou je conclus : ces verbes, employés à la première personne du singulier ne décrivent aucune opération : ils indiquent une attitude à l'égard de l'énoncé qui suit, toujours introduit par la conjonction « que ». Le propre de ces verbes consiste à indiquer le type d'attitude qu'entretient le locuteur vis-à-vis de l'énoncé qu'il profère dans la subordonnée et qui est, lui, le véritable objet de l'information. Mais cette particularité ne se réalise qu'à la seule première personne : à la seconde personne, tu supposes qu'il est parti, ces verbes expriment la reprise par le je qui énonce la phrase de l'argumentation du destinataire tandis qu'à la troisième personne, lorsque l'on retranche l'expression de la personne, nous n'avons plus, au point de vue de je qui l'énonce, qu'une simple constatation » (Benveniste, 1966 : 265).

- *L'importance de la pragmatique*

Ces travaux, qui déterminent de fait le premier niveau de la pragmatique, ont eu un impact important sur le développement des théories de la communication dans la mesure où ils ont conduit les chercheurs à recentrer leur intérêt sur les conditions de l'énonciation. C'est de ce courant qu'est issue la pragmatique linguistique pour laquelle : « le sens des énoncés est la description des intentions qu'il présente comme celles motivant son énonciation ; (...) la pragmatique est l'étude des valeurs intentionnelles liées à l'énonciation ; la pragmatique intégrée est la partie de la pragmatique qui considère que certaines de ces valeurs sont incluses dans le sens de l'énoncé » (Anscombe, 1980 : 65).

5.1 L'énonciation et son importance

En accentuant l'importance de l'énonciation, on finit par devoir distinguer le sens de l'énoncé (le sens de la phrase en dehors de tout contexte), qui ressortit traditionnellement à

Chapitre 1. La communication

la sémantique, du sens de l'énonciation dont l'analyse relèverait, quant à elle, de la pragmatique linguistique ou de la pragmatique intégrée (Ducrot).

Manifestement c'est ce qu'on tentera de voir sur nos panneaux dans le contexte linguistique et de vérifier le rôle de la pragmatique (le sens de la phrase en dehors de tout contexte), ici et dans notre étude précisément, nous allons voir des phrases prises toutes seules sur des panneaux mais qui ont un sens beaucoup plus grand que leur forme, voire la sémantique dans l'implicite ce qui est caché derrière ces courtes phrases.

Celle-ci s'apparente à la linguistique de l'énonciation dont elle constitue un prolongement puisqu'elle « recense les formes linguistiques dont la signification est pragmatique plutôt que descriptive et elle explicite leur signification en leur assignant des conditions d'emploi (Récanati, 1981 : 29).

Autrement dit, le contexte d'énonciation les conditions d'usage de chaque énoncé doivent être prises en considération pour déterminer leur signification. Cela est très clair d'après ce qu'on pourra voir sur la succession des panneaux contenant des signes et ceux qui sont conçus par la langue (linguistique).

Mais si l'on envisage les messages sous cet angle, il faut rendre compte des implications relationnelles qui sont les leurs dans chaque contexte particulier. C'est ce qui a conduit les linguistes et les philosophes du langage à distinguer dans un énoncé verbal un sens descriptif son contenu informatif et un sens pragmatique : le premier concerne le fait qu'un énoncé présente un état de choses auquel il fait référence tandis que le second désigne le fait qu'un énoncé assume une fonction et crée une relation entre les interlocuteurs. La théorie des actes illocutoires (Austin, 1962 ; Anscombe, Y ; 80 ; Ducrot, 1981) a consacré ce dernier point de vue.

- ***Le modèle de communication chez Austin, Grice et Searle***

Pour des auteurs comme Austin, Grice et Searle, un modèle de la communication doit rendre compte du sens des phrases en fonction des usages auxquels elles servent. Car parler, c'est faire, c'est accomplir un acte, par exemple une demande, une requête, un ordre, une affirmation, une professe, un remerciement, un avertissement, une excuse, etc. Or, parlant et agissant de la sorte (accomplir un acte de parole c'est accomplir un acte social), le locuteur entre nécessairement en relation avec son allocataire et crée entre eux une véritable relation sociale, analysable en termes de rôles ou de positions : « En accomplissant un acte illocutionnaire, le locuteur s'assigne un certain rôle et assigne à l'auditeur un rôle complémentaire : en donnant un ordre, le locuteur exprime sa volonté que l'auditeur suive une conduite donnée et se pose comme ayant l'autorité qu'il faut pour

Chapitre 1. La communication

que l'auditeur soit obligé de suivre la conduite en question simplement parce que c'est la volonté du locuteur. Le rôle social assumé par le locuteur quand il donne un ordre est réalisé- institutionnellement dans la fonction de "supérieur hiérarchique" : et Austin a mis l'accent sur ces réalisations institutionnelles des rôles illocutionnaires, pour montrer que le langage est une sorte de vaste institution, comportant une panoplie dans le sens d'armure, genre de défense des rôles conventionnels correspondant à des actes de discours socialement reconnus » (Récanati, 1981 : 19).

Dans ce sens, nous tenterons de d'essayer de classer le contenu des phrases sur nos panneaux et voir si elles sont vraiment impératives ou sont –elles plutôt informatives ou alors incitatives.

5.2 Les faits de paroles

Peraya & Mounier : 2007 , expliquent que les faits de parole, exclus de la linguistique saussurienne, se trouvent réintroduits de plein droit dans la communication et celle-ci n'apparaît plus en définitive que constituée de paroles. Et ajoutent aussi que différents auteurs s'occupent également des aspects linguistiques des actes de parole, ce qui est d'avantage perceptible c'est combien la notion d'acte focalise l'attention sur les sujets communicants et sur l'engagement que constituent pour chacun d'eux leurs paroles. et que nos actes de parole se présentent comme des actions dont l'objectif est de transformer la situation d'interlocution définie selon les auteurs comme des jeux de langages (Wittgenstein), un système relationnel de droits et de devoirs (Ducrot), de places (Flahaut) ou de positions (Goffman), une forme d'agonistique générale (Lyotard). Mais quelles que soient, en surface, leurs différences, ces interprétations mettent toutes en évidence ce fait essentiel : « celle-ci [la langue] est donc bien plus qu'un simple instrument pour communiquer des informations : elle comporte, inscrit dans la syntaxe et le lexique, tout un code de rapports humains » (Ducrot, 1972 : 98). On ne peut donc, en aucun cas, séparer le langage de ce avec quoi il est « tissé ».

Les mêmes auteurs avancent qu'en réintroduisant les sujets communicants dans le modèle, on y introduit du même coup les groupes dont ils font partie et qui constituent le ou les contexte(s) sociaux de leurs communications. « Ne doit-on pas considérer, en effet, les rôles comme des ensembles reconnus et acceptés de droits et de devoirs entre les membres d'un même système socioculturel ? » (Fishman, 1971). Les institutions n'impliquent-elles pas des contraintes telles que seules certaines formes de discours,

Chapitre 1. La communication

certaines classes d'énoncés, sont admises en leur sein et « valent » dans ce contexte? (Bourdieu, 1982 ; Lyotard, 1979).

En prenant en considération les actes de paroles, la pragmatique a découvert du même coup des sujets s'impliquant dans la communication, s'obligeant mutuellement, jouant des rôles et occupant des places, bref des sujets interagissant au sens fort du terme.

Dans l'ensemble, la pragmatique linguistique devance et s'approche progressivement vers la psychosociologie à laquelle d'ailleurs elle procure des instruments. Il est important enfin d'observer l'affluence et la convergence des points de vue : « le modèle de communication présenté par la pragmatique des psychosociologues de l'école de Palo Alto, se fonde sur la certitude que toute communication comporte deux aspects : le contenu et la relation » (Watzlawick et al. 1972). Si, en général, le point de vue linguistique, ne retient que les aspects linguistiques et reste indifférent à la nature empirique des interlocuteurs, il n'en va pas de même avec la psychosociologie, celle-ci risque d'être indissociable sur tous les plans des études linguistiques et surtout énonciatives. L'intérêt de cette branche pour l'aspect relationnel de la communication la renvoie à s'attacher davantage au sujet empirique, au sujet extralinguistique et à ses manifestations non verbales : posture, mimique, gestuelle, inflexion de la voix, qualité vocale, rythme et mélodie, etc. Ces aspects proches de la communication formeraient la manière de dire et détermineraient la relation entre les interlocuteurs.

Conclusion

Communiquer, ce n'est donc pas simplement émettre un message. C'est surtout, par le moyen des différentes composantes intervenant dans un acte de communication (indicateurs verbaux des personnes, force illocutoire des énoncés, cette force qui pourra influencer ses récepteurs comme c'est dans notre cas où le message présenté sur le panneaux pourrait voir un écho sur les utilisateurs de la route ou non, instaurer ou tenter d'instaurer une relation dans laquelle chaque partenaire se voit attribuer un rôle, une position, ce rôle, cette position qui fera de notre conducteur un profil selon qu'il applique les recommandations qui lui ont été attribuées à travers les panneaux routiers qui peuvent le mettre en constante communication avec son environnement mais surtout avec tout ce qui peut avoir une relation avec la voiture, On peut comprendre alors que ce soit au travers d'actes de communication entre de multiples individus que s'édifient des architectures sociales - groupes, institutions - qui exercent en retour leurs contraintes sur les actes de communication.

Chapitre 1. La communication

Le développement de la pragmatique (sous ces différentes formes : linguistique de l'énonciation, pragmatique intégrée, théorie des actes illocutionnaires, pragmatique d'inspiration psychosociale) a fait doucement franchir le modèle linguistique du code et de l'énoncé tout en s'ouvrant, à des degrés divers, à la notion de contexte. Cette notion de contexte s'est encore exigée du fait du besoin de prendre en compte, au-delà des aspects sociaux de la communication, les aspects cognitifs liés à la compréhension. Un énoncé, en effet, doit être interprété pour être compris. Comme l'a montré Grice, il faut inférer, à partir de ce qu'il dit, le vouloir dire du locuteur dans le contexte d'énonciation. Une pragmatique inférentielle est donc née de cette conception des choses tout est sous le règne de la linguistique et de la communication et leurs codes que nous verrons dans le chapitre.

Chapitre 2.

La sémiotique à la recherche des codes

Introduction

C'est à la linguistique générale du début du 20^e siècle, et particulièrement à Ferdinand de Saussure, qu'il revient d'avoir isolé parmi la réalité observable (la parole) le système linguistique (la langue) et d'en avoir décrit le fonctionnement : « Il faut d'abord séparer de la faculté de langage, la langue, produit social, institution sémiologique : là est l'objet de la linguistique » (Saussure in Godel, 1969 : 77).

1 COMMUNICATION ET LINGUISTIQUE

1.1 Langue et parole : l'objet de la linguistique

La langue est ce produit social qui permet à l'individu d'exercer sa faculté de langage : elle est « le langage moins la parole » (Saussure, 1972 : 112). La parole, quant à elle, désigne la composante individuelle du langage, l'usage et la réalisation linguistiques tels qu'ils apparaissent empiriquement dans l'exécution d'énoncés particuliers.

Face au désordre apparent du langage et à l'hétérogénéité des faits de langue, cette première distinction introduit un principe d'organisation simple et cohérent, puisqu'en distinguant la langue de la parole, on isole du même coup le social de l'individuel et, selon Saussure, l'essentiel de l'accessoire. Cette distinction permet alors au linguiste de situer la langue dans l'ensemble des faits de langage : elle est forme et non substance et se définit comme un système autonome, donc susceptible d'une approche scientifique propre. Telle est, en effet, la condition d'axiomatisation et de théorisation du discours : purifier le phénomène linguistique de tout attachement à une substance ou à une réalité positive. Il s'agit pour le linguiste genevois de constituer une théorie de la communication linguistique sans s'appuyer sur une analyse des communications empiriques. Dans la conception saussurienne, la langue n'est donc pas une fonction du sujet parlant dont l'étude se trouve rejetée dans le domaine de la psychologie. La langue est décrite comme « un trésor déposé par la pratique de la parole dans les sujets appartenant à une même communauté » (1972 : 30), « une somme des empreintes déposées dans chaque cerveau » (1972 : 38). En réalité, elle est constituée par l'ensemble systématique des conventions nécessaires à la communication et ce, indépendamment des variations de substance des signes qui la composent. Et c'est en ce sens qu'elle doit être considérée comme un code : un système de signes ou plus précisément un système de liaisons stables entre des signifiants et des signifiés.

1.2 Le signe linguistique et son arbitraire

La nature constitutive du signe linguistique, de tout signe, réside dans sa duplicité. Chaque unité linguistique comporte deux faces, l'une sensible (une image acoustique) et l'autre intelligible (le concept qui lui est associé) : « Le signe linguistique unit non une chose et un nom, mais un concept et une image acoustique. (...) [Le signe] est donc une entité psychique à deux faces (...). Ces deux éléments sont intimement unis et s'appellent l'un l'autre (...). Nous appelons signe la combinaison du concept et de l'image acoustique (...). Nous proposons de conserver le mot signe pour désigner le total, et de remplacer concept et image acoustique, respectivement par signifié et signifiant ; ces derniers termes ont l'avantage de marquer l'opposition qui les sépare soit entre eux, soit du total dont ils font partie » (Saussure, 1972 : 98 et sv).

Nous tenterons d'appliquer tout cela sur des contenus sémiotiques (formes, couleurs, icônes et même symboles) afin de distinguer 'le signifiant' du 'signifié'.

1.2.1 La perspective Saussurienne du signe

La définition même, du signe porte la trace de cette exigence saussurienne : découvrir une cohérence au sein des faits de langage et fonder la linguistique en tant que science positive. Le signe est en effet présenté comme une « entité sans 'dehors' », un signe arbitraire qui, par définition, exclut de là-production du sens tout renvoi au réfèrent ainsi qu'au sujet parlant. La stabilité de la relation du signifiant au signifié n'est en effet assurée par aucune réalité extralinguistique : « ni acte fondateur d'un individu, ni contrat social », elle est un effet du système (Ghiglione, 1986 : 39).

« Le lien unissant le signifiant au signifié est arbitraire, ou encore, puisque nous entendons par signe le total résultant de l'association d'un signifiant à un signifié, nous pouvons dire plus simplement : le signe linguistique est arbitraire » (Saussure, 1972 : 100). Par arbitraire, il faut comprendre que le lien unissant le signifiant et le signifié ne possède « aucune attache naturelle dans la réalité » et que la relation entre ces deux faces n'est en rien fondée sur la nature des choses : il ne manifeste l'existence d'aucune raison naturelle, logique ou psychologique dans le découpage simultané des deux substances, communiquée et communicante.

C'est sans doute pour cette raison que Saussure a préféré le terme de signe à celui de symbole. Ce dernier risque en effet de rappeler l'objet ou l'idée qu'il désigne : « Le symbole a

Chapitre 2. La sémiotique à la recherche des codes

pour caractéristique de n'être jamais tout à fait arbitraire : il n'est pas vide, il y a un germe de lien naturel entre le signifié et le signifiant. Le symbole de la justice, la balance, ne pourrait pas être remplacé par n'importe quoi, un char par exemple » (op. cit. 101).

Dans la perspective saussurienne, l'arbitraire caractérise aussi bien le lien entre les deux faces constitutives du signe que la délimitation des termes (des unités linguistiques) entre eux. Le signe est donc une unité relationnelle et différentielle : relationnelle parce qu'elle se construit sur la relation nécessaire entre signifiant et signifié ; différentielle car elle s'oppose à toutes les autres dont elle est différente. La signification d'un signe naît de l'association d'un signifiant et de son signifié correspondant ainsi que de la valeur de cette unité par rapport à toutes les autres : « A l'intérieur d'une même langue, tous les mots qui expriment des idées voisines se limitent réciproquement : des synonymes comme redouter, craindre, avoir peur, n'ont de valeur propre que par leur opposition ; si redouter n'existait pas, tout son contenu irait à ses concurrents » (Saussure, 1972 : 160). Tout système de signes doit donc être regardé comme un système de valeurs.

2. LE PROJET SÉMIOLOGIQUE

Tout en jetant les bases de la linguistique structurale, Saussure définissait en même temps une science générale, la sémiologie ; qui, aurait pour objet l'étude de « la vie des signes dans la vie sociale ; elle formerait une partie de la psychologie sociale, et par conséquent de la psychologie générale. Elle nous apprendrait en quoi consistent les signes, quelles lois les régissent » (Saussure, 1972 : 33).

Paradoxalement, la linguistique devait apparaître comme l'une des disciplines de la sémiologie, tout en s'imposant comme le « patron » méthodologique de la sémiologie. Cette situation s'explique par le caractère privilégié du langage verbal, institution sémiologique par excellence : il est le plus complexe et le plus répandu des modes d'expression et de plus, il est celui qui réalise le plus parfaitement le principe de l'arbitraire dont on sait maintenant qu'il constitue le fondement de tout système de signe (Saussure, op. cit. Barthes, 1964-a).

C'est donc le modèle de la linguistique saussurienne, et principalement le modèle du code, qui a permis le développement des premières recherches sémiologiques dont l'un des textes fondateurs a été *Les éléments de sémiologie* (Barthes, 1964-a).

Ce modèle et ses principaux concepts se sont vus généralisés à d'autres modes d'expression que la langue : langage de la mode, rhétorique de l'image. Le langage cinématographique, la bande dessinée, les objets et l'architecture, l'espace et les distances interpersonnelles, les gestes, les mimiques-les postures, le code de la route, le morse, etc.

Chapitre 2. La sémiotique à la recherche des codes

Toutefois, " la diversité de ces langages ainsi que leur spécificité ont très tôt rendu indispensables certains aménagements conceptuels du modèle ainsi que l'emprunt de concepts non linguistiques plus opérationnels.

2.1 Le signe sémiologique

« Le signe sémiologique est lui aussi, comme son modèle, composé d'un signifié et d'un signifiant. Il s'en différencie cependant au niveau de la substance car les codes, les langues sémiologiques, offrent à l'observation une très grande variété de signifiants (sons, bruits, graphismes, dessins, couleurs, mouvements, angles de prise de vue, objets, etc.), chacun possédant un aspect matériel, une substance communicante propre. Or, celle-ci paraît durement Simplifiable à celle du signe linguistique ». (D. Peraya et J.P. Meunier, 2007 p : 53).

2.1.1 Les systèmes des signes sémiologiques

Les systèmes de signes sémiologiques les plus difficilement simplifiables au modèle linguistique sont les systèmes d'objets qui comprennent une matière d'expression dont « l'être n'est pas la signification » (Barthes, 1964-a : 106). Certains systèmes sémiologiques - la nourriture, la mode et le désigne par exemple - reposent en effet sur des objets d'usage, les fonctions- signes. Ces signes-objets, n'ont pas pour fonction principale le fait de signifier, même si l'usage social leur a imposé un mouvement de sémantisation : « La fonction se pénètre de sens ; cette sémantisation est fatale : dès qu'il y a société, tout usage est converti en signe de cet usage : (...); notre société ne produisant que des objets standardisés, normalisés, ces objets sont fatalement les exécutions d'un modèle, les paroles d'une langue, les substances d'une forme signifiante » (Barthes, 1964-a : 106).

La sémiotique d'ailleurs « ne s'intéresse pas à l'étude d'un type d'objets particuliers, elle s'intéresse aux objets ordinaires dans la mesure (et seulement dans cette mesure) où ils participent à la sémiosi » (Morris, in Eco, 1990 : 41). C'est dire aussi qu'une chose n'a le statut de signe que parce qu'elle est expliquée comme le signe de quelque chose d'autre par quelqu'un, un « interprète ».

Il est admis que les objets communiquent d'abord la fonction qu'ils rendent possible (s'arrêter, se rencontrer, passer, monter ou descendre, s'asseoir, sortir ou rentrer, etc.) même si cette dernière n'est pas finie : une porte permet le passage même si je décide de ne pas l'emprunter. Une fonction-signe possède donc deux fonctions superposées :

Chapitre 2. La sémiotique à la recherche des codes

1) la fonction première relative à la fonction de l'objet qu'Eco a travestie et déguisée comme une signification non calculée puisque les objets ont pour proclamation première d'accepter la fonction plutôt que de la notifier ;

2) la fonction seconde qui est de l'ordre de la connotation, de la différenciation ou de tout autre placement de type mythologique.

2.2 Forme et substance, expression et contenu

Rien d'étonnant donc à ce que la sémiologie ait dû reformuler la définition du signe sémiologique. Dans cette vision, la définition hjelmslevienne du signe est apparue la plus appropriée.

La sémiologie chez Hjelmslev (introduction à la sémiologie) :

Pour Hjelmslev, le langage organise deux sortes de « continuum » confus, celui de l'expression et celui du contenu et les structurant, il leur donne une forme structurée. Aussi tout système de signification comporte-il deux plans, et le signe deux faces : le plan de l'expression (E) et celui du contenu (C) qui ont été souvent assimilés au signifiant et au signifié saussurien. La signification peut donc être représentée comme la relation ERC. Cette représentation, et c'est là son premier intérêt, permet de rendre compte économiquement, avec un minimum de transposition imagé, des systèmes de signes composés tels que le métalangage : ER(ERC) et la connotation : (ERC) RC.

Mais Hjelmslev mettra surtout en évidence le fait que le-signe est une fonction qui unit deux fonctions, expression et contenu : telle est la fonction sémiotique. Cette dernière notion laisse entrevoir la possibilité d'appliquer la sémiotique à des objets non linguistiques. En effet, n'importe quel objet, s'il est expliqué comme tel par un traducteur, peut devenir le plan d'expression d'une relation sémiotique dans lequel il entre comme l'un des fonctifs.

2.3 L'indice, le signe et L'icône

La seconde difficulté rencontrée lors de l'extension des concepts linguistiques aux systèmes sémiologiques touche les signes non arbitraires. Saussure pensait que les signes totalement arbitraires étaient les plus aptes à réaliser l'idéal sémiologique. Corrélativement, l'une des principales questions était de savoir si les signes fondés au moins partiellement en nature, le mime par exemple, pouvaient prétendre relever légitimement de la sémiologie.

L'importance de cette réflexion, ajoutent, D.Peraya et J.P. Meunier, (2007), est compréhensible puisque de nombreux signes qu'étudient la sémiologie, les signes visuels par

Chapitre 2. La sémiotique à la recherche des codes

exemple, sont de nature analogique et ne peuvent donc être considérés comme arbitraires. Il est hors de propos de relancer un débat stérile sur la légitimité de l'appartenance des langages analogiques à la sémiologie : le développement de la sémiologie de l'image et les nombreuses études sur les langages de l'image ont, de fait, donné une réponse à cette question.

L'essentiel est de reconnaître que la sémiologie découvre, à travers une multiplicité de langages, une diversité de signes et que parmi ceux-ci, une grande majorité ne peut être considérée comme arbitraires. Certains systèmes présentent même une combinaison de signes arbitraires et de signes illogiques : le cinéma par exemple, se constitue d'images (de photogrammes), de mouvement, de bruits, de musique et de langage verbal. Dans ces conditions, la véritable mission de la sémiologie consisterait plutôt :

- à étudier la nature de cette analogie ;
- établir la façon dont elle est compatible avec le caractère discontinu du signe linguistique qui semblait être une des conditions de la signification ;
- établir les différences entre signes analogiques et arbitraires, leurs rapports et leur complémentarité éventuelle dans un processus de signification.

La différence entre signes arbitraires et analogiques se réfère à la trichotomie classique proposée par Peirce, puis largement diffusée par Morris : l'indice, l'icone et le signe. Cette classification semble connaître aujourd'hui un renforcement d'intérêt que l'on peut expliquer, en grande partie, par l'importance qu'ont pris, dans les recherches actuelles, les signes non verbaux.

➤ **L'indice**

L'indice est « un signe qui se réfère à l'objet qu'il dénote en vertu du fait qu'il est réellement affecté par cet objet » (Peirce, Vol. II ; .147). Il se trouve dans un rapport de contiguïté vécue, de nature existentielle-, avec l'objet dénoté lui-même. La relation indicielle est dite de motivation métonymique en ce que l'indice appartient encore au phénomène lui-même la continuité et la contiguïté naturelles des signes indiciels les placeraient à la naissance du signifiant » (Piaget, 1989; Bougnoux, 1991). Les exemples sont nombreux : la fumée et le feu, le rythme cardiaque, le pouls et la-maladie, le poing brandi et la menace, etc. La présence de fumée nous permet d'induire l'existence d'un feu, le rythme cardiaque l'état du cœur, etc.

On peut raisonnablement soutenir qu'il s'agit là de phénomènes porteurs de signification à travers lesquels nous interprétons le monde grâce à nos expériences antérieures, lesquelles nous ont appris à considérer ces événements comme de réels indicateurs (Greimas, 1966). La possibilité d'imiter et de simuler les signes expressifs qui sont à l'origine la manifestation involontaire de comportements affectifs ou psychologiques - les mimiques de joie ou de

Chapitre 2. La sémiotique à la recherche des codes

tristesse par exemple - démontre qu'il s'agit bien là « d'éléments d'un langage socialisé, analysables et utilisables comme tels » (Eco, 1990 : 41). Il est à retenir donc que les indices, bien qu'ils manifestent une continuité existentielle avec ce qu'ils dénotent, comportent également une part de convention puisqu'ils nous communiquent quelque chose par rapport à un système d'expériences acquises, voire même à de strictes conventions.

A ce propos, ce qui caractérise le comportement par excellence du conducteur algérien, c'est l'indice du stress et de la nervosité traduite par les mimiques, les gestes et les grimaces aussi, représentatives de l'état affectif et psychologique de ces conducteurs.

➤ **L'icône**

L'icône, ou le signe iconique, est « un signe qui se réfère à l'objet qu'il dénote simplement en vertu de ses caractères propres » (Peirce, Vol. II : 247). Entre l'icône et l'objet dénoté, il existe une relation qualitative : l'icône présente certains aspects de l'objet réel, certaines propriétés de l'objet représenté. Une photographie de la maison est un signe iconique parce que l'image montre une structure de maison identique, par certains aspects, à la maison réelle : elle conserve donc certaines caractéristiques de l'objet représenté et certains rapports entre les éléments de celui-ci. La représentation de la maison vaut en vertu d'une ressemblance de fait : la photographie de la maison ressemble à la maison. La relation iconique, l'analogie, est dite de motivation métaphorique comme c'est le cas de quelques panneaux qui contiennent eux aussi des images représentatives tels que « danger risque de chute de pierres »

Elle peut se limiter à l'expression d'un rapport d'équivalence ou d'homologie structurelle comme dans le cas d'un diagramme ou de toute autre représentation graphique. Elle peut encore être très réaliste ou au contraire totalement abstraite : le degré de réalisme de l'image, la nature des aspects retenus comme pertinents, permettent de distinguer plusieurs catégories d'icônes.

Pour éviter toute confusion, il faut insister sur le fait que la relation iconique définit un mode général de relation entre le signe et l'objet dénoté : l'icône est donc une catégorie descriptive large qui inclut l'image, au sens commun (c'est-à-dire l'icône au sens restreint), mais aussi les dessins, les graphiques, les schémas, les diagrammes, les organigrammes, etc.

➤ Le symbole

Le symbole est « un signe qui est constitué comme signe simplement ou principalement par le fait qu'il est utilisé ou compris de la sorte » (Peirce, Vol. II : 307). Le symbole, qui correspond au signe saussurien, se fonde sur une relation purement conventionnelle qui ne dépend nullement d'une relation de similitude (comme pour l'icône) ou de contiguïté (comme pour l'indice). « La relation symbolique est donc non motivée ou arbitraire. Toutefois dans la perspective de Peirce, ce n'est pas l'absence ou la présence absolue de similitude ou de contiguïté ni l'opposition stricte entre motivation et arbitraire qui fonde la différence entre les trois classes fondamentales des signes, mais plutôt la prédominance de l'un de ces facteurs sur les autres. Les trois relations - indicielle, iconique et symbolique - peuvent se manifester à des degrés divers dans un même signe » (D. Peraya et J.P Meunier, 2007 : 60).

2.4 Les fondements conventionnels du signe iconique

L'analogie qui conçoit la relation entre le signe et l'objet désigné est telle que l'on a eu tendance à nier toute existence de codification de type iconique. Corrélativement, s'est développée la croyance selon laquelle l'image est transparente c'est-à-dire compréhensible spontanément : la ressemblance déterminerait l'immanence de son sens.

De nombreuses expériences pédagogiques ont été bâties sur cette création. Trop d'images, conçues et réalisées dans les pays où il existe une tradition et une culture iconiques, ont été utilisées dans les pays du Tiers Monde à l'occasion de projets de développement agricole coopératif, de campagnes d'alphabétisation ou d'éducation sanitaire. On reconnaît maintenant les échecs qui s'expliquent en partie par le manque d'adéquation entre les messages audiovisuels éducatifs utilisés et la culture iconique des publics concernés (Erni, 1986 ; Ramm, 1986).

De la même façon, on sait que, dans les pays industrialisés où l'image et sa culture ont acquis un droit de cité indéniable, le niveau de compréhension d'une image dépend encore du niveau socioculturel du lecteur (Gauthier et Richer, 1977).

L'une parmi nos hypothèses concernant la culture du signe iconique et le degré de compréhension ainsi de son respect dans notre société. Toutes les expériences d'enseignement des images et/ou d'apprentissage avec les images portent à croire que la compréhension d'une image nécessite un réel apprentissage comme c'est le cas pour tout autre langage. Il existe donc des éléments conventionnels sur lesquels se fonde l'analogie : les lois de la perspective en sont certainement un exemple.

Chapitre 2. La sémiotique à la recherche des codes

Un signe iconique, possède certaines propriétés de l'objet représenté. Certes, cette définition satisfait le bon sens. En conséquence, elle dépend finalement du sens que l'on donne à cette expression : « le signe iconique est semblable, par certains aspects, à l'objet qu'il dénote » (Morris, op. cit.).

« Les codes analogiques présentent un fonctionnement structural - au sens où le code est une structure - très différent de celui des codes strictement arbitraires. L'existence de traits pertinents et d'unités discrètes, les possibilités combinatoires du langage verbal, le jeu des oppositions signifiantes et des différences font de celui-ci un « code fort ». Certains codes digitaux, le morse et les codes de signalisation par exemple, seraient même considérés comme des codes « très forts » dans la mesure où ils ne permettent aucune variante facultative. Les langages iconiques, par contre, apparaîtraient comme des « codes faibles », peu définis, peu systématiques dans lesquels prédomineraient les variantes facultatives mais comportant néanmoins quelque chose de conventionnelle » J.P.Meunier et D . Peraya (2007 : 61).

2.5. Mémorisation et reconnaissance des codes

Eco fait alors l'hypothèse selon laquelle c'est de la sélection de ces éléments que dépendent la reconnaissance et l'identification du signe iconiques : « Puisque les unités pertinentes doivent être communiquées, il doit exister un code iconique qui établit l'équivalence entre un certain signe iconique et une unité pertinente du code de reconnaissance » (1970 : 37).

Pour Eco, les possibilités de codification du signe iconique sont donc liées à l'existence des codes de reconnaissance qui prennent une importance toute particulière dans l'identification des sèmes, terme plus technique pour désigner ce que l'on nomme communément une image ou un signe iconique (un homme, un cheval, etc.) : « (les codes de reconnaissances) structurent des blocs de conditions de la perception en sèmes qui sont des blocs de signifiés (par exemple, rayures noires sur robe blanche) - d'après lesquels nous reconnaissons les objets à percevoir, ou nous nous souvenons d'objets perçus » (op. cit., 38). Ceci explique que l'on ne peut reconnaître dans une image que ce que l'on connaît par une expérience culturelle : l'apprentissage par l'image de situations, de contextes ou d'objets nouveaux n'auraient donc rien d'évident.

Autrement dit encore, « si le signe [iconique] a des propriétés communes avec quelque chose, il les a non avec l'objet mais avec le modèle perceptif de l'objet » (op. cit. 21). Ainsi défini, le modèle perceptif de l'objet est finalement assez proche de ce qui sera considéré comme un modèle mental.

2.6. Signe et méthode d'approche

J.P. Meunier et D. Peraya (2007), ajoutent dans leur livre ‘‘introduction aux théories de la communication’’, que pour les auteurs, la première tâche consiste à établir les fondements perceptifs d’une sémiotique visuelle, autrement dit à analyser le processus sensation versus perception versus cognition. Le système visuel produirait, d’après les mêmes auteurs, dans les trois modalités que retiennent les facteurs spatialité, texture et chromatisme - des structures de percepts élémentaires, intégrant et organisant le stimulus à partir de structures spécialisées : extracteurs de motifs, de directions, de contrastes, etc. On obtiendrait ainsi la production de figures puis de formes et enfin d’objets. Les figures naissent d’un processus « d’équilibration des zones d’égalité de stimulation », d’où les notions de champ, de limite, de ligne, de contour, etc. Tandis que les formes font « intervenir la comparaison entre diverses occurrences successives d’une figure et mobilisent donc la mémoire. » (Op. cit. 68).

Le passage à l’objet contribuerait ensuite par l’adjonction de propriétés non visuelles provenant des autres modalités sensorielles au moment où la forme se doterait de caractéristiques incessantes. L’objet s’apparente à la notion de type qui est alors considéré comme fort proche de celle du signe : « De ce que les objets sont une somme de propriétés, douées de permanence et guidant l’action, on peut avancer, ajoutent-ils que cette notion rejoint celle de signe. Le signe est en effet, par définition, une configuration stable dont le rôle pragmatique est de permettre des anticipations, des rappels ou des substitutions à partir de situations. Par ailleurs le signe a, comme on l’a rappelé, une fonction de renvoi qui n’est possible que moyennant l’élaboration d’un système. » (Op. cit, 81).

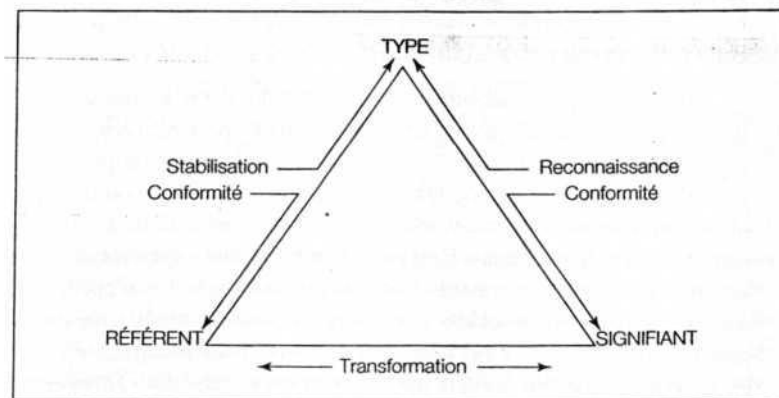
- **Signe et objet**

L’indice est un signe qui se réfère à l’objet qu’il dénote en vertu du fait qu’il est réellement affecté par cet objet » (Peirce, Vol. II : 147). Il se trouve dans un rapport de contiguïté vécue, de nature existentielle, voilà l’objet dénoté lui-même. La relation indicielle est dite de motivation métonymique en ce que l’indice appartient encore au phénomène lui-même la continuité et la contiguïté naturelles des signes indiciels les placeraient la naissance du signifiant » (Piaget, 1989; Bougnoux, 1991). Les exemples sont nombreux : la fumée et le feu, le rythme cardiaque, le pouls de la maladie, le poing brandi et la menace, etc. La présence de fumée fait penser à l’existence d’un feu de même que l’accélération du pouls est le symptôme probable de fièvre chez le malade. Pourtant tous les sémioticiens: Buyssens et Segre par exemple, n’acceptent pas de classer parmi les signes, les signes authentiquement naturels les événements du monde physique, tel qu’un signe météorologique.

Chapitre 2. La sémiotique à la recherche des codes

Le signifiant enfin, est un « ensemble modélisé de stimuli visuels correspondant à un type stable, identifié grâce à des traits de ce signifiant, et qui peut être associé à un référent reconnu, lui aussi comme hypostase du type. Il entretient avec ce référent des relations de transformations. » (Ibid.). La fonction du type est alors de garantir l'équivalence (ou identité transformée) du référent et du signifiant (...). Référent et signifiant sont donc dans entre eux dans une relation de cotype. » (Ibid.).

Schéma n° 6 : Le signe iconique selon le Groupe μ (1992 : 136)



Il est intéressant de replacer ces hypothèses dans le cadre des études sur l'imagerie mentale dont Denis a proposé en 1989 une excellente synthèse en langue française. Il rappelle notamment que le développement de l'imagerie visuelle est contemporain du développement du concept d'analogie. La psychologie cognitive qui étudie les représentations possède aujourd'hui suffisamment de données expérimentales qui attestent de « l'isomorphisme structural des représentations imagées à l'égard des événements perceptifs à partir desquels elles se sont constituées » (1989 : 22) : de nombreux faits expérimentaux attestent, d'une part l'existence d'une structure interne propre aux représentations du type image et d'autre part, un isomorphisme structural entre ces images et les représentations d'origine perceptive, les percepts.

- **La connotation**

Il a été démontré que tout signe comportait deux faces : un signifiant et un signifié. Supposons maintenant que ce signe devienne à son tour l'une des faces d'un autre signe qui lui serait en quelque sorte extensif. On aurait ainsi affaire à deux signes imbriqués, enchâssés l'un dans l'autre mais se situant sur des plans différents semblables à ceux des langages « décrochés ». Deux cas sont alors possibles :

Le signifiant du signe de second niveau est formé par un ensemble Sa/ Sé de premier niveau : un signe devient signifiant pour un nouveau signifié et entre dans une nouvelle

Chapitre 2. La sémiotique à la recherche des codes

relation de signification ; on parle dans ce cas de connotation ; le signifié du signe de premier niveau est formé par un ensemble Sa/Sé de second niveau, c'est-à-dire qu'un signe devient le signifié d'un signifié déjà existant et qu'un signe devient l'interprétant d'un autre : on parle dans ce cas de métalangage.

Les cas courants de connotation seront évidemment constitués par les systèmes complexes dont le langage verbal forme le premier système comme, par exemple, la littérature, bien que ce ne soit pas le cas de notre étude mais nous verrons tout de même que l'application de cette connotation est très applicable sur certains de nos panneaux linguistiques.

Avec la connotation, le sémiologue ne considère plus que des signes qui, outre leur signification première, sont susceptibles d'évoquer un sens second. Le signifié de connotation possède à la fois un caractère général, global et diffus : il demeure toujours du dénoté sous les connotations (sans quoi la communication ne serait évidemment pas possible) et les connotations sont finalement des signes discontinus, erratiques, « naturalisés par le message dénoté qui les véhicule » (Barthes, op. cit. 165). Voilà pourquoi, dit Barthes, le sémiologue est fondé à traiter de la même façon l'écriture et l'image : il retient d'elles qu'elles sont toutes deux des signes d'un langage- objet susceptible de rentrer dans un même jeu d'évocation connotatives. En clair, on peut donc étudier de la même façon les connotations d'un texte littéraire (le ton, le style) et celles d'une image (l'atmosphère de la photo, la culture de son auteur, etc.).

2.7 Un modèle général de la communication

Jakobson, dans son analyse des rapports entre la poétique et la linguistique (1963) a proposé une théorie générale de la communication verbale, de ses « différents facteurs inaliénables » ainsi que des fonctions linguistiques qui leur sont associées (op. cit. 214). Ce schéma de la communication que nous reproduisons ci-dessous a longtemps été présenté comme le modèle général de la communication et, à ce titre, de nombreux travaux sémiologiques s'y sont référés.

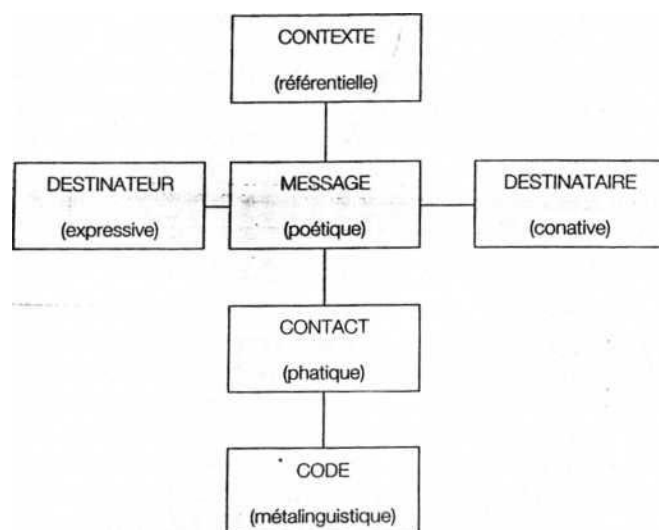
❖ *La fonction référentielle*

La fonction référentielle concerne le contexte auquel renvoie le message que l'on désigne sous le terme parfois ambigu de « réfèrent » ; il s'agit en fait de la fonction informative, dénotative ou cognitive des messages. Aucun message ne peut cependant être réduit à sa fonction cognitive ou référentielle même si elle constitue la fonction principale de nombreux messages.

❖ *La fonction expressive*

La fonction expressive est celle qui est centrée sur le destinataire : elle lui permet d'exprimer son attitude, son émotion, son affectivité par rapport à ce dont il parle. Jakobson propose de ranger sous cette catégorie, en plus des interjections (la forme Linguistique la plus caractéristique), toutes les marques, phoniques, accentuelles, grammaticales ou lexicales qui manifestent la couche « émotive » de la langue.

Schéma n° 8 : Les six fonctions du langage



La reconnaissance de cette fonction permet de découvrir que les unités expressives (en français, l'allongement vocalique pour marquer, par exemple, l'ironie ou le courroux) « attribuables à l'exécution du message, non au message lui-même », font partie intégrante de la « capacité informationnelle » du message (ibid. p. 215). La variation de la longueur vocalique comme marque de l'expressivité doit être considérée comme un fait du code même si, en français, la longueur vocalique n'est pas un trait pertinent du point de vue phonologique. Autrement dit, selon la terminologie saussurienne, un fait de parole, un fait d'exécution, doit pouvoir trouver place dans le système de la langue.

❖ *La fonction conative*

La fonction conative est, elle, centrée sur le destinataire : ses formes grammaticales d'expression les plus caractéristiques sont le vocatif et l'impératif. Cette fonction de communication traduit la volonté du destinataire d'agir sur son destinataire. La fonction conative permet de distinguer deux types d'énoncé très différents :

Chapitre 2. La sémiotique à la recherche des codes

➤ premièrement, ceux qui peuvent être soumis à l'épreuve de la vérité (ceux qui acceptent que l'on pose, à leur propos, la question : « Est-ce vrai ? ») : ce sont les énoncés déclaratifs •;

➤ deuxièmement, ceux qui ne relèvent pas de cette logique vériconditionnelle et à propos desquels la question « est-ce vrai ? » n'a aucun sens. Un ordre tel « Buvez » est de ce type.

❖ *La fonction phatique*

La fonction phatique sert essentiellement à établir la communication, à assurer le contact entre le destinataire et le destinataire, enfin, à maintenir l'attention de l'interlocuteur. Il s'agit essentiellement de rendre la communication effective et de l'entretenir. Il existe dans la langue des formules vides de sens, exclamations, phrases toutes faites (« Allô, tu entends ? », par exemple, au téléphone) qui assurent cette fonction. Dans les images photographiées, filmées ou télévisées, la position de la personne photographiée (frontale ou légèrement de profil), la direction de son regard (les yeux dans l'objectif, donc plongeant dans le regard du destinataire), etc. assurent la même fonction.

❖ *La fonction métalinguistique*

La fonction métalinguistique a pour visée le code et permet de développer un langage dont le plan du contenu serait un premier langage. Défini de cette façon, dans les termes proposés par Hjelmselv, le métalangage est un des deux langages décrochés dont la connotation constitue l'autre possibilité. Chaque fois que le destinataire ou le destinataire jugent utile de préciser le sens d'un mot, d'une expression ou d'un fragment de discours, se manifeste la fonction métalinguistique : elle vise à l'explicitation du code, à la vérification que l'un et l'autre des partenaires partagent le même code.

❖ *La fonction poétique*

La fonction poétique enfin, est centrée sur le message lui-même et prend celui-ci comme objet propre ; elle met en évidence « le côté palpable des signes » : tous les phénomènes stylistiques qui soulignent la matérialité du signe tels que la prosodie, les allitérations, les assonances etc.

Conclusion :

Aucun message, et ceci est essentiel, ne se limite à l'expression d'une seule de ces six fonctions : au sein d'un même message, toutes existent, réalisées à des degrés différents et seule la dominance de l'une d'entre elles caractérise le message. Par exemple, la prédominance de la fonction référentielle définira le langage scientifique, la fonction poétique la littérature et la poésie, la fonction conative le discours prescriptif ou moraliste, etc. La distinction de différents types de messages selon leur fonction prédominante trouvera une formulation plus cohérente dans l'analyse du fonctionnement des discours qui identifiera des types de discours et des genres de textes, nous verrons cette importance dans la formation des énoncés et leurs énonciations, qui constituent les premiers éléments de tout discours.

Sur nos panneaux conçus linguistiquement, nous retrouvons plusieurs fonctions à la fois dans le même slogan, la fonction poétique qui joue sur l'utilisation des mots, la fonction phatique pour assurer le contact, la fonction conative, centrée sur le destinataire, etc.

Chapitre 3.

Une approche analytique de l'énonciation

Introduction

Au moment de cesser d'envisager les messages en faisant abstraction de toute référence à leur réalisation concrète, il ne peut plus être question d'analyser les significations indépendamment des sujets communicants et des contextes dans lesquels ceux-ci justement communiquent, ainsi contextualiser les messages et les mettre en relation avec leur situation d'énonciation, permet de mieux les traiter et les analyser, nous verrons que le contexte(conditions spatio-temporel) est presque toujours le même dans notre cas.

1. Contenu et relation

Dès que les messages se voient regardés comme parties d'une situation concrète, dès qu'ils sont envisagés sous l'angle du discours, c'est-à-dire comme des actes avec toutes leurs implications relationnelles, cela conduit à reconnaître, dans le message, deux aspects, l'un relatif au contenu et l'autre, à la relation. Aussi les philosophes du langage et les linguistes ont-ils été amenés à distinguer dans un énoncé verbal un sens descriptif ou propositionnel - son contenu informatif - et un sens pragmatique. Si le sens descriptif concerne le fait qu'un énoncé verbal représente un « état de choses » auquel il fait référence, le sens pragmatique désigne quant à lui le fait qu'un énoncé assume une fonction illocutoire, c'est-à-dire qu'il met en relation, sous un certain rapport, les interlocuteurs et nous permet parfois de voir ce qui est entre les lignes, déduire l'intention du locuteur en comprenant la réaction du loculaire.

D. Peraya et J.P Meunier(2007), ajoutent que pour les linguistes, les éléments de la signification qui déterminent le sens pragmatique sont essentiellement linguistiques : les pronoms personnels, le mode verbal, l'ordre des mots, la nature de certains verbes comme « ordonner », « promettre », que l'on a appelés les performatifs explicites, etc. Mais, comme ils le reconnaissent eux-mêmes, de nombreux éléments interviennent que la linguistique ne prend traditionnellement pas en charge ; ce sont, par exemple, les éléments dits extralinguistiques ou « suprasegmentaux » : la prosodie, l'intonation, la mélodie, les inflexions de voix ainsi que la qualité vocale.

D'après les mêmes auteurs, Dans de très nombreux cas, en effet, aucun marqueur de force illocutoire syntaxique ou sémantique ne permet de discriminer et de distinguer deux énonciations différentes, possédant donc deux sens pragmatiques différents.

Alors faut-il accepter en conséquence que ces aspects de type analogique jouent alors un rôle dans la communication et dans la compréhension des aspects relationnels.

Chapitre 3 : Pour une approche de l'énonciation

Il est à noter aussi que de leur côté, les psychosociologues accordent naturellement davantage d'importance aux aspects non verbaux de la communication, le contenu de la communication se transmettrait essentiellement par le biais du code verbal, par les modalités digitales de la communication, tandis que les aspects relationnels emprunteraient essentiellement ses modalités analogiques : la posture, la mimique, le gestuel, les caractéristiques vocales, etc.

Ces aspects qui accompagnent le dire et constituent la manière de dire structurent la relation autant, sinon plus que le dire lui-même. Tout ce qui constitue la manière de dire détermine le rapport entre les interlocuteurs et concerne au plus près leurs images d'eux-mêmes telles qu'elles se jouent dans ce rapport., quoique ce n'est pas le cas dans notre situation où, il s'agit plutôt de messages écrits destinés aux lecteurs(conducteurs), et donc pas d'éléments extralinguistiques tels que : mimique, intonation ou autre. Il convient d'abord de faire état des avancées de la linguistique vers la pragmatique.

1.1. L'énoncé comme image de l'énonciation

D. Perraya et J.P Mounier (2007), avancent que le concept d'énonciation s'est imposé comme un des fondements des théories du langage et de la communication. Mais en considérant les faits de paroles, c'est-à-dire le discours en acte, on définit un cadre de référence où le concept d'énonciation, intégrant l'ensemble des faits psychosociologique, physiques, physiologiques et linguistiques, possède une telle extension que les linguistes ont craint de lui voir perdre toute pertinence linguistique. Aussi, tout en reconnaissant la dimension pragmatique du sens d'un énoncé, ont-ils tenté de recentrer ce concept et de définir l'énonciation en termes strictement linguistiques.: « J'appellerai "énonciation" le fait que constitue l'apparition d'un énoncé apparition que la sémantique linguistique décrit généralement comme l'apparition d'une phrase » (Ducrot, 1980-b : 33). Ce concept doit donc être entendu au sens strictement sémantique, en faisant abstraction de toute référence à l'activité psychologique ou même physiologique dont l'énoncé est le produit puisque « il n'implique même pas l'hypothèse que l'énoncé est produit par un sujet parlant » (op. cit. 34). L'énonciation n'est donc que ce « surgissement », cet « événement historique que constitue l'apparition d'un énoncé » (op. cit. 33).

Ducrot cherche essentiellement à construire une conception énonciative du sens et c'est dans cette mesure qu'une telle définition lui est indispensable. Le sens de l'énoncé est alors défini comme une description, une image ou encore une représentation de son énonciation

Chapitre 3 : Pour une approche de l'énonciation

transmise directement par l'énoncé dès qu'on le comprend. En effet, un énoncé n'asserte rien à propos de son énonciation : le caractère assertif d'une affirmation ne s'asserte pas, il se transmet directement, il se montre. Mais alors, peut-on se demander, qu'est-ce qu'une énonciation, en quoi consiste-t-elle et quelles en sont les caractéristiques ? Autrement dit encore, quels sont les aspects de l'énoncé qui sont constitutifs de cette image de l'énonciation? Ducrot montrera que cette dernière se structure à partir d'aspects de l'énoncé relatifs aux interlocuteurs d'une part, et de ceux qui touchent à la relation, d'autre part.

Malgré le bien-fondé des critiques dont elle a fait l'objet, la démarche pragmatique de linguistes comme Ducrot a permis de mieux cerner les moyens linguistiques offerts au sujet extralinguistique pour se définir en tant que sujet de et dans la langue. C'est à la présentation des aspects liés aux interlocuteurs que nous nous attèlerons dans les sections de ce chapitre.

1.2. Les personnages de l'énonciation

« Dire qu'un énoncé, écrit Ducrot, décrit son énonciation, c'est dire, d'abord, qu'il se présente comme produit par un locuteur, désigné en français (...) par le pronom et les différentes marques de la première personne. » (Ducrot, 1980 : 33) Mais Ducrot accorde ce premier aspect d'une remarque intéressante qui concerne avant tout le langage écrit. « Certes, écrit-il, il se trouve presque toujours, dans le langage écrit, que le locuteur coïncide avec l'être expérimental qui est physiquement l'auteur du discours. Mais cette coïncidence ne joue pas un rôle essentiel dans la sémantique linguistique telle que je la conçois. Celle-ci n'a pas besoin, je l'ai dit, de faire l'hypothèse que l'énoncé est, dans la réalité, produit par quelqu'un. Ce qui m'importe, c'est qu'il se présente comme tel : cela ne fait donc aucune difficulté d'admettre que, dans un roman à la première personne comme *Adolphe*, le locuteur, c'est le personnage *Adolphe* et non pas l'auteur. » (Ibid., 35). Mais la remarque est beaucoup plus importante que ne le laisse paraître l'exemple littéraire choisi de Ducrot car elle concerne de fait un grand nombre de messages médiatiques.

1.2.1 A qui est adressé l'énoncé ?

L'énoncé indique également à qui il est adressé : « L'énoncé présente d'autre part son énonciation comme adressée par un locuteur à un allocataire (...). L'allocataire est désigné (...) par les pronoms et les marques de la deuxième personne (...). » (Ibid., 35). Mais ici encore, il convient de compléter cette affirmation par deux remarques importantes. D'une part, comme le précise bien Ducrot, il ne faut pas confondre allocataire et auditeur : la notion d'allocataire

Chapitre 3 : Pour une approche de l'énonciation

est indispensable à la compréhension du sens tandis que celle d'auditeur désigne simplement la ou les personnes ayant pu entendre le discours, dans notre cas il s'agit de voir et de lire bien sur.

1.2.2 La polyphonie dans l'énonciation

D'autre part, il convient parfois de distinguer, parmi les allocutaires, différentes catégories de destinataires, il es bien clair que les panneaux dans notre étude sont destinés à tous les conducteurs en train de conduire, un conducteur qui n'est pas en état de conduire n'est pas censé se soumettre aux instructions du code de la route sauf bien sur les piétonniers, en traversant la route et en la présence d'un feu rouge, doivent respecter les feux, ce qui n'est vraiment pas le cas surtout dans notre région, paradoxalement les piétonniers traversent la route au même temps que le véhicule.

Les marques de personnes sont certainement un des aspects les plus importants à considérer dans un discours. Mais on ne saisira bien leur véritable portée pragmatique que si, d'une part, on tient compte de leur degré de présence, et que d'autre part, on tient compte de ce qui les différencie, D. Peraya & JP. Meunier, (2004).

2. Discours et récit

La question des interlocuteurs de la communication est fondamentale pour l'analyse des messages, il existe en effet des discours pauvres en indication sur les interlocuteurs que d'autres, Benveniste dans son étude « Les relations de temps dans le verbe français » (1966), cherche à décrire, à travers une analyse synchronique du français, les relations qui structurent réellement les formes temporelles. Réfutant et contestant l'hypothèse largement admise selon laquelle les formes verbales construites sur le même thème appartiennent à la même conjugaison, il considère que les temps du verbe français se distribuent en deux systèmes distincts et complémentaires, chacun correspondant à un plan d'énonciation particulier : celui de l'histoire et celui du discours. Mais la distribution des temps entre ces deux types d'énonciation s'accompagne d'une répartition simultanée des formes de la personne. Cette opposition permet alors de différencier les énoncés qui se présentent, à la limite, comme des récits sans narrateur, qui excluent donc toute forme linguistique de type autobiographique, de ceux qui manifestent clairement « un locuteur et un auditeur et, chez le premier, l'intention d'influencer l'autre de quelque manière » (op. cit. 242).

Chapitre 3 : Pour une approche de l'énonciation

2.1 L'énonciation historique

L'énonciation historique, dont les temps fondamentaux sont le passé simple et l'imparfait, se caractérise par le « récit des événements passés » (ibid., 239). Elle use exclusivement de la troisième personne et donc, exclut le je et le tu qui manifestent clairement la relation de personnes propre au discours : « Il faut et il suffit que l'auteur reste fidèle à son propos d'historien et qu'il proscrive ce qui est étranger au récit des événements (discours, réflexions, comparaisons). A vrai dire, il n'y a même plus alors de narrateur. (...) Personne ne parle ici ; les événements semblent se raconter eux-mêmes ». Et c'est pour cela que l'aoriste peut être considéré comme le « temps de l'événement hors de la personne du narrateur » (ibid., 241). Le discours quant à lui regroupe « tous les genres où quelqu'un s'adresse à quelqu'un, s'énonce comme locuteur et organise ce qu'il dit dans la catégorie de la personne » (ibid., 242) : la diversité des discours oraux mais aussi le discours oral écrit (théâtre, mémoire, correspondance, ouvrage didactique, etc.).

2.2 Distinction entre histoire et discours

La distinction entre histoire (ou récit) et discours est fondamentale en ce qu'elle permet de distinguer deux grandes formes d'énonciation. Nous nous inscrivons bien sûr dans la catégorie du discours. Mais comme telle, elle comporte une certaine ambiguïté. Elle pourrait laisser croire en effet que tout ce qui se présente sans indicateur de personne relève de la narration. Or, il est des formes de discours qui, comme le récit proprement dit, se présentent sans référence aux interlocuteurs ou d'ailleurs à tout autre aspect de situation d'énonciation. C'est le cas des énoncés scientifiques, par exemple, dont les énoncés portent sur des faits indépendants de l'énonciation (l'eau bout à cent degrés), ou d'autres formes de discours généralisantes. C'est pourquoi il vaut sans doute mieux, pour donner à la distinction sa portée la plus générale, substituer au couple discours-histoire, le couple embrayage - désembrayage (Maingueneau, 1998). Cette autre terminologie permet également de mieux préciser les différentes manières dont un énoncé peut indiquer sa situation d'énonciation. La notion d'embrayeur est ici la notion clé : « On appelle embrayage l'ensemble des opérations par lesquelles un énoncé s'ancre dans sa situation d'énonciation, et embrayeurs (dits aussi "éléments déictiques", "déictiques", ou parfois "éléments indiciels") les éléments qui dans l'énoncé marquent cet embrayage. Sont des embrayeurs de personne :

Chapitre 3 : Pour une approche de l'énonciation

- Très traditionnels “pronoms” personnels de première et deuxième personne : je, tu, nous, vous ;
- les déterminants mon/ton, notre/votre et leurs formes au féminin et au pluriel ;
- les pronoms le mien, le tien/le nôtre, le vôtre et leurs formes au féminin et au pluriel » (Maingueneau, op. cit. 88).

A ces marques de personnes, il faut ajouter les déictiques temporels et spatiaux qui, prenant pour point de repère le moment et le lieu de l'énonciation, situe celle-ci dans le temps et l'espace (par exemple : aujourd'hui, demain, ici, là-bas...) On peut également compter parmi les éléments contribuant à l'embranchement, les marques de modalité qui indiquent l'attitude du locuteur par rapport à ce qu'il dit (par exemple : heureusement, probablement...), c'est ce que nous verrons dans le “chapitre de l'analyse linguistique où les éléments déictiques surtout les pronoms personnels qui ancrent la situation d'énonciation dans un contexte précis, clair mais le côté pragmatique y est avec force. Par opposition aux énoncés embrayés, les énoncés ne comportant pas d'éléments d'ancrage dans la situation d'énonciation, seront dits non embrayés, leur caractéristique étant de se présenter comme « coupés de la situation d'énonciation » (Maingueneau, op. cit. p. 94).

En plus du fait que la distinction peut servir à caractériser des types ou des genres, elle permet également de spécifier des stratégies pragmatiques de communication. Il est tout à fait injustifié de limiter au seul registre du discours, comme le fait Benveniste, « l'intention d'influencer l'autre de quelque manière » (Benveniste, 1966). On peut en effet également tenter de l'influencer en effaçant les traces des circonstances contingentes de renonciation, en rendant l'énoncé autonome par rapport aux personnes. De nombreux discours argumentatifs usent de cette possibilité.

3. Les pronoms personnels et les marques de personnes

C'est ce qui caractérise par excellence les « slogans persuasifs », qui constituent une partie de notre corpus. Benveniste a rendu manifeste une asymétrie fondamentale entre le couple je/tu et le il : « Dans les deux premières personnes, il y a à la fois une personne impliquée et un discours sur cette personne. Je désigne celui qui parle et implique en même temps un énoncé sur le compte de « je » : disant « **je** », je ne puis pas ne pas parler de moi. A la deuxième personne, « tu » est nécessairement désigné par « je » et ne peut être pensé hors d'une situation posée à partir de « je » et en même temps, « je » énonce quelque chose comme prédicat de « tu » ; cette forme est ainsi exceptée de la relation par laquelle « je » et « tu » se

Chapitre 3 : Pour une approche de l'énonciation

spécifient » (1966 : 228). Alors que « je et tu » désignent les personnes dans leur unité spécifique, il n'implique aucune personne spécifique. La troisième personne est donc la non-personne, ce qui explique certains de ses emplois particuliers : On peut l'affecter à deux expressions de valeur opposée. « Il » (ou « elle ») peut servir de forme d'allocution vis-à-vis de quelqu'un qui est présent quand on veut le soustraire à la sphère personnelle du « tu » (« vous »). D'une part, en manière de révérence et d'attention : c'est la forme de politesse (employée en italien, en allemand ou dans les formes de « majesté ») qui élève l'interlocuteur au-dessus de la condition de personne et de la relation d'homme à homme. D'autre part, en témoignage de mépris, pour ravalier celui qui ne mérite pas que l'on s'adresse personnellement à lui. De sa forme non personnelle, la 3^e personne tire cette aptitude à devenir aussi bien une forme de respect qui fait d'un être bien plus qu'une personne, qu'une forme d'outrage qui peut le néantiser en tant que personne » (op. cit. 231).

Mais si « je » et « tu » sont vraiment les marques de la personne, ils s'opposent néanmoins en ceci que « je » représente la personne subjective transcendante par rapport à « tu » qui représente, quant à lui, la personne non subjective à laquelle le « je » s'adresse.

3.1 Comment se définissent ces rapports dans les marques plurielles de la personne ?

- *Les pronoms : « je » et « nous »*

Un bon nombre de slogans persuasifs faisant objet de notre étude, contiennent ces deux pronoms, Considérons en premier lieu le 'nous'. Il semble évident qu'il n'y pas une simple pluralisation du « je » et que le « nous » ne correspond pas à une simple addition : « Il est clair en effet que l'unicité et la subjectivité inhérente à "je" contredisent la possibilité d'une pluralisation. S'il ne peut y avoir plusieurs "je" conçus par le "je" même qui parle, c'est que "nous" est non pas une multiplication d'objets identiques, mais une jonction ou un assemblage entre le "je" et le "non-je". Cette fonction forme une totalité nouvelle et d'un type tout particulier où les composantes ne s'équivalent pas : dans "nous", c'est toujours "je" qui prédomine puisqu'il n'y a de "nous" qu'à partir de "je" et ce "je" s'assujettit l'élément "non-je" de par sa qualité transcendante. La présence du "je" est constitutive et du "nous" » (op. cit. 233).

Le « nous » apparaît donc comme un « je » dilaté ou amplifié : il annexe au « je » une globalité indistincte d'autres personnes. Le nous peut prendre deux formes selon la constitution de cette globalité indistincte : dans sa forme inclusive, le « nous » équivaut à « moi + vous » ; dans sa forme exclusive, il équivaut à « moi+ eux », nous allons rencontrer pas

Chapitre 3 : Pour une approche de l'énonciation

mal de slogans de sensibilisation dans ce contexte. Comme le remarque encore Benveniste, les formes de l'amplification propre à « nous » expliquent certains emplois opposés de « nous » tels que le nous majestatif qui amplifie le « je » en une personne plus solennelle mais aussi plus indéfinie d'une part, et le nous d'auteur relativise une affirmation trop catégorique du « je » par une expression plus diffuse, d'autre part. Quant au vous, il apparaît comme la manifestation d'un processus de généralisation. Dans le passage du « tu » au « vous », qu'il s'agisse du « vous » collectif ou du « vous » de politesse, on reconnaît une extension du « tu », soit métaphorique, soit réelle, et par rapport à laquelle, dans les langues de culture occidentale, le « tu » prend souvent valeur d'allocution strictement personnelle, donc familière. Enfin, « ils » représente la non-personne même qui, étendue et illimitée par son expression, désigne l'ensemble indéfini des êtres non personnels.

- ***Le pronom indéfini « on »***

Le pronom « on » présente des caractéristiques particulières. Dubois souligne que le « on », en tant que généralité indéfinie, peut se substituer à tous les autres pronoms : « Les référents personnels (je, tu, il, nous, vous, etc.) qui traduisent les rapports existants entre les interlocuteurs, supposent la négation du système, c'est-à-dire un segment qui soit exploité comme la « suppression de la personne ». Certains préfèrent parler de « syncrétisme » dans le sens d'« association ». Ce pronom qui ne porte aucune marque spécifique de personne, se définit alors comme susceptible de se substituer à tous les autres pronoms personnels. » Dubois (1965 : 111).

Maingueneau souligne, quant à lui, le syncrétisme du « on » : « (...) ce qui est désigné par « on » est appréhendé comme subjectivité, mais pas comme subjectivité qui participe de l'énonciation. Il se produit ainsi une sorte d'effacement des frontières entre les positions de première, deuxième et troisième personne. » Maingueneau (1998 : 111).

3.2 Les indicateurs de personnes

On entrevoit l'importance des indicateurs de personnes : ils font bien plus que désigner le locuteur et l'allocutaire. Ils ramènent le linguiste, bien malgré lui, vers la subjectivité et l'intersubjectivité, vers la manière dont les sujets communicants s'impliquent dans la relation, la façon dont ils structurent leur relation en se positionnant, se considérant mutuellement comme personne ou non-personne, se réunissant ou se disjoignant en s'opposant.

Soit ces deux énoncés provenant de deux campagnes distinctes de prévention contre les accidents de la route :

Chapitre 3 : Pour une approche de l'énonciation

1. « Ouvrez les yeux pour que la route ne vous les ferme pas. »
2. « Ta vie est aussi celle des autres. »

Dans l'énoncé (1), l'usage de la deuxième personne du pluriel implique, comme allocataire, le public en général - comme ensemble indifférencié - et comme locuteur une instance fictive indéterminée mais distante. Dans l'énoncé (2), l'usage de la deuxième personne du singulier induit comme allocataire chaque personne prise individuellement et comme locuteur un « tu » également indéterminé mais pouvant être représenté par n'importe quelle personne subjective singulière.

Conclusion

Ces deux configurations d'interlocuteurs correspondent à des stratégies de communication très différentes. L'une joue sur l'influence unilatérale d'une sorte d'autorité supérieure ; l'autre table davantage sur la responsabilité individuelle et, surtout, semble amorcer une sorte de dialogue intersubjectif, un échange je-tu. Il n'est pas que dans les rapports interpersonnels que se joue l'ordre social. Les messages médiatiques ont aussi quelque chose à voir avec les formes du lien social, donc ce chapitre aura une grande part dans notre analyse, surtout des éléments déictiques des messages contenus sur nos panneaux destinés aux conducteurs en guise de slogans persuasifs.

Chapitre 4.
La parole comme action

Introduction

La théorie des actes de langage touche à un autre aspect important de l'énonciation que Ducrot a mis en exergue, celui des actes accomplis par l'énonciation, selon l'auteur, en effet, l'énonciation est caractérisée par l'exercice de certains pouvoirs ; elle est génératrice de droits et de devoirs : « comprendre, par exemple, l'énoncé 'viens !' » Comme un ordre, c'est supposer qu'il attribue à son énonciation le pouvoir d'obliger quelqu'un à venir, qui avant elle, n'avait pas une telle obligation » (1980-b : 36).

« Si l'accomplissement d'un acte semble caractériser l'énonciation d'un performatif, il semble en aller tout autrement avec les constatifs : quel acte accomplirait en effet le locuteur en proférant une constatation ? Aujourd'hui, on reconnaît que toute énonciation constitue bien l'accomplissement d'un acte, ne serait-ce que l'acte linguistique d'affirmer, et c'est bien —en cela que l'affirmation constitue elle aussi un acte de langage. Qu'il nous suffise de rappeler que l'affirmation implique chez l'allocutaire la croyance, au moins, en la sincérité du locuteur ». (D. Peraya et J.P. Meunier : 2007)

1. Les composantes de l'acte de langage

Actes locutionnaires, illocutionnaires et perlocutionnaires

Austin propose d'analyser tout acte de langage en trois aspects distincts. Lorsque l'on profère un acte de langage, on accomplit, en effet, trois actes distincts : l'acte locutionnaire, l'acte illocutionnaire et enfin l'acte perlocutionnaire. Les nombreux débats théoriques qu'a suscités cette composition tripartite de l'acte de langage ont une grande importance pour l'analyse et pour l'interprétation des énoncés. Ils ont en effet autorisé de décrire avec plus de précision ce qu'est un acte illocutionnaire. Enfin, ils ont contraint et obligé les chercheurs à cerner la notion d'acte perlocutionnaire qui était restée en définitive fort peu développée chez l'auteur. Pour ces différentes raisons, D. Peraya et J.P. Meunier se sont attachés à définir avec précision ces notions.

1.1 Les actes locutionnaires et illocutionnaires

A) *Les actes locutionnaires*

L'acte locutionnaire, la locution, est défini comme ceci : « J'appelle (je baptise l'acte) de « dire quelque chose » dans ce plein sens du terme : exécution d'un acte locutoire (...). À savoir : la production de sons, de mots, entrant dans une construction, et douée d'une signification.

Chapitre 4 : La parole comme action

Entendez signification [meaning] comme le souhaitent les philosophes, c'est-à-dire : sens et référence » (Austin, 1970 : 109).

B) les actes illocutionnaires

L'acte illocutionnaire est quant à lui l'acte qui, en plus de tout ce qu'il fait en tant qu'il est une locution (en tant qu'il dit quelque chose), produit quelque chose en disant : « il s'agit d'un acte effectué en disant quelque chose, par opposition à l'acte de dire quelque chose » (Austin, 1970 : 113). De façon générale, il est important de noter qu'un acte illocutionnaire se construit donc toujours sur la base d'un acte locutionnaire. De plus, un même acte locutionnaire peut servir à accomplir des actes illocutionnaires différents, selon le contexte de l'énonciation ou les circonstances de la communication et ce, même si l'énoncé produit possède la même référence et le même sens. On peut en effet, en disant « Il mange », donner une information, un conseil (ne le dérange pas, par exemple), formuler une interdiction (tu ne peux pas le voir, par exemple), etc. Si l'on va plus avant dans l'analyse, on est conduit à distinguer dans tout acte illocutionnaire un contenu-propositionnel et une certaine force (Austin, 1970, Searle, 1972 : 70).

La force illocutionnaire d'un énoncé correspond à l'intention qu'a le locuteur d'accomplir, par son énonciation, tel ou tel acte illocutionnaire : une force d'ordre correspond à l'intention d'ordonner, la force de suggestion à celle de suggérer, etc. Quant au contenu propositionnel, il peut être entendu comme le sens (dans un sens restrictif) de l'énoncé en admettant que celui-ci comporte les éléments de connaissance du contexte indispensables à l'élucidation par exemple, des pronoms personnels, des déictiques. On comprend dès lors que le sens d'un énoncé puisse être totalement compris sans que sa force illocutoire ne soit complètement élucidée : « souvent nous comprenons ce qu'on dit sans trop savoir "comment cela doit être pris" - comme un conseil, par exemple, ou comme une menace, ou comme un avertissement» (op. cit. 21). Ces éléments d'analyse attestent qu'il est en effet possible d'accomplir plusieurs actes illocutionnaires à partir du même acte locutionnaire.

Récantati proposera de distinguer l'acte illocutionnaire potentiel, tel qu'il est signifié dans l'énoncé - en fait, l'acte locutionnaire -, et l'acte illocutionnaire réellement accompli — en fait, l'acte illocutionnaire (1981 : 152). Cela conduit à dédoubler de la même façon les notions de force et de contenu propositionnel : un potentiel de force illocutionnaire et un potentiel de contenu propositionnel d'une part, une force illocutionnaire accomplie et un contenu propositionnel accompli, d'autre part. Conformément à cette interprétation, le potentiel d'acte

Chapitre 4 : La parole comme action

illocutionnaire est constitué d'un potentiel de force illocutionnaire et d'un potentiel de contenu propositionnel ; il relève en réalité de l'acte locutionnaire, tandis que l'acte de langage réellement accompli (ce que veut dire le locuteur) relève lui de l'acte illocutionnaire. Aussi : « Puisqu'il y a des actes illocutionnaires qui sont signifiés sans être accomplis, et des actes illocutionnaires qui sont accomplis sans être signifiés, il est légitime d'établir une distinction entre les actes signifiés et les actes accomplis, c'est-à-dire entre le niveau sémantique et le niveau pragmatique du discours » (1981 : 248).

Il n'y a donc pas de congruence et d'adéquation entre « la signification de la phrase et la fonction discursive que le locuteur lui assigne » (Récanati, 1981 : 153). En effet, on doit considérer qu'« un acte illocutionnaire relève du potentiel d'acte illocutionnaire de la phrase par l'énonciation de laquelle il est accompli si la force de cet acte relève du potentiel de force illocutionnaire de la phrase et si son contenu relève de son potentiel de contenu propositionnel » (ibid.).

On comprend dès lors qu'il soit possible de donner un ordre, d'exprimer un souhait, etc. à partir d'un acte locutionnaire dont le potentiel d'acte illocutionnaire est très différent. Dire : « Quelle heure est-il ? » c'est énoncer un acte locutionnaire ayant un potentiel de contenu propositionnel (une signification descriptive référant à l'heure qu'il est) et un potentiel de force interrogative cependant, en tant qu'acte de langage indirect, ou accompli indirectement, je veux exprimer à qui m'accompagne mon souhait (force illocutoire du souhait) de quitter la soirée (contenu propositionnel).

C / Les actes illocutionnaires et les perlocutionnaires

Le troisième acte accompli par l'énonciation d'un acte de langage est l'acte perlocutionnaire : « Dire quelque chose provoquera souvent - le plus souvent - certains effets sur les sentiments, les pensées, les actes de l'auditoire, ou de celui qui parle, ou d'autres personnes encore. Et l'on peut parler dans le dessein, l'intention, ou le propos de susciter ces effets (...). Nous appellerons un tel acte un acte perlocutoire, ou une perlocution » (1970 : 114). L'acte perlocutionnaire est l'acte que le locuteur accomplit non plus « en disant » mais bien « par le fait de dire » : tout en disant, l'on peut persuader, édifier, convaincre, avertir, demander, etc.

Quand on parle de « persuader », on parle de « convaincre »,

Comment convaincre ?

Par des arguments, ce qui suppose que dans les slogans, que nous avons sélectionnés, il y a beaucoup d'argumentation.

Chapitre 4 : La parole comme action

Qu'est-ce qui caractérise alors la perlocution et qu'est-ce qui la distingue de l'illocution ? Elle doit être intentionnelle et conventionnelle. Or, cette double particularité pose énormément de difficultés dans l'analyse des énonciations concrètes. Tout d'abord, elle est loin d'être partagée par tous les actes perlocutionnaires ; le plus souvent, ils ne sont pas conventionnels au sens où aucun effet perlocutionnaire n'est conventionnellement attaché à leur signification. Comme le fait remarquer Searle, l'énonciation de nombreuses expressions ne vise pas nécessairement à obtenir de l'interlocuteur une réaction autre que la seule identification de l'expression énoncée : en utilisant une formule de salutations comme « Bonjour ! », je ne m'attends à aucune réaction de la part de mon interlocuteur sauf qu'il identifie mon salut. Il n'y a donc à proprement parler aucun effet supplémentaire. Deuxièmement, un même acte illocutionnaire peut servir de moyen tactique pour des stratégies perlocutionnaires très différentes : « Supposons (...) la phrase "Est-ce qu'il fera beau demain ?" (...). Le locuteur peut avoir en vue des résultats très différents : obliger l'auditeur à répondre alors qu'il n'en sait rien et lui montrer son ignorance, lui donner au contraire l'occasion d'étaler devant l'assistance ses connaissances en météorologie (...), ou encore l'amener à faire aujourd'hui une promenade qu'il envisageait seulement pour. Demain, ou simplement relancer la conversation, ou faire semblant de la relancer... etc. » (Searle, 1972 : 15-16).

De plus, la reconnaissance de l'intention perlocutionnaire du locuteur n'implique pas nécessairement que l'effet perlocutionnaire soit effectif alors que dans un acte illocutoire, il suffit que l'intention du locuteur soit reconnue et identifiée en tant que telle pour que soit considérée comme effective l'illocution (Grice, 1979 & Searle, 1982). Enfin, tout acte illocutionnaire est susceptible de déterminer de nombreux effets perlocutionnaires et ce, indépendamment de l'intention du locuteur : je puis, en avertissant mon allocutaire d'un danger, souhaiter qu'il s'écarte et ne réussir qu'à l'effrayer...(le cas des messages sensibilisateurs sur nos panneaux).

L'accomplissement d'une perlocution dépend en effet non de l'intention du locuteur, quelle que soit la correction apportée à la formulation linguistique de la perlocution, mais de « conditions de succès » (Récanati, 1981) qui relèvent toutes de facteurs extralinguistiques : la volonté de l'auditeur, l'acceptation ou le refus de mon autorité sur lui en tant que locuteur, le crédit qu'il m'accorde, la rapidité de ses réflexes, etc.

L'analyse des perlocutions a été l'occasion d'un long débat sur les effets : des actes de langages et sur les conditions de leur accomplissement.

Chapitre 4 : La parole comme action

- *Les trois niveaux de réussite des actes de langage*

Trois niveaux de réussite ont été retenus et que voici :

1/Au niveau linguistique : l'accomplissement de l'illocution procède de la reconnaissance par l'auditeur de l'intention du locuteur : « pour les accomplir [les actes illocutionnaires], il suffit de donner à reconnaître à l'auditeur qu'on les accomplit » (Récanati, 1981 : 196). Autrement dit, il suffit, pour que l'acte soit linguistiquement réalisé, qu'il produise l'effet illocutionnaire approprié ; il suffit donc que l'allocutaire ait compris le contenu propositionnel de l'acte et qu'il ait simultanément identifié la force qui l'accompagne ;

2/Au niveau social : l'acte illocutionnaire, écrit Récanati, doit encore être sanctionné et demande donc que soient remplies des conditions de félicité. Elles sont celles qui permettent qu'une illocution soit socialement reconnue et sanctionnée comme telle. Pour qu'un ordre par exemple remplisse ces conditions, il faut : (i) que l'auditeur soit en mesure d'accomplir l'ordre auquel réfère le contenu propositionnel de l'acte :

(ii) qu'il ne soit pas certain ni pour le locuteur ni pour le destinataire, que ce dernier soit conduit de toute façon à effectuer ce qui lui est demandé par lui-même ; (iii) que le locuteur jouisse d'une position hiérarchique telle qu'il soit en mesure d'exercer son autorité sur l'auditeur ;

3/Au niveau pragmatique : les conditions de succès correspondent aux conditions concrètes qui permettent que l'ordre, par exemple, soit réellement exécuté par l'auditeur : que celui-ci accepte d'obéir, qu'il ne meure pas avant d'avoir eu le temps d'accomplir l'ordre demandé, etc. Seul ce niveau de réussite assurerait l'accomplissement de l'acte perlocutoire, dont l'effet serait toujours la réalisation d'un acte non linguistique (modification de comportement, réalisation d'une action, réaction psychologique) ou linguistique (réponse verbale à une question par exemple).

1.2.1. La présupposition et l'acte illocutoire

Ducrot (1972-a) a classé parmi les actes illocutoires et la présupposition et l'argumentation. Ces deux types d'actes qui échappent à la classification de Récanati : ils constituent en effet une composante importante des discours et des stratégies discursives polémiques et/ou persuasives. Mais, s'agit-il tout d'abord d'actes de langage ? Nous n'envisagerons, ici que le cas de la présupposition.

Pour l'auteur, l'acte de présupposer, comme tout acte illocutoire, produit une transformation de la relation qui s'instaure entre les interlocuteurs. La présupposition

Chapitre 4 : La parole comme action

constitue donc bien un acte social au sens où l'auteur entend l'acte illocutionnaire : « Présupposer un certain contenu, c'est placer l'acceptation de ce contenu comme condition du dialogue ultérieur. On voit alors pourquoi le choix des présupposés nous apparaît comme un acte de parole particulier (que nous appelons acte de présupposer), acte à valeur juridique, et donc illocutoire, au sens que nous avons donné à ce terme : en l'accomplissant, on transforme du même coup les possibilités de parole de l'interlocuteur. Et il ne s'agit pas là d'une transformation de type causal, liée au fait que toute énonciation influe sur les croyances, désirs, intérêts de l'auditeur. Il s'agit au contraire d'une transformation institutionnelle, juridique: ce qui est modifié, chez l'auditeur, c'est son droit de parler - dans la mesure tout au moins où il veut que sa parole s'inscrive à l'intérieur du dialogue précédent (...). Leur choix [celui des présupposés] limite la liberté de l'auditeur, en l'obligeant - s'il veut poursuivre le discours amorcé - à les prendre pour cadre de sa propre parole » (op. cit. 91).

« Le but de cet acte illocutoire consiste donc à déterminer le cadre de la poursuite de l'échange de paroles ou de la conversation. Stratégiquement, la présupposition présente plus d'un avantage pour le locuteur. Elle permet de dire tout en n'assumant pas la responsabilité de ce qui est dit. Elle permet en définitive de contraindre l'auditeur à partager des opinions qu'il pourrait ne pas cautionner, sans lui en laisser réellement le choix. En fixant le cadre du dialogue ultérieur, le locuteur oblige le destinataire soit à renoncer à l'échange, et en conséquence à son droit de parole, soit à tenir pour acquis le cadre de l'interlocution que lui impose le locuteur ». (D. Peraya et J.P Meunier 2007 p : 108).

- ***Ducrot et la présupposition***

Ducrot montre combien la présupposition peut servir de base au fonctionnement polémique du langage. La distinction classique entre posé et présupposé joue dans cette perspective un rôle fondamental puisque le mouvement de progression discursive dépend du posé et non du présupposé. Or, si le locuteur et l'auditeur, partagent les posés, mais non les présupposés, l'auditeur se retrouvera en fait, devant un dilemme : ou il rejette les posés et dès lors on peut « l'accuser d'interrompre la conversation, de sortir du sujet, voire de chercher à "envenimer le débat" » (op. cit. 96) ; ou « il laisse passer » et il semble par là souscrire au présupposé dont il renforce ainsi, par son abstention même, l'apparente évidence » (ibid.).

1.2.2. La question de l'implicite et la pragmatique inférentielle

À plusieurs reprises, J.P Meunier et D. Peraya, avancent qu'ils ont été confrontés au fait qu'un énoncé contient plus de sens qu'il ne le manifeste explicitement et que, en conséquence, il nécessite souvent, pour être compris, une certaine activité inférentielle cela suppose à notre sens qu'il faut lire et comprendre le non dit.

La conception de la présupposition telle que l'a formulée Ducrot a mis au jour le rôle de l'implicite du discours, rôle qu'ont confirmé d'autres recherches portant sur le sous-entendu ou l'insinuation. La question des actes spécifiques, on vient de le voir, oblige à prendre en compte l'activité inférentielle, activité qui rend encore plus évidente la question de la compréhension des actes indirects. Cet ensemble de considérations a mis l'implicite au centre des recherches sur le langage et conduit progressivement à l'élaboration d'une pragmatique inférentielle très inspirée par la théorie conversationnelle de Grice, d'une part et par les sciences cognitives d'autre part.

- Papa je préfère t'attendre que te perdre
- Votre sécurité est notre priorité

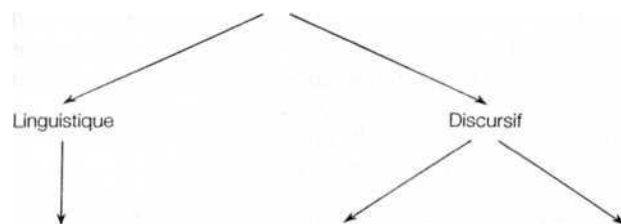
Et bien d'autres énoncés qu'on pourrait voir sur des panneaux lors de nos déplacements, qui contiennent plus qu'un sens et c'est ce qui appelé à ce propos l'implicite et que plusieurs théoriciens ont tenu compte de ce genre d'énoncés.

L'importance de la théorie de Grice tient au fait que pour cet auteur, la détermination du sens d'un énoncé tient à la capacité du destinataire à inférer le vouloir-dire du locuteur, c'est-à-dire à trouver les implicites de l'énoncé. Le développement parallèle des sciences cognitives a fourni les notions permettant de rendre compte de certains mécanismes cognitifs sous-jacents à l'évolution et au processus différentiel.

1.2.3. LES DIFFÉRENTES FORMES DE L'IMPLICITE :

Il existe différentes formes d'implicite plus ou moins volontaires, plus ou moins institutionnalisées. Il sera utile pour la suite de proposer comme première approche, la classification proposée par Ducrot et dont rend compte le schéma suivant :

Schéma n° 13 : Les formes de l'implicite



Implicite littéral
(Présupposition)

Fondé sur l'énoncé
(Dont la connotation)

Fondé sur l'énonciation
(Dont les actes illocu)

On peut illustrer par un exemple chacune de ces deux grandes classes d'implicite. D'abord la présupposition qui inclut, dans le sens littéral, la signification implicite. Si je dis « Je ne fume plus », je présuppose que j'ai fumé jadis. Dans ce cas, l'élément de signification présupposé est laissé à entendre par la forme linguistique elle-même de l'énoncé. Quant à l'implicite discursif, il demande, de la part du locuteur, une démarche de reconstruction de l'élément de signification implicite, un raisonnement qui s'appuie soit sur l'énoncé lui-même soit sur le contexte de l'énonciation soit sur l'un et l'autre à la fois. Le premier cas peut s'illustrer par l'énoncé « Je ne suis pas fou, je n'irai jamais habiter Paris » qui suppose, pour être cohérent, que l'on restitue la proposition implicite « Il faut être fou pour habiter Paris ». La formule canonique correspondant à cet exemple est « il a dit X, or $X = Y$, donc il a dit Y ». Le second cas correspond plus précisément à ceci : « il a dit X ; or, on ne dit X que si Y, donc il a voulu dire Y » ; par exemple, faire à X l'éloge de Y pour lui faire entendre qu'il est loin d'avoir les qualités de celui-ci. L'on peut aussi donner un ordre à quelqu'un pour attester qu'on est fondé à le lui donner¹.

¹ Ces exemples ne sont pas des exemples personnels, ce sont plutôt des exemples de chercheurs spécialisés, dont les noms ne sont pas mentionnés.

CONCLUSION :

Donc après avoir élucidé sémantiquement les principales théories et les principaux concepts en rapport avec notre sujet de recherche, que ce soit dans ce chapitre ou dans les chapitres précédents, nous passerons dans le suivant chapitre à un petit passage historique de l'un de ces moyens de communication(le coté historique du code de la route), dont il sera question au sein de cette modeste investigation, et où, nous verrons quand et pourquoi les premiers panneaux signalétiques ont été implantés.

Chapitre 5.

La signalisation dans les réseaux de déplacements (histoire et fonction)

Chapitre 5 : La signalisation dans les réseaux de déplacements (histoire et fonction)

Introduction :

Est-ce que cette relation entre les usagers de la route et l'information dispensée sur ces panneaux, crée réellement une sorte de communication dans tous ses éléments ?

Une étude approfondie a été faite sur l'histoire de la signalétique et ses panneaux par le professeur BRIGITTE C. DE .L, (2007) dans laquelle, elle avance que :

La signalisation qui régule l'ensemble des déplacements terrestres a commencé à prendre sa forme actuelle avec l'apparition de l'automobile. L'ensemble de presque «300 » panneaux homologués se sont répartis, selon leur codage, en cinq catégories exprimant chacune des prescription différentes : des interdits, des obligations, la notification de danger à éviter des informations particulières le repérage spatial... ; au-delà de la diversité des usages de chacune, l'objectif de cette présentation est de chercher à comprendre la fonction qui peu à peu au cours du temps a été assumée par cette forme d'information dans le réseau des transports terrestres.

1. La signalisation routière et son rôle

La signalisation routière représente un corpus assez considérable plus de 300 panneaux homologués internationalement, tout aussi utiles aux déplacements : ils se répartissent, selon leur codage en cinq catégories déjà citées dans l'introduction.

Il suffit d'imaginer l'état actuel du réseau routier « si les routes ne parlaient pas ? », c'est un constat qui a été fait par A.T. Ensminger, nous supposons que la réponse est justement là, les routes ne parlent pas mais les panneaux, si. Et ils sont implantés afin de véhiculer l'information nécessaire à l'automobiliste, le mettre en relation avec tout ce qui l'entoure, avec d'autres automobilistes, avec son environnement proche et lointain, etc. c'est donc d'une vraie communication qu'il s'agit, Comme le dit A.Teissier Ensminger, pour comprendre l'importance que la signalisation possède, à tout moment, dans l'organisation de nos déplacements : comment rejoindre l'autoroute ? Trouver une station de bus ? Peut-on imaginer la circulation en ville sans la régulation de feux lumineux qui fluidifient le débit du trafic ? Et plus encore jusqu' où tous ces panneaux et ces feux trouveraient-ils le respect nécessaire afin d'assurer une sécurité au sens propre du mot, la fonction de signalisation dans le système routier, est, selon J. Nouvier, est « d'assurer une meilleure sécurité et une exploitation rationnelle de la voirie ».

Chapitre 5 : La signalisation dans les réseaux de déplacements (histoire et fonction)

- *Connaître le processus du fonctionnement*

Une bonne connaissance du processus de ce fonctionnement ne serait pas sans intérêt, par exemple connaître les représentations de la sécurité, leur exhaustivité, l'adéquation entre ce que l'on attend de la signalétique et sa praticabilité chez l'utilisateur « les autres conducteurs, l'environnement etc. », l'ensemble de ces interrogations mériteraient un approfondissement du point de vue d'une amélioration du système de déplacement quand cela devient nécessaire, ça se ferait par des recherches, des activités mentales impliquées dans ces processus, en guise d'objectifs finaux de notre recherche.

Cela ne peut se réaliser que par le fait de se poser la question entre l'objectif assigné à la signalisation et la réalisation de cet objectif par la signalisation, et cela implique bien sûr d'avoir défini au préalable la finalité de la signalisation routière.

En réalité vu l'ampleur du domaine des panneaux 300 signaux dont la production s'est échelonnée durant tout un siècle une étude a été faite afin de pouvoir mettre en évidence les rôles successifs qui ont été attribués à la signalisation, au fur et à mesure des années, la nature des problèmes qu'elle était censée traiter, la façon avec laquelle on y a répondu, et qui forcément perdurent en s'enrichissant de nos jours.

De Lavalette, (ibid. p : 2) ajoute : « La phylogénèse de la signalisation, autrement dit, l'arborescence des propositions successives qui se sont concrétisées en un très large éventail des panneaux, au cours du temps, pour élaborer de ce qui constitue maintenant la signalisation routière. »

A vrai dire l'histoire des événements au cours desquels la signalisation routière a évolué jusqu'à sa forme actuelle est particulièrement riche, remarque De Lavalette, (2007). Mais ce qui doit être dans notre pays n'est apparemment réalisable que dans des dizaines d'années encore, nous n'avons pas atteint malheureusement ce dont parlent ces chercheurs dans l'évolution de la communication par panneaux et par signaux.

J.Nouvier, (in la signalisation routière : histoire et fonction) et dans le même contexte ajoute : « des luttes d'influence, des démarches pas toujours rationnelles, des essais inachevés qui ont jalonné cette histoire dans un contexte parfois même passionnel », il s'agit sans doute d'une culture déjà installée, réaliser et faire des progrès dans ce domaine avec passion, sous-entend avoir vraiment le don et la volonté de le faire, Cela est certainement lié aussi au développement du domaine des voitures et au grand essor de l'automobile, qui, dès son

Chapitre 5 : La signalisation dans les réseaux de déplacements (histoire et fonction)

apparition a été elle aussi un objet de passion, comme cela a bien été souligné par Beaudrillard, Pervanchon,(in la signalétique routière : histoire et fonction). Donc le progrès est partout, mais pas encore chez nous.

- *La forme actuelle de la signalisation*

La même chercheuse a essayé d'explorer et d'investiguer pour comprendre comment la signalisation routière a pris sa forme actuelle, nous allons chercher à comprendre, à partir des événements qui ont marqué son apparition, à quels besoins cette signalétique était sensée répondre. Même actuellement, sa fonction s'est élargie, il est indéniable que les débuts de son histoire ont profondément orienté le rôle qui lui a été dévolu dans la circulation. B.C. De Lavalette(2007).

Plusieurs auteurs se sont penchés et ont exposé sur ce sujet leurs points de vue en donnant une grande importance à la progression de la signalétique à travers le temps ; M Duhamel, puis de Duhamel et Nouvier constituent, un guide encyclopédique de la signalisation routière en France, ils se sont intéressés à l'évolution de la production picturale des panneaux, l'ouvrage de Krampen sur l'évolution de la sémiologie des panneaux routiers jusqu'en 1946, a donné beaucoup pour les recherches penchées sur ce type d'étude, Krampen s'est forgé sur les transformation qu'ont connues les différentes formes de la signalisation à travers le temps pour devenir enfin une signalétique. L'objet de sa recherche est l'évolution de la sémiotisation des messages, leur passage de la forme verbale à la forme iconique.

C'est avec L'apparition de l'automobile que la signalétique a commencé vraiment à assumer un rôle essentiel dans l'acheminement des transports terrestres, son histoire peut être découpée en quatre époques successives selon "Brigitte Cambon de Lavalette" :

- -Une assez importante époque de préhistoire, au cours de laquelle se préparaient les éléments de sa conception
- -la signalétique moderne qui a émergé rapidement avec l'apparition de l'automobile,
- -l'extension de la production signalétique à partir des problèmes liés à la circulation
- -l'époque actuelle relative aux besoins des usagers.

Chapitre 5 : La signalisation dans les réseaux de déplacements (histoire et fonction)

1.1. Les périodes d'élaboration de la signalétique

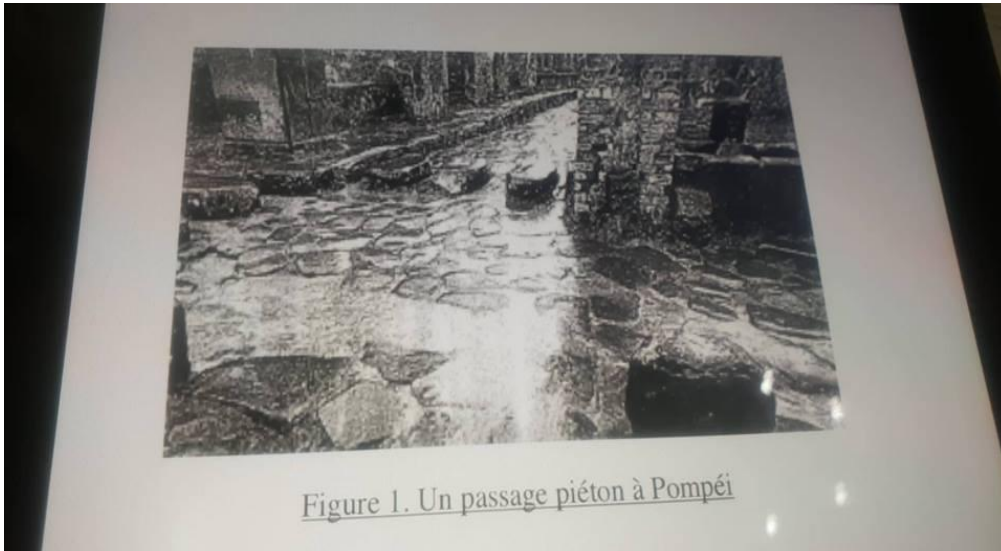
1.1.1L'ère de la préhistoire

Les babyloniens sont considérés comme les premiers à utiliser la signalétique viaire. Le balisage de l'espace est donc un acte " naturel " qu'on a pu retrouver chez des tribus primitives qui utilisaient des signes inscrits en plein nature pour se repérer, poursuivre une proie...La légende du "petit poucet" est là pour nous le rappeler : dans un environnement inconnu, nous avons tous besoin de repères, B.Cambon de L.V(2007)

Parmi les traces les plus anciennes d'une forme de signalisation routière sont celles laissées par les romains, les routes étaient jalonnées de bornes, les militaires, ancêtres des bornes kilométriques, elles permettaient de déterminer la longueur d'une route, la distance entre les villes, et d'orienter les voyageurs. Jules César avait codifié des règles de circulation qui étaient déjà en usage en 123 avant J. C

- Sens unique,
- Passage piétons,
- Ou encore réglementation du stationnement...

Il n'est pas fait état d'un mode de représentation symbolique des interdits. La régulation du trafic était assurée directement par le biais de dispositifs aménagés sur la voirie. L'image (1) représente l'un de ces dispositifs celui-là est destiné à faciliter la traversée des piétons. les blocs de pierres espacés , placés en travers de la chaussée, permettaient à la fois de traverser à pieds secs durant les intempéries, tout en contraignant les conducteurs de chars à ralentir considérablement leur allure pour guider le passage des roues entre les blocs de pierre, ce qui assurait en même temps une meilleure sécurité de des traversées des piétons . Même si les romains avaient l'usage de la signalétique, ils ne passaient pas forcément par un mode de communication symbolique pour réguler la circulation, préférant des dispositifs qui imposent aux usagers le comportement attendu. (Ibid. p.3)



Jusqu'au moyen âge, les bornes romaines n'ont cessé de jalonner les routes en France, à cette époque rien de vraiment notable concernait la signalisation des routes n'est encore signalé; le brigandage fréquent constituait un vrai obstacle sur les routes par rapport aux déplacements ce qui est vraiment à noter à cette époque c'est le balisage des chemins de Saint Jacques de Compostelle à l'usage des pèlerins, et qui est toujours en vigueur de nos jours. On aperçoit cependant une forme de signalétique spécifique : la coquille de Saint Jacques pour indiquer aux pèlerins le cheminement à suivre ou l'emplacement de gîtes sur le parcours mais cette création est restée isolée.

Un renouveau économique a commencé à se manifester en France avec Sully et Richelieu.

1.1.2 Les finalités des premiers panneaux

Il était indispensable d'assurer une bonne circulation des postes. afin d'assurer une bonne vision des cochets des malles postes, des panneaux réglementaires de 2m,20 de haut, ont été aménagés sur leurs parcours indiquant la distance kilométriques et les durées de parcours , le but de ces renseignements était, d'abord pour le repérage spatial ensuite c'était le calcul des salaires des postiers selon le temps du parcours, donc parmi les finalités de cette signalisation c'est de favoriser la circulations des biens et des personnes qui errait manifestée par des préoccupations de nature ergonomique : faciliter la tache des postiers.

On note les premiers indices, selon Brigitte Cambon, d'une évolution radicale dans la conception de la signalisation routière à partir de la modification de la forme qui s'annonçait nécessaire vu la hauteur trop élevée pour la lisibilité des conducteurs La création d'un code de signalisation maritime en 1917 par un anglais le capitaine Marryat en a facilité sa

Chapitre 5 : La signalisation dans les réseaux de déplacements (histoire et fonction)

conception, l'utilisation de code s'est d'ailleurs étendu pour réguler la circulation des chemins de fer comme l'a noté Krampen seulement les signaux émis étaient proches de notre gestuelle : lever un bras pour signifier l'arrêt, l'index pour designer, la croix pour figurer un carrefour.

1.1.3 L'apparition des premières formes iconiques

La première forme iconique et non verbale de la signalisation routière avait une forme qui figurait les mâchoires de freins à sabot des attelages, il est antérieur à l'apparition de l'automobile, il s'agit d'un acte apparemment spontané ne participant pas encore à la conception d'un système global de circulation, cette configuration est considérée comme étant le premier panneau routier dans la préhistoire de la signalétique, il était peint sur les rochers bordant les routes de montagnes en suite et en Autriche, régions touristiques dont la langue n'était pas forcément connue de tous les voyageurs. Cette découverte prémonitrice une sorte de « trouvaille » aux autorités municipales du village, outre le désir de se faire comprendre au-delà d'un langage verbal, il est donc intéressant de noter la forme du message incitant le geste à accomplir.

Les cochers pouvaient en comprendre l'intention par le contexte, à l'amorce d'une pente, il signifiait par la particularité de la pente : plus dangereuse que les autres. La signalétique moderne a été édifiée par la suite à partir d'un raisonnement similaire.

Si on pourrait interpréter cette sorte de production signalétique spontanée, nous dirions qu'il s'agissait de s'adresser aux voyageurs plus qu'à la population locale qui, elle connaissait la topographie des lieux avoisinants. L'intention du message d'après le concepteur du travail B. COMBON est, d'éviter les accidents aux voyageurs, et qui avait un caractère que l'on pourrait dire "humaniste", la volonté de réguler la circulation se manifeste dès la Rome antique.

En ville elle ajoute que, « les dispositifs utilisés à cette fin ne font pas appel à des représentations signalétiques. Le bornage des voies sur les routes de l'empire, comme repères pour les voyageurs, est une entreprise qui a perduré près de dix siècles pour être ensuite repris et amélioré au 17^{ème} siècle, à la même époque en France, le système routier apparaît comme un élément lié à la santé économique du pays. On voulait cependant améliorer le fonctionnement surtout celle des postiers ; un panneau est innové, indiquant les directions des villes et le temps du parcours. Enfin, le code des signaux maritimes créé au 19^{ème} siècle, où

Chapitre 5 : La signalisation dans les réseaux de déplacements (histoire et fonction)

préfigurés les possibilités de la signalétique en matière de signaux. La création du premier panneau de forme iconique dans des régions montagneuses des Alpes, semble être un acte spontané humaniste visant l'évitement des accidents des voyageurs de la part de la population locale résidante. »

2. Les origines de la signalétique moderne

La signalétique moderne a connu son apparition avec l'arrivée des nouveaux modes de déplacements tels que les bicyclettes, de la voiture ce qui imposera une réorganisation de l'espace public par une signalétique qui sera mise à contribution.

C'était une élite avide d'exploits et d'aventures qui organisait des manifestations sportives, à cette époque, elle ne fait pas l'unanimité dans la population ; les populations urbaines y voient une forme de nuisance cherchant à en limiter la viabilités. Le balisage des espaces interdits aux cyclistes donne l'apparition de nouveaux panneaux dont la composition était verbale.

Les cyclistes ne cèdent pas et prennent plutôt la défense de leurs intérêts par la voie de la presse ils préparent même des cartes routières (Reverdy, A. Teissier-Ensminger), pour lesquelles ils créent un code afin de signaler la nature des obstacles, relatif à l'état des routes.

Ainsi, apparaît la première forme de signalétique moderne en Italie en 1880, un ensemble de signaux est édité, avertissant du danger que le tracé de la route peut présenter pour cyclistes, La symbolique utilise la flèche pour designer la trajectoire du cycliste.

Le but c'est de faciliter la tâche des utilisateurs sur la particularité et la dangerosité de la route. Un peu comme le premier panneau.



2.1 La régulation dans la signalisation

Depuis 1926, en raison de l'envol pris par la circulation urbaine des voitures, de nouvelles réglementations s'imposent qui vont limiter ou contrôler les zones d'accès. Il ne s'agit plus seulement de faciliter la circulation en avertissant de la présence d'un danger, mais d'organiser les relations entre les usagers. De nouveaux panneaux, mais aussi de nouvelles injonctions apparaissent comme celle de la limitation de vitesse, l'interdiction d'accès pour une ou plusieurs catégories de véhicules (le "sens interdit" fait son apparition) ou encore les ordres d'obligation ou de stationnement. « C'est alors que la signalétique franchit une étape très importante de son évolution. En 1929, une codification de la forme des panneaux est proposée : triangulaire pour signaler un danger, circulaire pour indiquer un mode de régulation (sens interdit), rectangulaire enfin pour les indiquer les directions. Le panneau devient le porteur de plusieurs messages successifs » (B.Cambon de L. Lavette, p : 10)

Chapitre 5 : La signalisation dans les réseaux de déplacements (histoire et fonction)

Brigitte ajoute alors que la sémantique des panneaux fait donc son apparition et que Krampen établit une relation entre cette étape considérable de la signalétique routière et les idées d'Otto Neurath qui étaient largement répandues à la même époque. Tout d'abord en relation avec Carnap, il est à l'origine, entre autres, de la "méthode de représentation pictographique des statistiques", et a œuvré pour l'édification d'un langage pictographique international et c'est donc l'une des pistes sur lesquelles, porte notre travail, Il préconisait la conception de pictogrammes tels qu'ils soient lisibles "en trois coups d'œil". Neurath, a lui même proposé aussi la représentation de quelques signaux routiers.

Krampen évalue cette étape comme le premier pas franchi vers la sémiotisation d'un système global des signaux routiers. Pour des raisons de compréhension internationales, l'iconicité des messages s'affirme complètement, à l'encontre des formes conventionnelles.

Il faut noter ajoute Brigitte.C à ce propos que la schématisation des pictogrammes implique l'élimination des détails jugés superflus ; il n'en demeure pas moins vrai que, toujours selon Krampen, "un véritable langage international", c'est justement ce langage international qui risque d'être négligé par nos citoyens et c'est ce qui nous a poussés à entreprendre cette recherche, émerge alors de ce projet.

A partir de ce moment, le nombre des panneaux commence à s'accroître :

➤ A : les signaux de danger, triangulaires, au nombre de sept en 1931, puis 15 en 1939, Indiquent également la présence d'un danger non spécifié, et l'intersection avec une route prioritaire. La présence de piétons, ou la proximité d'écoles y figurent à partir de 1939 : ils représentent donc un danger pour les automobilistes ! Donc à partir déjà de ce moment les responsables commencent à prendre conscience du des dangers que peuvent rencontrer les petits écoliers en sortant de leurs écoles.

➤ B : 11 panneaux sont destinés à la régulation de la circulation indiquant les interdictions d'accès relatives à une catégorie de véhicules, ou à la charge des véhicules, La capacité de supporter les poids pour certains véhicules destinés à transporter les marchandises, bénéficiait d'une grande importance depuis bien longtemps et cela vu l'importance du constat.

➤ C : une obligation de direction, ce panneau qui risque de perdre toute légitimité chez la plus part de nos conducteurs.

➤ D : différentes formes de signes d'indication : une ville, un hôpital... »



2.2 La signalisation : un moyen utile au fléau ?

Brigitte de La Lavette ajoute dans ses explorations dans « L’histoire de la signalétique » qu’à l’époque, la proposition faite par les associations d’automobilistes d’implanter une signalisation spéciale afin d’avertir les usagers de la localisation et de la nature d’un danger semble donc avoir été l’élément déterminant de leur agrément. Ce projet représentait le moyen d’adapter l’engin à la dangerosité d’un réseau routier qui n’avait pas été conçu pour lui.

Du fait que les dangers du réseau pouvant être signalés aux conducteurs, on peut supposer que la signalisation soit alors devenue le support par lequel on rendait le réseau apte à la circulation des voitures. Même si à l’époque elle était très réduite (quatre panneaux), la signalisation était le lien entre un réseau défectueux, et un réseau tel que l’on se le représentait comme conforme à la sécurité. C’était un peu le garant, ou bien la caution, qu’il était nécessaire de payer pour pouvoir circuler sans accident.

D’une certaine façon, on peut considérer qu’elle ajoute-elle que l’apparition de la signalisation du danger soit justement l’un des éléments qui a permis de rassurer les autorités puis la population permettent d’oublier le danger, puisqu’elle est là pour nous le souligner en rouge tout au long des cheminements parcourus.

2.2.1 La réalité du rôle de la signalétique

La question de savoir dans quelle mesure la signalisation remplit effectivement ce rôle reste ouvert selon Brigitte. Il reste à s’interroger sur la croyance dans la signalisation comme outil de sécurité.

Quoiqu’il arrive, la voiture semble devoir être toujours un engin périlleux. Sauf dans un système environnemental complètement résigné, dans lequel les déplacements et les trajectoires sont dans tous les cas possibles anticipés, prévus. Les déplacements ferroviaires sont un exemple de cette qualité de l’environnement, mais concernent les déplacements

Chapitre 5 : La signalisation dans les réseaux de déplacements (histoire et fonction)

limités aux zones équipées. Les autoroutes évoquent un système routier beaucoup mieux adapté à l'usage de la voiture que le reste du réseau routier. Et de fait la signalisation autoroutière est bien souvent limitée aux informations directionnelles. Il faut d'ailleurs noter que les autoroutes sont apparues rapidement après les débuts de l'automobile, un peu comme si d'emblée, on avait compris que ce nouvel engin devait prendre sa place dans un système routier spécialement conçu pour lui : la première autoroute a été inaugurée en 1927 en Italie. Mais l'ensemble des routes ne pouvait être transformé, et l'on a choisi d'installer tout d'abord en signalant les dangers divers qui les jalonnaient. Puis les routes se sont transformées : le goudronnage a permis une meilleure adhérence sur le sol. Les tracés ont été remodelés, le réseau s'est différencié... Mais alors que le réseau s'amendait, les performances de la voiture se développaient, les capacités de vitesse montaient de plus en plus... ce qui fait que l'engin est toujours en avance sur les capacités du réseau... et que la signalétique routière est toujours nécessaire pour adapter le véhicule au réseau, et réguler les relations entre les usagers.

a) La mission de la signalétique :

La signalisation aurait donc pour mission de réguler l'adéquation capacités du réseau aux capacités de l'engin. Ce point de vue est bien éloigné de celui de l'automobiliste qui ressent bien souvent le message de nombreux panneaux comme une perturbation qui lui serait infligée. Pour nous en revanche, il ouvre un champ de recherche intéressant sur les formes de représentation du danger, leur exhaustivité, ce qui soulève deux catégories de questions ajoute Brigitte dans sa recherche :

- La première concerne la conception des risques que la qualité du réseau peut générer dans la conduite de l'engin.
- La seconde concerne les formes iconiques des messages et leurs capacités à véhiculer l'information nécessaire à la tâche du conducteur.

2.3 L'élaboration de représentations pictographiques

Elle ajoute aussi que c'est là où la sémantique des panneaux fait donc son apparition et l'un de nos objectifs aussi dans cette modeste recherche. Et où Krampen établit une relation entre cette étape considérable de la signalétique routière et les idées d'Otto Neurath qui étaient largement répandues à la même époque. Tout d'abord en relation avec Carnap, il est à l'origine, entre autres, de la "méthode de représentation pictographique des statistiques", et a œuvré avance-t-elle pour l'édification d'un langage pictographique international. Il préconisait

Chapitre 5 : La signalisation dans les réseaux de déplacements (histoire et fonction)

la conception de pictogrammes tels qu'ils soient lisibles "en trois coups d'œil". Neurath a lui-même proposé aussi la représentation de quelques signaux routiers.

Krampen évalue cette étape comme le premier pas franchi vers la sémiotisation d'un système global des signaux routiers. Pour des raisons de compréhension internationales, l'iconicité des messages s'affirme complètement, à l'encontre des formes conventionnelles.

Il faut noter que la schématisation des pictogrammes implique l'élimination des détails jugés superflus ; il n'en demeure pas moins vrai que, toujours selon Krampen, "un véritable langage international" émerge alors de ce projet, signale Brigitte Cambon.

3. Comment la signalisation devient-elle une solution aux dangers ?

Brigitte explique qu'à l'époque, la proposition faite par les associations d'automobilistes d'implanter une signalisation spéciale afin d'avertir les usagers de la localisation et de la nature d'un danger semble donc avoir été l'élément déterminant de leur agrément, ce projet représentait le moyen d'adapter l'engin à la dangerosité d'un réseau routier qui n'avait pas été conçu pour lui.

Du fait que les dangers du réseau pouvant être signalés aux conducteurs, on peut supposer que la signalisation soit alors devenue le support par lequel on rendait le réseau apte à la circulation des voitures selon le même auteur, Même si à l'époque elle était très réduite (quatre panneaux), la signalisation était le lien entre un réseau défectueux, et un réseau tel que l'on se le représentait comme conforme à la sécurité. C'était un peu le garant, ou bien la caution, qu'il était nécessaire de payer pour pouvoir circuler sans accident.

D'une certaine façon, on peut voir que l'apparition de la signalisation du danger soit justement l'un des éléments qui a permis de soulager les autorités puis la population permettent d'oublier le danger, puisqu'elle est là pour nous le souligner en rouge tout au long des cheminements parcourus, ajoute Brigitte dans ses investigations historiques.

Chapitre 5 : La signalisation dans les réseaux de déplacements (histoire et fonction)

Conclusion :

Brigitte Cambon de Lavalette ajoute à la fin de sa requête dans l'histoire de la signalisation que, dans le réseau de déplacement routier et que jusqu'à la fin des années 20, la signalisation semble avoir eu pour mission, essentiellement, de faciliter l'adaptation de l'automobile à un réseau peu apprêté à la recueillir, et qui rendait parfois dangereuse la maîtrise de l'engin. Le phénomène accidentel, inhérent à la conduite des automobiles dans le système routier risquait de choquer à son expansion, en comparaison avec le rail qui aurait pu prendre plus d'importance à cette époque.

La concurrence avec les transports en commun, en fonction depuis toujours, n'aurait pas été en sa faveur sans l'instauration d'une signalisation spécialement créée pour chercher à mieux répartir le flux des voitures, leur stationnement, sans oublier que les autres usagers, cyclistes, piétons, devaient conserver une certaine autonomie.

Plusieurs chercheurs se sont penchés sur l'étude de ces panneaux, leurs formes, leur contenus mais aussi à leur utilité, nous verrons dans les prochains chapitres, quelques explorations analytiques concernant le code de la route, comme système de communication.

Chapitre 6.
Étude sémiotique du code de la route selon
“Georges Mounin”

Introduction

Le code de la route se présente comme un ensemble qui n’est d’abord délimité que juridiquement (G. Mounin, 1970, p : 155) Comme le mot code possède ailleurs une signification sémiologique précise, l’expression signalisation routière a été utilisée, pour désigner l’ensemble de panneaux qui définit et décrit la totalité des indications concernant la circulation. « Pour éviter toute ambiguïté, d’ailleurs, le mot *codes* a été remplacé par systèmes qui sont considérés comme des sous-ensembles caractérisés par l’utilisation homogène d’un canal de transmission distinct : panneaux, feux, gestes, sifflets et klaxons, marques sur la chaussée, qui suggèrent d’appréhender la signalisation routière comme un code composite, ou mieux comme un ensemble complexe de codes en distribution complémentaire selon les situations (transmission de jour ~ transmission de nuit), ou en intersection partielle (sifflets, gestes et feux par exemple). » (G. Mounin, *ibid.*)

La signalisation routière ainsi définie constitue certainement un phénomène de communication, analysable donc du côté sémiologique au sens saussurien du terme. « Il y a un émetteur (le législateur) et des récepteurs (piétons, cyclistes, automobilistes ». Il y a des messages, constitués d’unités stables, séparables, opposables les unes aux autres, dotées d’un signifiant et d’un signifié. A la différence de maints autres phénomènes sociaux, comme la politesse par exemple, l’intention de communiquer au sens linguistique et sémiologique du terme est manifeste ». (G. Mounin, *ibid.*).

1. La Signalisation routière comme code de communication

Mais de quel type de communication s’agit-il ? La réponse apparaîtra sans doute en fin d’analyse, que Georges Mounin en collaboration avec Marie Laure Clergue, Michel Giacobazzi et Jeann Tan- Ham, étudiants de du C E S de linguistique générale) dont nous sommes inspirée pour tenter de faire une sorte d’analyse sémiotique de ces panneaux. Cependant, dès le départ, un fait est visible. A la différence de ce qui se passe pour la communication linguistique, il ne semble pas y avoir de réversibilité possible : le récepteur ne devient pas à son tour émetteur par le canal du même système ou d’un système complémentaire. « Cela s’explique par la destination générale de la signalisation routière, où les récepteurs n’ont habituellement pas lieu de répondre aux messages émis autrement que par un comportement non sémiologique — un comportement qui n’est pas à son tour un message, mais un acte ». (G. Mounin : 156) Les situations où les récepteurs peuvent ou doivent devenir

émetteurs sont très limitées. C’est le cas dans l’utilisation des clignotants de changement de direction, des feux rouges arrière avertissant du freinage). C’est le cas aussi dans les appels de phares qu’on utilise soit pour signaler sa présence, soit pour demander au conducteur venant en sens inverse de passer en feux de croisement, soit même en plein jour pour obtenir la liberté dans la troisième voie au moment de doubler ou de croiser. « Cette utilisation très partielle d’un codage permettant des réponses (dans le cas des appels de phares, au moins) par le même canal, signale peut-être une lacune du système, au niveau où est parvenue la circulation actuelle, car le code de la route s’est constitué empiriquement et fragmentairement à partir des besoins perçus », ajoute G. Mounin. On peut penser qu’on manque aujourd’hui de quelques conventions simples et générales pour établir une communication réciproque entre conducteurs, par des messages du type : « Vous avez perdu quelque chose », « Votre portière arrière est ouverte », et peut-être « Message reçu ».

- *Les unités du système selon ‘‘Mounin’’*

Le premier problème que s’est posé Georges Mounin en essayant d’analyser sémiotiquement les panneaux routiers c’était celui de l’inventaire des unités employées par le système. Il s’est demandé si l’unité minimale est le message global, inanalysable en segments plus petits, ou non. « Parce qu’il faut sans doute distinguer deux moments peut-être très différents : celui de l’apprentissage des systèmes — où la présentation des « codes » en usage dans les auto-écoles témoigne d’une décomposition des signaux ». (G. Mounin, *ibid.*)

Globales, inanalysées, aussitôt oubliées que perçues, peut-être même devenues purs déclencheurs de réflexes. L’analyse sémiologique que Mounin propose, se placera au moment de l’apprentissage des signaux, dont la décomposition en éléments plus petits doit correspondre en gros à la logique des constructeurs initiaux des systèmes. De ce point de vue, il ne semble pas faire de doute que le système des panneaux, le plus important par son volume, est constitué d’unités-messages, segmentales elles-mêmes en unités plus petites, qu’on peut dégager par commutation.

1.1 Les unités-messages

Quelles sont ces unités ? Les codes des auto-écoles elles-mêmes suggèrent comme critères les formes, les couleurs, ainsi que les figures ou silhouettes et les signes divers que portent les panneaux. Tous les conducteurs ont appris les signifiés de ces signifiants :

- ❖ /triangle/ = « danger », donc le triangle c'est → le signifiant,
Le ‘danger’ → c'est le signifié.

Ainsi pour :

- ❖ /cercle/ = « prescription absolue »,
Le /cercle/ → c'est le signifiant,
« Prescription absolue » → c'est le signifié.

- ❖ /rectangle/ → c'est le signifiant
« Simple indication » → c'est le signifié

- ❖ /rouge/ → un signifiant
« Danger » → un signifié

- ❖ /bleu/ → un signifiant
« Prescription ou indication » → un signifié

Il apparaît tout de suite que ces unités sont soit des signes arbitraires, soit des symboles au sens saussurien du terme — des unités dans lesquelles le rapport entre signifiant et signifié n'est « jamais tout à fait arbitraire », et présente au contraire « un rudiment de lien naturel entre les deux ».

Dans la première catégorie sont à placer les formes (triangle, etc.), les couleurs, ainsi que certains dessins (flèche de priorité sur les routes à grande circulation, trait vertical (que maintenant nous le voyons sous forme d'un point de d'exclamation) indiquant un danger particulier, etc.). Dans la seconde, toutes les figurines à silhouette reconnaissable (« attention bétail », etc.). « Mais la répartition des emplois entre signes arbitraires et symboles ne forme pas système, c'est-à-dire n'obéit pas à une ou plusieurs règles perceptibles, ou déduisibles de l'observation », (G. Mounin : 1970). A première vue, il semblerait pourtant qu'une répartition

Chapitre 6 : Études sémiotique du code de la route selon ‘‘Georges Mounin’’

régulière ait été voulue, les formes et les couleurs étant arbitraires, les figures inscrites étant symboliques.

1.2 Les couleurs dans la signalétique routière

Georges Mounin ajoute aussi, que, si l’on examine l’emploi des couleurs, on voit que le système n’est pas cohérent jusqu’au bout, prenons d’abord :

Le rouge

On peut même admettre déjà que le /rouge/ a été choisi comme signifiant de « danger » à cause de sa valeur symbolique traditionnelle, bien que cette valeur ne soit pas univoque, puisque ailleurs il peut signifier aussi la passion, l’incendie, la violence et la révolution.

Il signifie même « neige » (mais a-t-il été choisi pour signifier ce signifié ?) sur les /balises de virage/ quand elles portent un / capuchon rouge/ en montagne. Si la neige est présente, le signifié serait « danger » plutôt que « neige ». S’il n’y a pas de neige, le /rouge/ ne signifie pas (association d’un signal avec une situation pour qu’il y ait lecture correcte). « Les /balises à capuchon rouge/ et /sans capuchon/ sont deux variantes d’un même signal, en distribution complémentaire : zone à gros enneigement, zone sans risque de gros enneigement ». (G. Mounin, 1970)

Le reste du temps, le /rouge/ signifie bien « danger », mais quand il est associé à un /triangle/. Il signifie « prescription absolue » (dont on comprend d’ailleurs que la violation comporte un « danger ») quand il est associé à un cercle. Cependant toutes les prescriptions absolues n’impliquent pas danger possible lorsqu’elles sont transgressées. Si c’est bien le cas pour « interdiction de tourner à gauche », « interdiction de dépasser », etc., c’est moins évident pour « halte gendarmerie »



« Danger »



« Prescription absolue »

Chapitre 6 : Études sémiotique du code de la route selon ‘‘Georges Mounin’’

Le /rouge/ est donc polysémique, avec trois ou quatre signifiés différent sensiblement selon les contextes constitués par les signaux eux-mêmes et les situations routières où ils apparaissent (ce qui élimine à peu près toutes les ambiguïtés possibles au décodage).

Le bleu

L’usage du /bleu/ lui aussi signifie tantôt obligation (« sens obligatoire », etc.), tantôt « fin de prescription absolue » (« fin d’interdiction de klaxonner », etc.), tantôt « indication » (« parking », « hôpital », etc.). Peut-être pourrait-on l’interpréter, plutôt que par les polysémies que lui attribuent les commentaires des codes d’auto-écoles, comme la couleur du « non-danger » pur et simple, opposée au rouge ? Aucun lien de nature symbolique, en tout cas, ne lie le /bleu/ à ces divers signifiés. Et on peut penser que son choix a été déterminé par opposition au /rouge/ plutôt pour des raisons de perception des couleurs (exactement comme on aurait pris /blanc/ si le /noir/ avait signifié « danger »).



« Obligation »



« fin d’interdiction »

Le jaune

Le /jaune/ ne semble pas avoir de signifié dans le système des panneaux..., il a généralement la valeur « avertissement ». Dans ce domaine G.Mounin ajoute que l’utilisation est déterminée par des raisons de psychologie de la perception des contrastes. Ou bien même considérants esthétiques ? Il faudrait ici l’analyse historique des procès-verbaux des commissions qui ont élaboré par le code, G. Mounin a fait la même observation pour le /crème/ des panneaux de fin de prescription, différent du /jaune/ ; et pour le /noir/ et le /blanc/. Dans l’ensemble donc, le choix des signifiés des couleurs est largement arbitraire, et seuls le /rouge/ et le /bleu/ ont une fonction significative dans le système des panneaux proprement dit. Tous deux sont polysémiques.

Chapitre 6 : Études sémiotique du code de la route selon ‘‘Georges Mounin’’

Pour vérifier les connaissances et comment interprètent nos répondants cela ? Nous avons réservé quelques questions touchant à cet aspect significatif d’un panneau dans notre questionnaire.



Travaux sur la chaussée (temporaire)



Rétrécissement temporaire

1.3 Les formes dans la signalétique routière

Les formes sont sans discussion possible arbitraires. Le /cercle/ est certes une forme longuement commentée par les symbolismes théosophiques et les chercheurs d’archétypes on dit que le cercle vu sa première lettre « ‘‘O’’ signifie une’’ obligation » : on ne voit pourtant pas comment le rattacher aux signifiés qu’il a dans le code sans acrobaties interprétatives.

Moins encore s’entendrait-on sur les angles du triangle comme exprimant l’ « insécurité » où on raconte aussi que c’est fondé sur l’idée de la signification du triangle’’ Delta’’ qui veut dire « danger ».

Quant au rectangle, il ne pourrait guère que représenter la planchette ou la feuille de papier sur laquelle on inscrit généralement des avis depuis toujours. Tout cela ne mène sémiologiquement nulle part. On pourrait penser toutefois que la différence d’usage entre les formes arbitraires et les symboles reconnaissables est commandée par une distribution fonctionnelle entre catégories générales (/triangle/ = « danger », etc.) et catégories spécifiques (toutes les figures inscrites dans les formes). Mais on aperçoit vite que, parmi ces dernières, s’il y a certes beaucoup de symboles (/avion/ = « aérodrome », etc.), il y a aussi quelques signes arbitraires : les chiffres (40, 60, 100, etc.), bien qu’ils soient universels ; les lettres, qui ne le sont pas (que représenterait le P de « parking » pour un Russe qui ne connaît pas le Français ?). Notons encore la /le point d’exclamation / des dangers particuliers, précisés chaque fois par une inscription linguistique (« chaussée déformée », etc.). Le /rectangle blanc/ qui, sur /uncercle à fond rouge/ signifie « sens interdit » peut être pris comme un bon exemple d’enchevêtrement inextricable entre arbitraire et symbolique. Sans compter tous les signaux

Chapitre 6 : Études sémiotique du code de la route selon ‘Georges Mounin’

qui sont des symbolisations déjà très évoluées vers une stylisation qui n’en permet plus une lecture univoque sans apprentissage : toutes les flèches d’abord, dont le symbolisme ne

fonctionne ici que parce qu’il est emprunté à une tradition qui se manifeste dans d’autres systèmes .

Même les signaux « virage à droite dangereux », « ...à gauche... », « Plusieurs virages dangereux » (dits baïonnette, épingle à cheveux) aussi bien que « interdiction de tourner à gauche » ou « ...à droite... » Sont des signes discrets en ce sens que le dessin du /virage/ ou du /tournant/ y est conventionnel et ne cherche pas à représenter par analogie stricte la vraie courbe du virage ou du lacet réels, ni par exemple l’angle vrai du tournant, qui n’est pas forcément à 90°. Mais, dans les /panneaux de pré signalisation de direction.



2. La linéarité des messages sur un panneau ?

Le fait que les unités d’un système de communication soient linéaires, c’est-à-dire susceptibles de construire des messages structurés dans le temps (par succession des unités) est un caractère distinctif important. Il est presque évident que, dans la signalisation routière, les signaux ne possèdent pas ce caractère. Chaque panneau est un message. Et quand ce message est construit au moyen de plusieurs unités, par exemple « passage à niveau sans barrières » (qui comprend les signifiants /triangle crème à listel rouge/ + /silhouette de

locomotive/ + /bande rouge à la base du triangle/), les unités sont juxtaposées dans l’espace — et non pas successives dans le temps, comme ce serait le cas pour le message linguistique qui traduirait approximativement ce signal : « *Vous allez rencontrer un danger constitué par un passage à niveau sans barrières* ».

Les unités du panneau sont appréhendables, et sans doute appréhendées — ce serait à la psychologie de nous le dire — globalement, comme des configurations qui fonctionnent à la

Chapitre 6 : Études sémiotique du code de la route selon ‘Georges Mounin’

manière des cartes. C’est en réalité le discours routier, formé par la succession des messages au bord de la route, qui peut être considéré comme linéaire pour le conducteur.



Les panneaux « limitation de vitesse », « interdiction de doubler », opposés à « fin de... » Présentent, sous une forme un peu différente, et plus faible, ce même caractère d’utilisation d’une lecture linéaire, qui les lie dans le temps, la linéarité ici, c’est dans le sens où il y a une continuité du message, quand on demande au conducteur de limiter la vitesse, on s’attend automatiquement à un autre message opposé qui nous informe du contraire.

Une fois segmentées et caractérisées, définies puis classées les unités qui forment le système, il reste à résoudre les problèmes posés par les règles de combinaison de ces unités entre elles ; c’est-à-dire à décrire, si elle existe, la « syntaxe » de ce système.

On peut interpréter les messages construits au moyen d’au moins deux unités (triangle, etc. + figure centrale) comme des énoncés du type : déterminé + déterminant, par exemple : danger + de traversée de bestiaux, etc. Dans ces énoncés, les déterminants forment une classe paradigmatique où les éléments (bestiaux, gibier, rétrécissement, etc.) sont commutables entre eux.



Par exemple, les silhouettes qui figurent dans les /triangles blancs/ à listel rouge/ ne commutent pas avec celles qui figurent dans les /cercles à couronne rouge/, ni avec celles des /rectangles bleus/. Les signifiants de « virage à gauche » et « défense de tourner à gauche » qui figurent, le premier dans un triangle, le second dans un cercle, ont des formes distinctes, comme des quasi-synonymes, qui seraient en même temps des quasi-homonymes. De plus, ils sont en distribution complémentaire : sur route en ville.

3. L’interprétation d’un panneau

On peut se demander légitimement, puisqu’il s’agit chaque fois d’énoncés complets et non de segments d’énoncés, si la meilleure interprétation ne serait pas : prédicat (danger, ou indication, etc.) + expansion du prédicat (par exemple : de chute de pierres, etc.). La forme et la couleur de chaque panneau joueraient le rôle de prédicat au sens opératoire que lui donne la linguistique d’André Martinet : la seule unité qui ne puisse être ôtée de l’énoncé sans le détruire en tant que tel. Les figurines inscrites dans les panneaux seraient des expansions, dans le même sens opératoire : tout élément ajouté à un énoncé minimal, qui ne modifie pas les rapports mutuels et la fonction des éléments préexistants (éléments de linguistique générale, p : 124 à 128).

L’analyse ci-dessus pourrait alors se traduire ainsi : dans le système de la signalisation routière par panneaux, trois types de prédicats (danger, obligation, indication) n’admettent chacun qu’une classe d’expansions, qui leur est spécifique (non commutable avec les expansions d’un autre prédicat). Le système permettrait certes les signifiants /cercle à couronne rouge/ + /chaussée rétrécie/ ou /image de voiture dérapant/, mais leurs signifiés seraient sémantiquement absurdes dans le code de la route : « interdiction de chaussée rétrécie » ou « ...de dérapage ».

4. Le système des signaux lumineux

Le système des signaux lumineux présente deux classes paradigmatiques : les feux alternatifs de signalisation, les clignotants de voitures. Les premiers n’offrent pas matière à remarques sémiologiques, sauf qu’ils sont souvent utilisés pour illustrer le caractère discret des signes. De plus, les couleurs y ont des signifiés distincts de ceux qu’elles ont sur les panneaux : le /rouge/ ici signifie bien « interdiction » (+ « danger » redondant), mais par opposition au /jaune (orange)/ qui a un signifié propre (« préavis de stop ») à la différence du /jaune/ des panneaux ; et au /vert/, dont le signifié /voie libre/ est différent de celui du /bleu/ des panneaux. (Illustration parfaite du fait qu’une même unité formelle, ici le signifiant /couleur/, n’a de valeur qu’oppositionnelle et différentielle par rapport aux autres unités qui font système avec elle).

« Les feux clignotants n’appellent pas d’observation particulière, en dehors de celles qu’on a formulées ci-dessus », ajoute Georges Mounin, si ce n’est que le clignotant peut signifier « Je

m’arrête » ou bien « Je tourne ». Ce serait une ambiguïté si l’on ne tenait pas compte du fait que, comme toujours dans la signalisation routière, la situation dans laquelle est perçu le signal permet au récepteur de choisir le message correct (ici, présence ou absence concomitante d’un croisement annoncé ou visible).

5. Le système des gestes des agents de sécurité

Le système des gestes des agents de la circulation est un système simple à trois messages : passage libre, attention à l’arrêt, arrêt, qui sont des synonymes des feux vert, orangé, rouge ; mais non redondants avec les feux, puisqu’ils ont priorité sur tous autres signaux, y compris les feux. Celui des signaux sonores (sifflets et klaxons) est aussi très limité pour des raisons de fait : ils sont toujours utilisés dans des situations de bruit élevé, ce qui rend aléatoire leur perception. D’autre part, quand ils visent un récepteur particulier dans le flot de la circulation (coup de sifflet d’agent), presque toujours ils sont ambigus quant au destinataire. Comme pour les feux de route, il est intéressant de signaler qu’ils ont donné lieu à des extensions non contrôlées par le code : coups de klaxon de rappel à l’ordre, concerts de klaxons, slogans rythmés sonores.

6. Le marquage des chaussées :

Le système des marques sur la chaussée est intéressant du point de vue sémiologique parce que les couleurs y ont, ici encore, des signifiés différents de ceux qu’ils ont dans les autres systèmes. La /bande jaune continue/ a ici valeur d’interdiction. La /bande blanche transversale/ signifie « stop ». Les marques /rouges et blanches alternées/, valent « interdiction de stationner ». Il y a un symbolisme très stylisé dans le passage de la /bande jaune continue/ à la /discontinue/. Malheureusement le marquage des chaussées qui est d’une très grande importance du point de vue informations qu’il peut fournir, connaît un grand manque sur nos routes, ce système de marquage qui facilite et rend l’information donnée très pratique, ne trouve pas place dans la plupart de nos villes sauf quelques exceptions qui demeurent très insuffisantes (voir l’annexe où il ya une petite comparaison entre ce qui devrait être et ce qu’il y a vraiment sur terrain.)

CONCLUSION

L'analyse qu'on vient de voir, si poussée par son auteur « G. MOUNIN » qui reconnaît, qu'elle ait été sur certains points dans le cadre de cette petite investigation, n'est pas exhaustive. Elle n'a pas d'abord essayé de délimiter, puis d'identifier toutes les unités du code, ni de les classer ensuite, selon leur fonction : MOUNIN trouve qu'elle n'a pas donné la description sémiologique de tout le code. Elle a encore moins cherché à étudier la signalisation routière d'un point de vue psychologique donc c'est une perspective à entreprendre. Mounin et son équipe ont voulu seulement mettre en évidence la structure des systèmes, et ils ont surtout tenté de fournir un exemple d'investigation proprement sémiologique sur un matériel qui se prête à illustrer toutes les complexités structurales et fonctionnelles d'un système de communication non linguistique apparemment simple.

Chapitre 7.

**La vision sémiotique du code de la route selon
Spielmann**

Introduction :

Dans sa page « espace pédagogique », (2010), G. Spielmann définit le code de la route comme un ensemble de règles (une grammaire) visant à organiser, faciliter et rendre plus sûre la circulation routière. Sur la route, certaines de ces règles sont exprimées par un ensemble de panneaux (collectivement dénommé « signalisation routière ») que l'on peut considérer comme l'expression d'un système signifiant, puisque chaque unité (le panneau) possède un sens propre, qui se définit par rapport à l'ensemble mais se distingue des autres, G. Spielmann a traité d'autres points concernant les panneaux du code de la route que ses précurseurs n'ont pas touchés tout en allant dans la perspective de Georges Mounin mais en essayant d'adapter les recherches à ce qui est plutôt actuel.

1. Le concept « Système » dans le code de la route

Ce concept s'applique utilement à l'étude de la plupart des sciences, des sciences sociales mais aussi des humanités ou des beaux-arts. Le langage est l'un des systèmes les plus complexes que nous connaissons.

Voici quelques définitions qui ont été proposées :

- « quelques choses de plus ou moins organisé qui est distinct, de quelque façon que ce soit, de son environnement » (Lerbet, 1984)
- « quelque chose qui fait quelque chose (activité = fonction) qui est doté d'une structure, qui évolue dans le temps, dans quelque chose (environnement) pour quelque chose (finalité) » (Le Moigne, 1977)
- « ensemble de composants en interaction non-aléatoire » (Berbaum, 1982).
- « combinaison d'éléments formant un tout organique en vue de l'atteinte d'un but spécifique ou de la réalisation d'une mission générale. Système circulatoire/digestif/nerveux ; système planétaire / scolaire ; système de coalition/ électrique/ ferroviaire/ Informatique/ de défense/ de signalisation/ métrique.» (Legendre, 1993).
- « ensemble dynamique d'éléments distincts, interreliés, possédant une structure et formant un tout cohérent, ordonné et orienté vers un but. »(Legendre, 1993).

1.1 Analyse des systèmes et des textes

Tenter de comprendre le mode de fonctionnement de la signalisation routière s'avère une bonne introduction à l'analyse des systèmes signifiants et des unités qui les composent,

- *Les signes*

On peut expliquer un signe comme l'unité minimale d'un système signifiant, c'est-à-dire le plus petit élément porteur d'un sens distinct ; le signe forme donc un rapport d'association entre un système conceptuel (le sens proprement dit ; le plan du contenu de Hjelmslev) et un système d'images psychique (le plan de l'expression). Si donc l'on parle au singulier de système signifiant, c'est en acceptant implicitement qu'il s'agit d'un système dédoublé c'est-à-dire qu'il est fractionné.

Spielmann ajoute à ce propos que le terme morphème a été créé pour désigner les plus petites unités signifiantes du langage qu'analyse la morphologie. Les rapports entre les morphèmes et l'unité à laquelle nous nous référons le plus couramment, le mot, est changeant : certains mots se composent de plusieurs morphèmes (il-légitime-ment), d'autres d'un seul (jour- donc) ; et dans certains cas plusieurs mots peuvent ne former qu'un seul morphème (beau-père).

Pour faire l'analyse de tout système, ce dernier doit donc déterminer si une unité immédiatement évidente « le mot pour le langage », « le panneau dans la signalisation routière », est minimale, ou si l'on peut la décomposer en unités plus petites qui portent un sens distinct.

Cette analyse devra ensuite déterminer s'il existe des sous-systèmes ; les douze catégories officielles selon lesquelles sont classifiés les éléments de la signalisation routière (signaux de danger, signaux d'intersection et de priorité, signaux d'interdiction, etc.) sont évidemment donnés comme sous-systèmes. Pourtant, une analyse sémiotique va déterminer d'autres catégories possibles : éléments variables (le feu) ou invariables (le panneau), permanent ou temporaire, le panneau « attention passage de train » comporte à la fois un élément visuel variable (un feu), invariable (le panneau lui-même) et un élément sonore variable (cloche qui retenti à l'approche d'un train) (bien qu'en Algérie on entend rarement la cloche mais nous

parlons bien sûr de ce qui est censé être et avoir lieu). Il serait également justifiable d'opérer des regroupements selon la fonction communicative ; avertir, forcer : interdire, informer.

1.2 La nature du système

La signalisation routière est un système restreint (quelques dizaines d'unités) qui utilise presque uniquement un canal visuel sur des supports variés (peinture, lumière). Son fonctionnement est purement déictique(ou indexical), c'est-à-dire que les signes utilisés ne peuvent être interprétés qu'en relation avec les circonstances de leur circulation. En d'autres termes, si le sens d'un panneau est unique et fixé une fois pour toute par « le code de la route », le message qu'il véhicule à un récepteur particulier dépend du lieu où le panneau se trouve et du moment où on le voit.

Par exemple,

- « Danger ; passage d'animaux domestiques » indique que le passage peut se faire dans les environs immédiats des panneaux, pas à dix kilomètres de là » ;
- « Un feu rouge signifie que l'on doit s'arrêter ici et maintenant, pas ailleurs ni dans dix minutes ».

• *Le contenu du panneau*

G. Spielmann a effectué des recherches dans ce domaine et il explique entre autre que les panneaux de danger dévoilent un événement possible (passage d'animaux), ou certain (pentes dangereuses), mais toujours futur ; sinon ils seraient sans valeur. Ce système ne peut pas être utilisé en référence à des événements passés, ni pour poser des questions au récepteur, on vous annonce qu'il y a sur l'autoroute une aire de repos avec une station service et un café à trois kilomètres, mais on ne vous demande pas si vous avez besoin d'essence ou si vous avez faim ni pour aborder un sujet dans sa généralité (l'énergie, la nutrition)

A vrai dire, le langage est le seul système signifiant dont nous disposons qui permette un débrayage (désengagement) total de la situation d'énonciation. C'est pourquoi, il est de très loin le code qui permet la plus grande souplesse d'expression, même s'il n'est pas le plus efficace dans toutes les situations de communication ; il y a même un rapport d'inverse proportion entre la polyvalence d'un système signifiant et son efficacité dans chacune des conditions communicative où il peut fonctionner. Le langage par signes est, dans l'absolu, bien moins performant et adéquat qu'une langue naturelle, mais il l'est amplement plus pour les sourds-muets.

- **La contextualité du panneau**

Décrire et analyser le système en signifiants, exige d'établir au préalable ce qu'ils peuvent et ne peuvent pas exprimer, et leur degré d'efficacité dans l'expression qu'ils permettent, en fonction des circonstances où ils peuvent être utilisés.

Cette contextualisation est importante car un signe ne devient signe que lorsqu'il fait l'objet d'une décision sémiotique, et n'a pas le même pouvoir signifiant selon l'interprète : si, en marchant au bord de la route, je tombe sur un panneau « sens interdit » ou « vitesse limitée à 30km/h, je peux fort bien en saisir le sens tout en me sentant pas concerné, alors que, si en revanche je suis en voiture, je ne peux pas impunément l'ignorer. Il s'agit là de la dimension pragmatique de la signification, c'est-à-dire l'actualisation d'un signe dans un événement communicatif donné. Nous nous poserons ensuite la question de savoir comment les signes expriment et véhiculent un sens.

2. Etude et requête sur les unités minimales

Nous allons tenter de chercher et de trouver le sens des unités minimales dans quelques panneaux et qui s'appliquera par la suite sur le reste des panneaux routiers

Prenons le panneau, et tout particulièrement, « signaux de danger ». Bien que ces panneaux aient tous au moins un sens commun, le "danger", chacun d'entre eux a également un sens spécifique qui le distingue des autres. Il nous faut donc déterminer ce qu'ils ont en commun, et ce qui les différencie. Si nous mettons de côté le panneau « passage de train », nous constatons d'abord que tous « les signaux de danger » sont triangulaires, et qu'ils ont tous au moins deux couleurs, le beige (blanc) du fond et le rouge. Ils ont tous en leur centre un élément soit pictural (une silhouette de vache), soit linguistique (un point d'exclamation), soit mixte (l'auto sur une pente avec le nombre de « 10 ») qui précise la nature du danger.

2.1 La conception du signifiant

- *Symbole et icône*

La signalisation routière utilise abondamment des pictogrammes, c'est-à-dire des images plus au moins stylisées qui renvoient à un complexe de sens :

Comme dans le panneau(1) :

→→→ "attention"

→→→ "passage"

→→→ "animal"

→→→ "domestique"



1



2

En s'inspirant des travaux de G. Spielmann, nous avons essayé de faire une analyse de quelques panneaux comme une petite initiation, entre autres l'analyse du panneau (1), qui peut nous permettre de décomposer le signifiant en trois éléments : la forme triangulaire, la couleur rouge et aussi ce que nous pouvons qualifier comme dessin, la silhouette du mouton ou parfois nous pouvons rencontrer un dessin représentant une vache ou un autre animal, donc le signifié est clair et il est donné par le titre du panneau "DANGER" : *passage d'animaux domestique*.

Nous avons ici deux types de sémosis coexistant, du moment qu'il n'y a aucun rapport "naturel" entre la forme triangulaire ou la couleur rouge et la notion de "danger" mais la silhouette représentant un mouton « elle est là, comme "un référent" » donc il s'agit d'une « ICONE ».

Le panneau (2) quand à lui, il est purement symbolique, du moment que le référent est abstrait « danger inconnu » symbolisé par un point d'exclamation et donc pas possible de le représenter sous forme d'icônes, le point d'exclamation est un signifiant symbolique qui renvoie au signifié « danger inconnu ».

Nous constatons alors que dans le panneau (1) il y a trois modes de représentation :

Iconique : pour la silhouette, identifiable par n'importe quel être humain ayant déjà vu un mouton (ou l'image d'un mouton), et capable de saisir le rapport entre :

- Une silhouette noire et bi-dimensionnelle et un objet de monde en trois dimensions et en couleur ;
- Symbolique et motivé pour la couleur rouge, en vertu d'une association fréquente dans certaines cultures entre cette couleur et l'idée de "danger" ;
- Symbolique et arbitraire pour la forme triangulaire, qui en général ne renvoie à l'idée du danger que sur les panneaux (et par analogie sur certaines étiquettes).

2.2 Métonymie et synecdoque

Nous remarquons ensuite, tout en s'inspirant des travaux du même chercheur que chaque triangle comporte une mince bande rouge sur son pourtour (un liseré). Nous pourrions donc dans un premier temps dire que la forme triangulaire, le liseré et les couleurs portent chacun un sens distinct ; mais en examinant l'ensemble du système, nous nous rendons compte qu'il

n'existe pas de panneau où la variation d'un de ces paramètres permettrait de moduler le sens. Par exemple, il est possible d'imaginer que la couleur du pictogramme central soit rouge pour signifier 'danger très grave' par opposition au noir signifiant 'danger peu grave', ou un liseré en pointillé signifiant 'danger occasionnel' (passage d'animaux, vent fort), qui s'opposerait à un liseré en ligne pleine signifiant danger permanent (la pente, par exemple, dont le degré ne varie jamais).

Ce n'est pas le cas dans ce système, qui n'utilise pas toutes, ni même la plus part des combinaisons qui seraient possibles (ce qu'on appelle l'articulation) : la forme de losange, par exemple, n'est utilisée que pour signifier le début ou la fin d'une *voix prioritaire* ; l'octogonale ne produit que le panneau 'stop'.

Nous en concluons donc que le sens 'danger' est indiqué à la fois par la forme triangulaire et par un liseré rouge. Le « Stop » constitue une seule unité comprenant à la fois une forme, l'octogone, une couleur, le rouge, et le mot stop. On appelle parfois ces éléments distincts, mais qui ne portent pas individuellement de sens, des formants. Lorsqu'ils sont recombinaisonnés selon des règles propres de façon à produire un grand nombre de signifiants, on parle d'« unités de première articulation », comme pour le langage, où une trentaine de phonèmes servent à former des milliers de morphèmes.

3. La conception du sens de ces panneaux par le conducteur

Comment le récepteur (ici, l'automobiliste) comprend-t-il qu'un triangle beige avec un liseré rouge et une silhouette de vache noire au centre signifie 'danger : passage d'animaux domestique' ? La réponse la plus simple, « c'est parce qu'il connaît déjà ce panneau, ayant étudié le code de la route pour pouvoir obtenir son permis de conduire ». Dans le cas de la signalisation routière, l'apprentissage du code peut en effet se faire par mémorisation en raison du nombre restreint d'éléments, ce qui n'est pas le cas de systèmes plus complexes comme le langage : c'est pourquoi la compétence linguistique ne consiste pas à mémoriser

des millions d'énoncés différents, mais à maîtriser les règles qui permettent de créer une infinité d'énoncés possibles.

Cependant, ceci ne nous éclaire pas sur le fonctionnement du code lui-même, la manière dont il transmet le sens. Dans le panneau 'danger : passage d'animaux domestiques' nous distinguons deux modes de la signification. Dans un cas, le signifiant, le dessin de la silhouette de vache tel que nous l'avons dans l'esprit, représente une silhouette de vache, c'est-à-dire un objet du monde 'un référent', et renvoie à un signifié qui a un certain rapport

Chapitre 7 : La vision sémiotique du code de la route selon Spielmann

avec cet objet (la vache est un animal domestique). En revanche, la forme triangulaire et les couleurs rouge et beige, si elles peuvent dans certains cas représenter des objets du monde, sont ici utilisées de façon arbitraire, selon une convention entièrement artificielle qui leur attribue un pouvoir signifiant. On appelle généralement iconique le premier type de signification, et symbolique le second.

Cette distinction qualifie le rapport entre un signifiant et un référent.

Pour ce qui est du langage, où le signifiant est ce que ‘‘Saussure’’ appelle « une image acoustique », on peut parler de rapport iconique lorsque le son linguistique produisant le signifiant imite un son qui constitue lui-même un objet du monde. Et renvoie à un signifié en rapport avec cet objet.

Par ailleurs, le rapport entre le signifiant et le signifié connaît lui aussi plusieurs modes. Ainsi, entre le dessin de la silhouette de vache ou d’un mouton et la notion de ‘vache’ ou de ‘mouton’, il existe un rapport direct qu’on nomme dénotation. Mais comme le panneau ne signifie pas ‘danger :’ vache’ ou ‘mouton’, plusieurs médiations sont nécessaires : tout d’abord une double SYNECDOCQUE, par laquelle une vache signifie l’ensemble de toutes les vaches, et un mouton signifie l’ensemble de tous les moutons, puis de tous les animaux domestiques (la partie pour le tout). Ensuite, une ELLIPSE qui permet d’omettre le signifiant qui correspondrait au sens de ‘passage’ : cette omission n’est possible que grâce à la capacité d’inférence supposée du récepteur, qui comprend que le panneau ne fait pas référence à la présence permanente d’une vache au milieu de la route. Dans ce cas, il ne s’agit guère que de l’application du « bon sens », qui présuppose tout de même un certain domaine de connaissances.



Le panneau ‘danger : vent latéral violent’, offre un exemple de **métonymie**, c’est-à-dire d’une signification par association : plutôt que de chercher à représenter le vent, on représente un objet associé au vent d’une manière ou d’une autre, ici une « manche » qui se gonfle lorsque le vent souffle. Puisque le vent est invisible, on ne peut pas le connoter visuellement de façon iconique : les lignes horizontales utilisées dans la bande dessinée, par exemple, représente non le vent, mais sa direction--- auquel cas le signifiant est symbolique---

--, ou les objets qu'il soulève (feuilles, papier, poussière), ---- auquel cas le signifiant est iconique, mais le rapport au signifié métonymique.

3.1 La syntaxe et la combinaison syntaxique dans les panneaux

D'abord nous savons déjà que le terme syntaxe désigne l'ensemble des règles qui détermine la cooccurrence des unités dans un énoncé, comme par exemple l'ordre des mots : dans la forme affirmative non poétique en français, le sujet doit précéder le verbe.

Guy Spielmann(2010, in espace pédagogique) explique que pour un système très simplifié comme la signalisation routière : un panneau d'interdiction reste valable jusqu'à ce qu'un autre vienne annuler l'interdiction, l'annonce d'entrée dans une agglomération laisse prévoir une annonce sortie (non barré).

Il ajoute aussi (2010, in espace pédagogique) que la règle principale concerne les indications mutuellement incompatibles ou contradictoires : on ne peut à la même intersection, trouver un panneau « stop » et « cédez le passage ».

CONCLUSION

A partir de tout ce qui a précédé

L'analyse démontre que la signalisation routière est un système signifiant (un code), mais complexe, puisqu'il combine plusieurs codes : le langage, une symbolique des formes et des couleurs, et les pictogrammes. Ce cas de figure n'est pas exceptionnel, car il est rare qu'un code unique soit utilisé dans un événement communicatif ; même les systèmes pictographiques conçus pour être universellement compréhensibles ne peuvent tout à fait se passer du langage sans tomber dans l'ambiguïté, sinon dans l'obscurité, à partir du moment où

ils tentent de signifier autre chose que la présence ou l'absence d'objets concrets, et des actions qui utilisent ces objets. Lorsque le référent est lui-même abstrait---émotion, notion, concept, catégorie, etc.

Il n'y a guère que le langage qui puisse l'exprimer, quoique divers mécanismes signifiants et c'est là qu'en Algérie on trouve des panneaux linguistiques qu'on verra tout à l'heure, quoique divers mécanismes signifiants soient à même de suppléer aux déficiences d'un code moins souple : la manche à air représente le vent, la silhouette de vache l'ensemble des animaux domestiques, la flèche le sens de la circulation.

En dépit des différences évidentes entre la signalisation routière et le système signifiant beaucoup plus complexe qu'est le langage.

Chapitre 7 : La vision sémiotique du code de la route selon Spielmann

Nous allons appliquer ce qu'on vient de voir sur quelques panneaux qu'on rencontre fréquemment sur nos routes et qui sont aussi d'une grande importance.

Analyse des panneaux routiers ciblés

En voulant appliquer les méthodes d'analyse données comme exemples ci-dessus, nous allons essayer de voir quelques panneaux, mais toucher à la totalité des panneaux, cela nous paraît impossible, nous verrons tout de même les panneaux sélectionnés et les plus habituellement rencontrés par nos conducteurs, et avant de procéder à un décryptage sémantique de ces panneaux routiers, qui sont au nombre de 19, il convient de signaler qu'ils sont envahis par les couleurs rouge, jaune, vert, bleue et noire.

Chaque couleur ayant une signification particulière

La couleur rouge : le rouge est la couleur qui a le plus d'impact sur nos fonctions physiologiques. Elle excite les sens et active la circulation sanguine. Il se voit mieux à distance, c'est l'une des raisons pour laquelle elle est utilisée pour avertir d'un danger ou d'une interdiction.

La couleur jaune : le jaune attire l'attention ainsi qu'on l'utilise pour signaler un danger potentiel ou une interdiction, les feux de circulation passent au jaune avant de devenir rouge, les panneaux routiers annonçant des travaux de constructions ou d'autres dangers sont de couleur jaune ; les doubles lignes jaunes signalent une interdiction de traverser la chaussée.

La couleur verte : le vert en certaines circonstances, perçu comme une couleur ayant trait à ce qui est stable à ce que l'on désire, c'est une couleur qui a un effet positif sur le système nerveux, il aide à donner un sentiment de détente, c'est un antistress. Le vert crée une ambiance rassurante, un sentiment de confort et de lien avec la nature (nous sommes arrivés).

La couleur noire : en décoration ou dans le domaine de la mode, le noir est le symbole par excellence de l'élégance, de la modernité. On a une pensée au « smoking » aux tenues de cérémonies, aux objets de luxe, il représente la richesse, le raffinement, voire même, le mystère.

La couleur bleue : qu'il soit aérien ou océanique, le bleu évoque de vastes espaces calmes et sereins. Cette couleur symbolise la paix, appelle à l'évasion et au rêve. Le bleu est depuis bien longtemps, la couleur préférée de la majorité des occidentaux. Au fil du temps, il a

Chapitre 7 : La vision sémiotique du code de la route selon Spielmann

acquis une multitude de connotations symboliques qui se sont parfois modifiées, parfois cristallisées.

Les panneaux de dangers :

- Ces panneaux en forme de triangle, et d'une bordure rouge, avec une information au milieu du panneau sur un fond clair.
- Nous verrons comment interprètent nos questionnés ces panneaux, et s'ils respectent réellement les indications de ces panneaux.
- Est-ce que notre conducteur ralentira vraiment en voyant ce panneau ?
- Oui mais il y a toujours des exceptions et des cascadeurs qui mettent leur vie et celle des autres en dangers.
- Ces panneaux sont implantés avant une zone de danger permettant au conducteur de ralentir.
- Ils se situent à 50 mètres en agglomération et à 150 mètres hors agglomération.
- Dès que nous voyons un de ces panneaux sur la chaussée nous devons ralentir en contrôlant notre rétroviseur intérieur.



Virage à droite

C'est un panneau contenant trois éléments, il a lui aussi la forme triangulaire, donc il s'agit bien d'un danger, la couleur rouge et la direction de la flèche vers le côté droit, ici la flèche n'a pas un sens linguistique et n'est pas une icône non plus, donc c'est un panneau purement symbolique, ici on demande au conducteur de ralentir afin de ne pas dérapier ou être déporté par la force centrifuge.



Virage à gauche

Le même constat que le virage à droite.



Succession de virages dont le premier est à droite

Analyse du panneau

C'est la même analyse mais ici il s'agit d'une succession de virages

Quand le danger est doublement mesuré, la vigilance du conducteur est doublement appelée, malheureusement dans les statistiques de la gendarmerie (voir l'annexe), ce panneau ne constitue qu'un décor en pleine route, et c'est ce qui explique par conséquent le nombre d'accidents dus à une telle succession de virage, est là c'est l'une de nos hypothèses qui se confirme (absence de la culture du signe communicationnel (à valeur communicative)).



Chaussée rétrécie

Analyse du panneau

C'est aussi un panneau de danger vu sa forme et la couleur rouge, c'est un panneau symbolique, car la forme symbolise une route qui se rétrécira vers le devant, étant abstraite, n'est pas représenté iconiquement.

Panneau très significatif, un danger de percussioin peut surgir, en cas du non-respect, mais d'après des statistiques de sources officielles, il s'avère que dans la tête du conducteur, ça ne constitue pas un vrai danger, le conducteur s'en prend la tête, et fonce sans tenir compte du danger, ce qui a provoqué toujours d'après les mêmes statistiques (voir l'annexe) pas mal de dégâts dus au non-respect de ce panneau.



Chaussée rétrécie par la droite

La même analyse sauf que ce panneau symbolise un rétrécissement vers le côté droit. J'évite de dépasser lors d'un rétrécissement de la chaussée uniquement par la droite.



Même constat que dans le cas du rétrécissement à droite donc il faut que j'évite de dépasser lors d'un rétrécissement de la chaussée.



Généralement c'est un panneau temporaire.

Analyse du panneau :

La forme et la couleur rouge du panneau(signifiant) nous indique que c'est un panneau de danger (signifié), mais ici le dessin voiture révèle qu'il y a une iconicité traduite par une voiture laissant des traces de dérapage pour dire au conducteur que c'est une chaussée glissante, ce panneau , nous pouvons dire qu'il est temporaire que ce risque est fréquent surtout quand il pleut.

Danger de glissement, nos conducteurs ne s'appliquent pas à respecter un panneau que s'il s'agit une obligation, et encore cette obligation n'est applicable qu'en la présence d'un tout sécuritaire (policier ou gendarme ou bien sûr un radar).



Analyse du panneau :

Un panneau qu'on peut décomposer en trois éléments aussi : la forme triangulaire, la couleur rouge(le signifiant) et le troisième élément symbolisant (une bosse) pour dire que

Chapitre 7 : La vision sémiotique du code de la route selon Spielmann

c'est un dos d'âne ou un cassis ; donc c'est un panneau de danger(signifié) pour dire qu'il faut ralentir pour ne pas abîmer le bas de caisse du véhicule.



Passage à niveau

Analyse du panneau :

Un panneau à la forme d'un triangle avec une bordure rouge (le signifiant) pour dire qu'il y a un danger (le signifié), et un troisième élément symbolique dans ce cas, il s'agit d'une barrière au milieu du panneau donc dans ce cas aussi, le signifié est donné par le titre du panneau « DANGER » de passage à niveau.

Passage à niveau muni de barrières à fonctionnement manuel ou à fonctionnement automatique.

Le panneau "signal automatique" doit être présent sous ce panneau.

Je ralentis afin de pouvoir m'arrêter si le feu clignote au rouge et pour éviter d'abîmer les suspensions sur le passage des rails.



Analyse du panneau :

Panneau portant son signifiant sur son titre qu'on a déjà vu (triangle rouge), un panneau de danger (le signifié) avec ses trois composantes : forme, couleur et un dessin d'une silhouette de deux petites personnes, donc c'est un message iconique. Il s'agit généralement d'un

panneau représentant le danger à courir en cas de passage des enfants et donc à faire attention dans les endroits où on peut le rencontrer.

Endroit fréquenté par les enfants

Ce panneau n'indique pas spécialement une école... Je ralentis et porte mon attention sur les bas-côtés de la chaussée pour m'arrêter si un piéton veut traverser.



Analyse du panneau :

Toujours avec les panneaux de danger : la forme et la couleur ici un élément iconique représentant la silhouette d'une personne et un élément symbolique traduit par le passage pour piéton qui demeure un élément abstrait qui est la route, donc c'est message appelant à faire attention « Passage pour piéton »

Je ralentis afin de m'informer de la présence éventuelle de piétons au niveau du passage protégé.



Un panneau de danger : la forme et la couleur du panneau en témoignent, ici le référent-le vent- n'est pas abstrait, mais totalement invisible et sans forme et par conséquent impossible à représenter visuellement, c'est pourquoi on a fait recours à une manche à air, qui peut flotter sous l'effet du vent. Bien que le signe semble iconique où, le dessin ressemble à une manche à air, le référent quand à lui, n'est pas la manche à air, mais le vent, ce signe relève d'un autre mode de la représentation par association, « la métonymie ».

Le sens d'un panneau ne vaut que pour le lieu où il est placé, plusieurs débrayages sont nécessaires tels que : le lieu, le temps, la modalité et le sens reste lié au présent déclaratif : seule une logique indépendante du système permet de déduire que le pictogramme représentant une vache indique "l'éventualité du passage des bestiaux".

Les inventeurs du système du code la route l'ont inventé sans vouloir donner trop de détails parce que la signalisation routière a pour vocation de véhiculer des messages

immédiatement compréhensibles par le conducteur, et destinés à donner des réponses en nombre très limité : RALENTIR, S'ARRÊTER, FAIRE ATTENTION. Trop de détails et de précision non seulement ne serviraient à rien mais risquent aussi de nuire au bon fonctionnement de ce système. Quand le conducteur passe trop de temps à examiner un panneau pour en saisir la nuance peut causer un accident.



Autres dangers

C'est un panneau qui regroupe l'ensemble des dangers exceptionnels non spécifiés dans le code de la route.

Analyse du panneau :

La nature du danger pouvant ou non être précisée par un panneau
Je ralentis pour m'informer du danger éventuel.



Circulation dans les deux sens

Analyse du panneau :

Le référent dans ce panneau est c'est la direction (le sens de la circulation) est absent, ce n'est pas possible de le représenter iconiquement, les deux flèches sont donc des signifiants symboliques qui renvoient au signifié "direction", c'est pourquoi nous pouvons dire que c'est un panneau purement symbolique.

Circulation dans les deux sens

Ce panneau de danger est le seul à être de position,

C'est à dire que la voie est à double sens à la hauteur de celui-ci.



1) Les feux tricolores

a) Les feux tricolores de signalisation sont utilisés par l'annonceur pour régler le temps de circulation des voitures, motos, vélos et des personnes ainsi le feu vert destiné à régler la circulation à une intersection ne donne pas au conducteur l'autorisation de passer si, dans la

direction qu'ils vont emprunter, l'encombrement de la circulation est tel que s'ils ne pourraient vraisemblablement pas l'avoir dégagée lors du changement de phase.

b) Le feu rouge signifie interdiction de passer ; les véhicules ne doivent pas franchir la ligne d'arrêt ou, s'il n'y a pas de ligne d'arrêt, l'aplomb du signal, ou si le signal est placé au milieu ou de l'autre côté d'une intersection, ils ne doivent pas s'engager dans l'intersection ou sur un passage pour piétons à l'intersection.

c) Le feu jaune, doit apparaître seul ou au même temps que le feu rouge. Lorsqu'il apparaît seul, il signifie qu'aucun véhicule ne doit franchir la ligne d'arrêt ou l'aplomb du signal avant, à moins qu'il ne s'en trouve si près, lorsque le feu s'allume, qu'il ne puisse plus s'arrêter dans des conditions de sécurité suffisante avant d'avoir franchi la ligne d'arrêt ou l'aplomb du signal.

2. feux clignotants

a) un feu rouge clignotant ou deux feux rouges, clignotant alternativement, dont l'un apparaît quand l'autre s'éteint, montés sur le même support à la même hauteur et orientés dans la même direction signifient que les véhicules ne doivent pas franchir la ligne d'arrêt, l'aplomb du signal.

b) un feu jaune clignotant ou deux feux jaunes clignotant alternativement signifient que les conducteurs peuvent passer mais avec une prudence particulière.

1. Panneaux d'interdiction



Sens interdit:

Analyse :

Un panneau à la/ forme ronde et à la couleur rouge/(le signifiant) avec un rectangulaire blanc au milieu du panneau, indiquant l'obligation du sens interdit(le signifié), c'est un panneau un peu unique, qui n'a rien d'arbitraire ou de conventionnel,

4. Limitation de vitesse :

Analyse :

Un panneau rond avec une bordure rouge (le signifiant), pour dire que c'est une prescription absolue de ne pas dépasser la vitesse indiquée (le signifié).



Ce panneau veut tout simplement informer aux conducteurs de limiter la vitesse et le chiffre apparaît pour indiquer la vitesse maximale qu'ils *doivent* respecter, '' Doivent'', en italique pour rappeler que ça reste un panneau « rond », donc il s'agit bien d'une obligation

Panneau d'obligation :



Analyse : un panneau /rond avec un fond bleu/ (le signifiant), obligation d'aller dans le sens de la flèche (le signifié), c'est un panneau symbolique.

Donc le conducteur en voyant ce panneau à-t-il dans sa tête l'idée que la couleur bleu en plus de la forme (ronde), signifie incontestablement que c'est une « obligation »

Signal arrêt



Ce panneau de modèle /octogonal (c'est le seul panneau à avoir cette forme) à fond rouge/ « le signifiant avec une petite bordure blanche et portant le mot « STOP » en blanc= le signifié : la hauteur du mot est moins égale au tiers de la hauteur du panneau, marque l'arrêt du chauffeur.

Conclusion : Donc après avoir vu l'analyse sémiotique des panneaux routiers, tout ce qui peut se rapporter aux couleurs, aux formes, aux icônes et aux symboles, nous passerons dans le chapitre suivant à ce qui peut toucher plutôt à l'aspect linguistique des panneaux routiers tout en essayant de voir ce que certains chercheurs intéressés par la question, ont pu dévoiler.

Chapitre 8.

**Aspects linguistiques du panneau signalétique : étude et
analyse selon A. Cornier**

Introduction

Agathe Cornier(2017), est également une parmi ceux qui se sont intéressés à l'étude des formes mais surtout du contenu et la structure des informations contenues sur un panneau signalétique, elle prétend que même si la signalisation routière est vue comme un système de signes non linguistique, il faut constater toutefois qu'elle intègre des éléments verbaux qui se combinent profondément avec des éléments non verbaux, pour analyser cette hétérogénéité sémiotique une conception sémio linguistique de l'écrit qui permet d'appréhender toutes les dimensions du texte écrit, a été adaptée, aussi bien linguistique que graphique. Mais les panneaux sont-ils des textes ? C'est l'autre problème que ces données posent à l'analyse, étant donné l'hétérogénéité sémiotique, le mode d'organisation et le mode de lecture spécifique des panneaux. En particulier, la spatialisation de l'information met en question la linéarité de l'écrit.

En voici en exemple :



Agathe cornier a essayé à ce propos d'illustrer l'hétérogénéité sémiotique des panneaux et la manière dont ils mettent en œuvre un système de communication linguistique. Elle a voulu montrer ensuite que la dimension visuelle prime dans l'interprétation d'un texte écrit, et que tous les paramètres matériels et graphiques concourent à sa signification, elle a tenté de s'interroger sur le statut textuel des panneaux, en examinant la finalité pratique et le mode de lecture des panneaux, qui impliquent un régime de textualité particulier." Agathe Cornier

‘ajoute qu’un tel dispositif de communication met en question la linéarité du discours écrit, aux différents niveaux de son articulation.

1. La structure du contenu d’un panneau routier :

Aborder les panneaux de signalisation du code de la route comme un système de signes non linguistique ne permet pas de rendre compte de manière convenable des unités linguistiques qui s’y trouvent pourtant réalisées. A l’inverse, Agathe Cornier ajoute que si l’on ne considère que ces unités linguistiques, on ne peut rendre pleinement compte de l’intégralité du message transmis, d’autant que certains signaux ne présentent aucun segment linguistique (Agathe : 2017) L’enchaînement entre la sémiologie linguistique et autres sémiologies est telle que pour aborder les panneaux dans une perspective discursive et textuelle il convient d’adopter une conception sémio linguistique de l’écrit (voir Anis 2000). Peut-être précisément parce que le matériau linguistique y apparaît comme en retrait, « les panneaux ne peuvent être analysés que si l’on appréhende toutes les dimensions du texte écrit, aussi bien linguistique que graphique. Mais les panneaux sont-ils des textes ? Leur hétérogénéité sémiotique, leur mode d’organisation spécifique et leur mode de lecture soulèvent des problèmes qui complexifient d’abord toute tentative de réponse. Ce sont ces problèmes que nous tenterons de soulever ». (Agathe Cornier, 2017).

En considérant d’abord les panneaux comme des objets discursifs visuels, des linguistes et des sémioticiens ont pu examiner dans quelle mesure ils mettent en œuvre un système de communication linguistique. Ils ont vu ensuite que la dimension Visio-spatiale de l’écrit confère un rôle signifiant au support et aux paramètres de présentation visuelle du texte.

1.1 Les panneaux : des outils discursifs graphiques

Dès 1970, Mounin remarque que dans les panneaux de signalisation routière « l’intention de communiquer au sens linguistique et sémiotique du terme est manifeste » (1970 : 155), mais il les considère comme un « système de communication non linguistique », dont il démontre cependant qu’il n’est qu’« apparemment simple » (1970 : 168). L’expression de la communication est en effet d’une suprême précision et apparaît principalement prise en charge par des éléments non linguistiques. Ainsi les panneaux se présentent sous des formes et des couleurs mélangées, qui indiquent le type d’informations véhiculée et la nature de la

Chapitre 8 : Aspects linguistiques du panneau signalétique : étude et analyse selon A. Cornier

contrainte que le message exerce : par exemple, une forme ronde indique une obligation ou une interdiction, un triangle un danger ou une priorité (selon son orientation), un fond bleu une obligation, une indication ou une direction (selon la forme du panneau), un fond jaune une indication temporaire, etc. :



Bien loin des panneaux contenant des slogans persuasifs, les autres, ceux, constituant le code de la route où l'information linguistique est réduite à un nom et c'est presque la moitié qui contient au moins un mot, généralement un nom propre (une ville ou un endroit) et se constitue surtout des phrases averbales, qui se combinent entre elles en créant un des rapports logiques en l'absence de marqueurs de liaison syntaxiques.

La parcimonie et l'économie avec lesquelles les panneaux utilisent les mots sont accolés à une ponctuation noire quasiment manquante, du moins dans ses fonctions habituelles de segmentation et d'organisation du texte. La virgule arythmique permet d'exprimer des nombres décimaux, un point ou un tiret peuvent éventuellement relier deux nombres, les deux points se trouvent entre un verbe à l'infinitif et son complément. Les segments linguistiques s'organisent d'avantage dans leur juxtaposition les uns aux autres à la surface du panneau.



(5) Une représentation graphique+ Une représentation linguistique

Agathe cornier a remarqué dans ses recherches une abondance de ponctuation blanche (espaces, retour à la ligne, retraits, marges, alignement, etc.), qui organise et structure l'information linguistique et remplace la syntaxe. Le matériau linguistique est ainsi soumis à

une segmentation typographique qui distingue parfois plusieurs modules au sein d'un même panneau comme dans la photo (5), et le panneau lui-même, en tant que support de communication, opère la segmentation d'une unité qui peut intégrer un ensemble complexe. Ainsi plusieurs panneaux peuvent être combinés sur un même poteau, comme dans le panneau (image 6).



Image (6)

L'information visuelle s'avère donc primer sur l'information linguistique mais l'on remarque également que quand l'information linguistique est présente, celle-ci s'organise d'une manière particulière : les phénomènes de discontinuité et les démarches de segmentation du texte se manifestent essentiellement dans la ponctuation blanche et par une organisation de l'information en modules plus ou moins in(ter)dépendants. Le texte s'organise ainsi en mettant à profit la force visuelle de l'écrit et en exploitant toutes les ressources signifiantes qui en résultent.

1.2 La dimension visuelle dans l'écrit et le degré de son impact:

Dans notre recherche nous nous sommes posée comme question secondaire quel impact pouvait avoir l'écriture sur un panneau routier, sur les usagers.

Des recherches ont démontré que contrairement à l'oral, à l'écrit « la phrase occupe (...) l'espace plutôt que le temps » (Edeline 1999 : 202). Autrement dit, le texte écrit est « une entité visuelle » (Vandendorpe 1999 : 61). Cette modification de dimension implique de rendre compte du rôle de la présentation matérielle et visuelle du texte dans son interprétation. En effet le texte écrit se présente avant tout comme un objet matériel.

Sur cette portion de matière, une surface est bornée dans le sens de délimitée, dans laquelle s'organise le message. Le mode d'organisation de ce « support formel » est défini comme « une syntaxe qui fait sens (cadre, repère, directions, etc.) » (Klock-Fontanille 2005 : 33). Sur les panneaux, seule, une face du support matériel est marquée, ce qui correspond à leur fonctionnement pragmatique : le récepteur se trouve dans un mouvement directionnel par rapport au panneau car si c'était autrement, ça serait catégoriquement inacceptable et insensé. Le texte y est ainsi par excellence « consubstantiellement lié à son support de lecture » (2005 : 30). Il convient donc de « considérer le support comme un élément de construction de la signification » (2005 : 43), et d'« appréhender le support et le texte comme des objets sémiotiques d'écriture » (2005 : 44). Comme le remarque Anis, « les éléments substantiels et matériels », « les formes graphiques » constituent « un corps signifiant intégré aux isotopies textuelles » (1983 : 89). Ainsi les caractéristiques matérielles et visuelles du texte, sa mise en forme, ce qu'on peut appeler généralement sa typographie, jouent un rôle important dans son interprétation et doivent à ce titre intégrées à son analyse linguistique. Agathe Cornier ajoute que Védénina (1989) consacre d'ailleurs un ouvrage entier à montrer la « pertinence linguistique de la présentation typographique ». Non seulement la forme et l'organisation des segments linguistiques est signifiante, mais c'est aussi l'ensemble de l'espace graphique, intégrant éventuellement des écritures non linguistiques et des images, qui joue un rôle signifiant :

« La notion d'espace graphique permet d'appréhender à la fois le support de l'écrit et les codes graphiques qui permettent à l'écrit d'y faire sens. La notion d'espace graphique ouvre la voie à une graphématique élargie (Hébart : 1983) et de plusieurs manières : elle crée une continuité entre le graphème punctuo-typographique et le foisonnement de mise en page et en espace – en d'autres termes entre la linguistique de l'oral et la sémiotique scripturale ; à travers l'ambivalence du terme « graphique », elle rappelle parfois le lien distendu mais jamais rompu entre le texte et l'image ; elle permet une approche de l'écrit dans toute sa diversité, c'est-à-dire intégrant les écritures non linguistique et les images ; enfin elle peut être exploitée aussi bien pour la description d'un écrit particulier, d'un type d'écrit spécifique ou d'un domaine plus vaste, ce qui nous rapproche de la sémiotique textuelle » (Anis 2000 : 6-7)



Une représentation graphique+ une représentation iconique (pour les deux panneaux).

Cette notion d'espace graphique, dans la mesure où elle envisage la langue écrite dans sa substance visuelle, admet tout particulièrement d'appréhender la complexité textuelle des panneaux de signalisation et de rendre compte de leur hétérogénéité sémiotique, c'est-à-dire de la combinaison entre signes linguistiques et autres signes visuels.



Il semble que contrairement à ce que suggérerait Mounin, le système des panneaux n'est pas qu'un système sémiologique non linguistique. Cependant nous convenons volontiers avec lui, ajoute "Agathe C", et que ce système est loin d'être simple : non seulement l'étude des panneaux de signalisation doit intégrer l'analyse des signifiants linguistiques sans leur combinaison avec des signifiants non linguistiques pour former des messages complexes. L'expression de ces messages exploite donc des possibilités visuelles de l'écriture. (Ibid. 2017).

2. Le panneau et son statut textuel :

La tradition récurrente des panneaux implique que chaque ajustement d'un panneau crée chez le lecteur une évocation et ne forme pas pour lui une découverte ou un exploit ; même si l'indication qu'il acquiert s'applique à une situation spatio-temporelle inédite. La conception des panneaux provient en effet d'une formation, et tous les modèles de panneaux et de contenus sont présumés être connus du lecteur. Mounin remarque à ce propos qu'il convient de distinguer le moment de l'apprentissage de la signalisation routière, où le code est présenté en décomposant les signaux, « et celui du conducteur après 10 000 kilomètres, où ce serait aux psychologues de dire comment les signaux sont perçus – peut-être comme - des

gestalten globales, analysées, aussitôt oubliées probablement que perçues, peut-être devenues purs déclencheurs de reflexes » (1970 : 156-157).

« Un panneau ne serait donc pas perçu comme un ensemble compositionnel, dont l'analyse permettrait l'interprétation globale, mais comme une unité renvoyant directement à une signification fixe ». (Agathe Cornier, 2017).

L'agencement de ces messages serait tellement mémorisé et déjà bien acquis que leur interprétation ou du moins l'adoption d'une conduite adéquate étant donné la situation spatio-temporelle de réception n'impliquerait plus l'analyse de ses constituants directs. Cette idée semble surtout valable pour les panneaux ne comprenant aucun signifiant linguistique, ou comportant des unités linguistiques acquérant en quelque sorte un statut logographique. Des panneaux plus complexes, tels les exemples, impliquent bien une lecture du texte, une analyse de sa composition pour en déterminer la signification intégrale. C'est le cas encore des compositions accordant plusieurs panneaux.

Si l'on considère les panneaux en tant qu'objets séparés, la question de leur textualité se heurte au problème de leur composition. Peut-être convient-il alors de poser à une échelle différente la question de l'extension du texte et la segmentation des unités textuelles.

2.1 Le degré d'une cohésion textuelle

Au niveau du panneau, si on veut le comparer aux dix principes de textualité proposés par Adam à l'occasion d'une conférence intitulée « qu'est-ce qu'un texte ? » (2003). Le premier principe présente le texte comme « le lieu de manifestation des langues » le second comme « le lieu où les énoncés font sens ». Le troisième stipule que le texte « n'est pas un objet naturel, mais un produit génétique, éditorial, citationnel, traductorial dépendant d'un support (médium) » le quatrième lie tout « effet de textualité » à un « effet de généricité ». le cinquième pose qu'un texte « répond aux exigences de cohésion si toutes les phrases qu'il comporte sont acceptées comme des suites contextuelles possibles. ». Le sixième présente le texte comme « un équilibre entre les nécessités de répétition- reprise et le besoin de progression informationnelle ». Le septième définit le texte « en tension entre continuité (liages de niveaux différents) et discontinuité (segmentation pour la ponctuation noire et blanche) ». Le huitième pose comme condition qu'une « suite d'énoncés liés (voire verbo- iconique) apparaisse « comme formant un tout ayant début et fin ». Le neuvième présente le

texte comme « un équilibre entre dit et non-dit (de l'implicite à l'intertextualité) », tandis que le dixième le présente comme « un équilibre entre les forces cohésives-centripètes de la textualité et les forces centrifuges de la transtextualité ».

Les choses se compliquent justement à partir du cinquième principe, concernant la cohésion et la progression textuelles. En effet, les panneaux comportant plusieurs phrases sont relativement restreints, ils sont généralement réduits à un seul énoncé, voire à un message non linguistique. Néanmoins, lorsque le cas se présente, les six derniers principes semblent bien mis en œuvre.

Il apparaît aussi que la question de la textualité des panneaux est attachée à une autre question : celle de l'extension du texte et de sa segmentation. Pour cela, il semble utile de revoir la question de la lecture de ces panneaux.

3. Un panneau : deux actions successives : lire puis agir

Un panneau provoque certes des processus interprétatifs, mais est-il vraiment lu pour autant ? Le premier problème, est que parfois les panneaux ne présentent aucun segment linguistique (loin des panneaux conçus linguistiquement). Vandendorpe remarque cependant que l'on ne peut pas « limiter la lecture sur le seul matériau langagier, car on peut très bien lire autre chose que le texte » (1999 : 140). En effet la lecture d'un graphique ou d'une carte géographique, où le « matériau langagier » est en retrait, consiste à « mettre en relation des données codées en vue de produire un sens » (1999 : 140). Or ces données codées sont de différents ordres. Toutefois s'il considère comme « méthodologiquement valide d'extrapoler à un support non linguistique l'activité de lecture » (1999 : 118), tout objet de lecture n'est pas nécessairement un texte pour Vandendorpe, et il préfère « recourir au concept de pseudo-texte pour désigner tout objet de nature non linguistique dont la configuration se prête à des opérations de lecture » (1999 : 111). Il propose aussi de restreindre le terme de lecture et d'en exclure des objets sémiologiques incluant pourtant du matériau langagier.

Ainsi hésite-il « à décrire le consommateur en train de rôder dans un centre commercial comme un "lecteur", même si celui-ci est amené à lire des étiquettes de produits ou de noms de magasins » car le lecteur est pour lui, « par essence, quelqu'un qui se consacre, pour une durée déterminée, à la perception, à la compréhension et à l'interprétation de signes organisés en forme de message » (1999 : 222). Certaines activités impliquant pourtant la réception de

signes linguistiques, ne sont pas considérées par Vandendorpe comme des activités de « lecture au sens plein » (ibid.).

Un panneau est-il un pseudo-texte ?

L'analogie entre les exemples de « pseudo- textes » cités par Vandendorpe et les panneaux de signalisation du code de la route est possible. Si, d'une part, en dehors d'une réalisation purement linguistique et écrite, c'est-à-dire d'un assemblage de lettres, des mots, de phrases et de paragraphes » il s'agit plutôt d'un pseudo-texte, c'est-à-dire d'un « objet de nature non linguistique susceptible, en fonction de sa structure, de se prêter à des opérations de lecture » (1999 : 118), et si, d'autre part, certaines réalisations écrites ne se prêtent pas vraiment à ce que Vandendorpe appelle lecture, le statut textuel des panneaux semble devoir être mis en doute.

Néanmoins, et même en admettant de restreindre un texte à un assemblage de phrases et de paragraphes, le conducteur qui entreprend un trajet sur la route répond bien à la définition du lecteur proposée par Vandendorpe, il est en effet invité à se montrer attentif aux différents signaux qui jalonnent son parcours et à y réagir de manière adéquate et il est à ce titre le récepteur des messages que lui envoient les autorités publiques.

La lecture d'un panneau

Cette activité de lecture des panneaux mais aussi de la route voire du paysage est corrélée à l'activité qui consiste à circuler dans l'espace public, et même fortement encouragée pour ne pas contrevenir aux règles de circulation. En vertu même de la définition de la lecture que donne Vandendorpe, il nous semble que conduire sur les voies de circulation publiques consiste en partie dans une activité de lecture, même si ce n'est pas à titre principal, tout autant, d'ailleurs, que faire du shopping. Il nous semble en effet que c'est un trait saillant de ce qu'on appelle société de l'écrit, non que les individus y soient nécessairement friands de livres, mais qu'ils soient désaltérés de messages écrits de toutes sortes dans toutes sortes de circonstances, des messages, qui même et peut être surtout lorsqu'ils combinent différentes sémiologies, impliquent de la part des individus la maîtrise de l'écriture de sa langue la raison pour laquelle Vandendorpe refuse d'accorder le statut de texte à des étiquettes, des enseignes ou autres panneaux semble être en définitive le fait que l'ensemble qu'ils forment ne

présenterait pas de cohésion : nous retrouvons encore le problème de segmentation des unités textuelles pour établir le texte.

4. Le contenu du panneau entre linéarité et spatialisation :

Le lecteur en avançant à la rencontre des panneaux, ceux-ci défilent devant lui, c'est-à-dire que la lecture de ces derniers est cinétique, bien que ces types de textes écrits se développent dans une dimension spatiale, on y trouve, ajoute A. Cornier, « trois contraintes fondamentales qui caractérisent l'oral » (Vandendorpe 1999 : 16), c'est-à-dire l'impossibilité pour l'auditeur « de déterminer le moment de la communication », d'en maîtriser le débit et de retourner en arrière (1999 : 15).

Le récepteur est alors obligé d'être vigilant et de faire attention sans arrêt aux panneaux qui jalonnent son parcours, sur l'apparition desquels il n'a aucune prise puisqu'ils viennent à lui autant qu'il avance vers eux.

Le récepteur ne peut pas non plus, s'arrêter à son aise pour examiner le panneau, le temps de réception est très court, ce qui conditionne alors l'espace et les termes dans lesquels s'exprime le message, en plus les panneaux sont soumis à une lecture à la fois cinétique et séquentielle, car ces derniers ne sont pas seulement isolés mais ils obéissent à une succession donc ils défilent à la rencontre du récepteur selon un ordre imposé, sans possibilité de retour en arrière. Ce que le récepteur lit surtout pour circuler en toute quiétude, c'est la route qui détermine en premier lieu la succession des actions qui constituent son activité de circulation.

Conclusion :

Donc dans un panneau, il y a une hétérogénéité dans les unités sémiotiques dans l'espace où ils sont exposés. L'expression et la combinaison de ces unités exploitent toutes les ressources de l'espace graphique. Les panneaux représentent ainsi des « unités-messages, segmentales elles-mêmes en unités plus petites » (Mounin 1970 : 157). Or ces unités ne sont pas linéaires, ou plus précisément, elles ne présentent pas une organisation linéaire. Ce caractère non linéaire concerne les unités non linguistiques, mais aussi les unités linguistiques présentes dans les panneaux. L'organisation spatiale originale, qui est marquée par la mise en place de ces signifiants linguistiques, comme de ces signifiants linguistiques est en effet fortement contrainte et dessine une syntaxe à cette organisation.

**SECTION ANALYTIQUE ET
EXPERIMENTALE**

Chapitre 9.

Présentation du questionnaire et interprétation des résultats

1. Méthode et techniques :

Comme dans toute recherche scientifique, nous avons fait usage ici des méthodes et des techniques appropriées à la nature des données en notre possession.

Gordon Mace désigne la méthode comme une façon particulière de connaître la réalité qui comprend un certain nombre d'étapes du processus de recherches regroupées en deux moments spécifiques : la conceptualisation et l'expérimentation ou la vérification. L'élaboration d'un tel travail suppose une démarche rigoureuse, une méthode éprouvée et une technique adéquate, capables de nous fournir des informations fiables sur des bases solides.

Afin d'atteindre nos objectifs, nous allons procéder par une étude sémio-linguistique dans une perspective pragmatique des panneaux routiers et donc du langage routier tel que véhiculé par ces panneaux :

La sémiotique parce qu'elle nous aidera à analyser les différents codes de la route contenus sur ces panneaux, linguistique nous tenterons d'étudier l'acte de parole des messages linguistiques dans une perspective pragmatique afin de voir et de vérifier le degré d'impact et d'influence de ces messages linguistiques contenus dans certains panneaux sur nos enquêtés.

En communication, la méthode d'analyse sémiologique se concentre sur le contenu symbolique des expressions graphique, iconiques et non sur le contenu manifeste du message proprement dit. Selon cette approche, toute culture peut se définir comme un ensemble de systèmes de communication. La fonction du signe, affirme P.Girand, est de communiquer des idées au moyen des messages ; ceci implique un objet, une chose dont on parle au référent des signes et donc un code, un moyen de transmission et évident à un destinataire.

Dans ce sens, un signe est un stimulus c'est-à-dire une substance sensible dont l'image mentale est associée dans notre esprit à celle d'un autre stimulus qu'il a pour fonction d'évoquer en vue d'une commination. Notre démarche s'est faite en deux étapes :

D'abord, nous avons commencé par sélectionner les panneaux les plus représentatifs et les plus utilisés, ensuite nous les avons analysés dans un chapitre précédent pour voir quels moyens utilisent-ils pour véhiculer l'information et influencer le comportement des usagers potentiels, quant à l'ethnosociologie, celle-ci nous permettra de mener des enquêtes de terrain auprès des usagers pour comprendre la signification qu'ils donnent aux différents messages qui leur sont destinés.

Chapitre 9 : Présentation du questionnaire et interprétation des résultats

Nous allons voir : *Comment perçoit l'ensemble des usagers les panneaux du code de la route*, Tout en essayant de lire et analyser les résultats de l'enquête entreprise auprès des usagers de la route sur le comportement et le degré de pratique des différents messages et instructions contenus sur les panneaux routiers. Ce chapitre se compose de trois articulations : la première tiendra compte du protocole méthodologique, à l'échantillonnage retenu pour cette étude ainsi qu'à la présentation des critères ayant contribué à la sélection des enquêtés. La seconde partie comprendra la présentation du questionnaire d'enquête. Et la dernière partie s'articulera sur l'interprétation des résultats d'enquête suivie d'interprétations, commentaires, et enfin par des propositions.

1° Protocole méthodologique :

Afin de réaliser nos investigations, une méthode d'enquête s'avère impérieuse surtout que notre étude représente un vrai travail de terrain cela bien sûr dans le but de vérifier nos hypothèses du départ. Selon Chauchat : « il s'agit d'une activité de recherche au cours de laquelle les chercheurs recueillent les données auprès d'une population bien ciblée en vue de déterminer leurs caractéristiques, leurs attitudes, leurs compétences et leurs opinions sur un sujet donné ».

Cette méthode nous emmènera à collecter les informations auprès des usagers de la route sur leur perception du code de la route, leurs interprétations et enfin leurs comportements.

2° Instruments de collecte des données :

C'est à l'aide d'un questionnaire composé de trois parties, que nous avons jugées très importante pour que le questionnaire soit complet mais surtout, fiable, nous avons essayé à chaque fois de vérifier les réponses données par nos enquêtés en leur posant à chaque fois des questions nouvelles, tout cela pour essayer de toucher à la vérité de la chose, nous avons fait usage également de l'entretien comme outil de recherche afin de renforcer notre étude.

3° mode de traitement des données : Après la collecte des données, nous avons travaillé avec un informaticien pour faire une étude de qualité où, le traitement des données a été fait par un programme (logiciel), dit (SPSS).

4° Echantillon

L'échantillon est « l'ensemble des individus auquel s'adresse l'étude » ainsi notre échantillon est composé de 53 personnes, dont 21 ayant un niveau universitaire 22 personnes

Chapitre 9 : Présentation du questionnaire et interprétation des résultats

ayant un niveau intermédiaire (collège- lycée) et une troisième catégorie se composant de taxieurs ayant bien sûr un niveau d’instruction très limité.

- Est inclus dans notre échantillon, toute personne ayant accepté de répondre à notre questionnaire.
- Est exclu de notre questionnaire toute personne non usager de la route ou ayant refusé de répondre à notre questionnaire.

Les questions de l’enquête

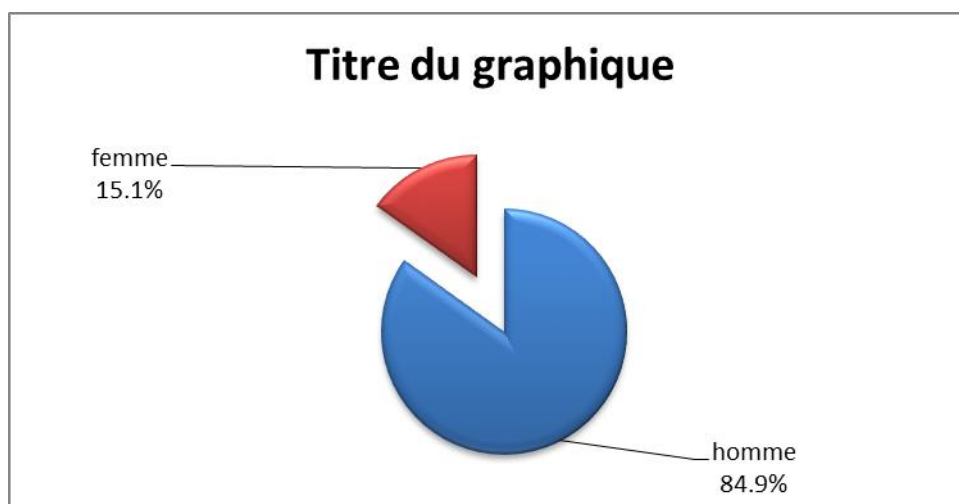
Protocole d’enquête :

Nous entreprenons une petite recherche dans le domaine des sciences des sciences du langage, nous tenons cette enquête dans le cadre d’une étude sémio linguistique des panneaux routiers et leur impact sur les conducteurs, Le tout dans une perspective sémantico-pragmatique.

Les données sont présentées dans les statistiques suivantes :

Tableau n° (1) : Sexe des enquêtés :

	Effectifs	Pourcentage %
Homme	45	84,9
Femme	8	15,1
Total	53	100,0



Commentaire :

Nous tenons à préciser à ce propos que les femmes ayant répondu à ce questionnaire sont toutes des universitaires et vu le nombre un peu inférieur des universitaires par rapport aux non universitaires, nous pensons que c’est ce qui a fait que leur pourcentage de participation

Chapitre 9 : Présentation du questionnaire et interprétation des résultats

soit ainsi, nous pensons aussi que le nombre des hommes qui conduisent est supérieur à celui des femmes, malgré l'augmentation du nombre des femmes conductrices.

Tableau n° (2):Le niveau d'instruction

	Effectifs	Pourcentage %
Universitaire	22	41,5
non universitaire	31	58,5
Total	53	100,0

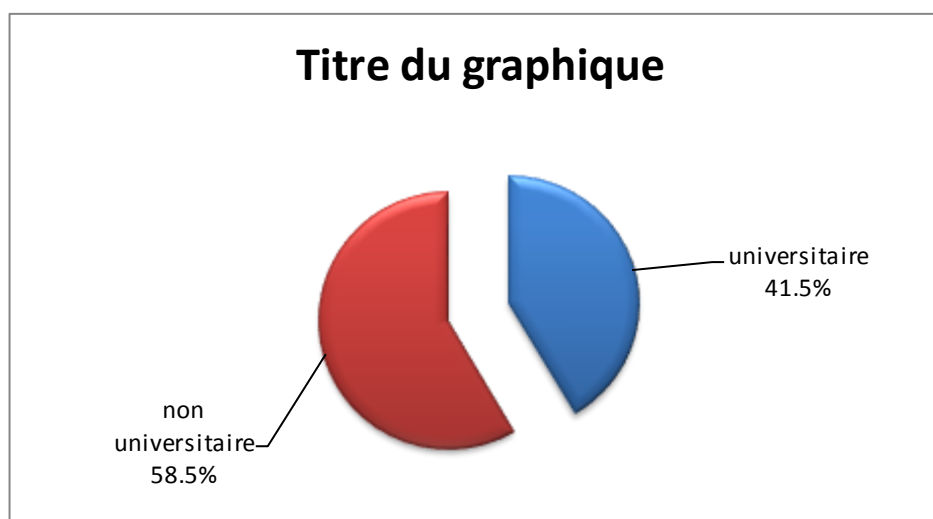
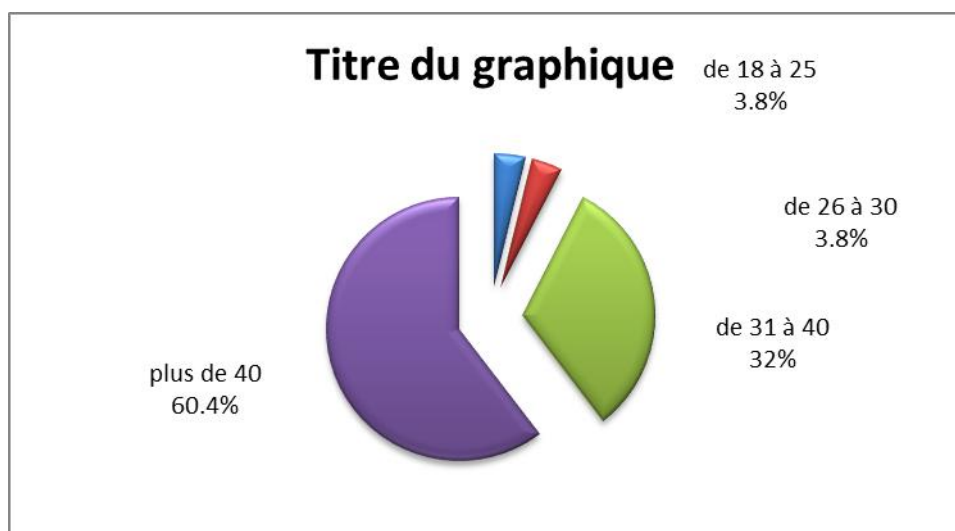


Tableau n° (2) : Ce tableau représente deux catégories de personnes appartenant à deux niveaux d'instruction, une partie un peu plus importante que l'autre, et comme c'est mentionné sur le graphique, la partie en bleu représente des personnes instruites dont la majorité sont des enseignants universitaires, cependant la partie en rouge englobe des gens non universitaires ayant un niveau de troisième année, cycle secondaire, (niveau terminal) et les autres (taxieurs) ayant un niveau inférieur au précédent.

Tableau n°3 : Les tranches d'âge :

	Effectifs	Pourcentage %
de 18 à 25	2	3,8
de 26 à 30	2	3,8
de 31 à 40	17	32
plus de 40	32	60,4
Total	53	100,0



Graphique n°3 :

Représente les catégories d'âge ayant fait partie de notre modeste recherche, donc il s'agit de personnes adultes, plus de 18 ans, à cet âge on peut conduire mais rarement posséder une voiture, donc nous nous sommes penchée plutôt vers une catégorie de personnes ayant conduit quand même pendant une bonne période, et donc plus expérimentés pouvant nous fournir des informations claires et fiables.

Axe n°1 : Pour ce premier axe et comme première hypothèse, nous supposons que les conducteurs, du moins ceux que nous avons dans notre échantillon ne connaissent pas la signification des différentes formes, couleurs (comme éléments chromatiques) et des symboles qui constituent ou qu'on peut voir sur les panneaux

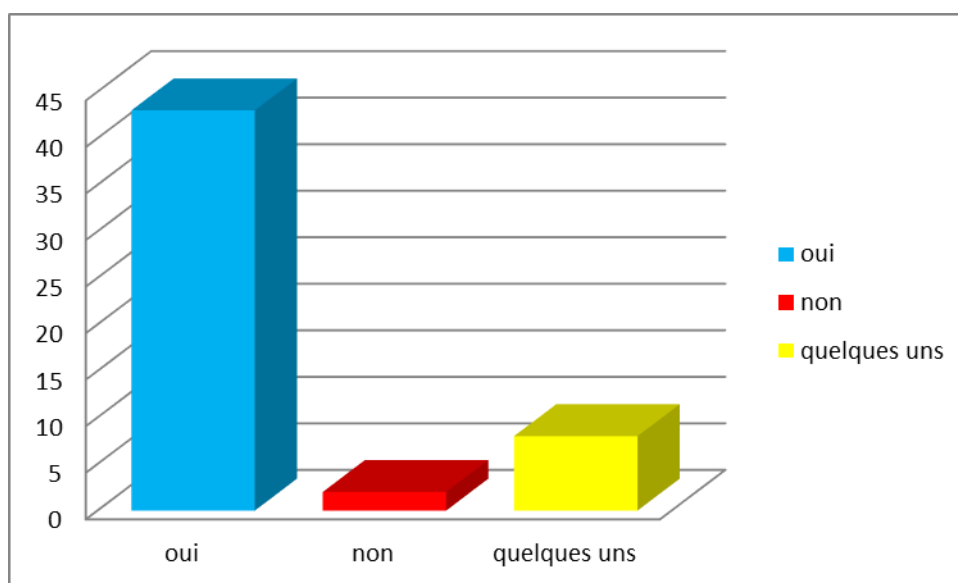
Tableau n° (4) :

1ère question : Pensez-vous pouvoir reconnaître la signification de tous les panneaux routiers (du moins ceux que vous avez vus lors de votre formation) ?

	Effectif observé	Pourcentage	Effectif théorique	Résidu	Khi-deux	ddl	Signification asymptotique	Décision
Oui	43	81 %	17,7	25,3	55.50	2	0.000	Signifiant au ($\alpha=0.01$)
Non	2	4%	17,7	-15,7				
quelques uns	8	15%	17,7	-9,7				
Total	53							

Chapitre 9 : Présentation du questionnaire et interprétation des résultats

D'après le tableau ci-dessus, nous remarquons que les réponses données par les enquêtés dans notre échantillon et qui sont au nombre de (53) personnes sont réparties au nombre de trois catégories, la première tranche a répondu à la question n°1 par « oui », et ils sont au nombre de (43) et donc d'un pourcentage de (81%), cependant la deuxième tranche contient les personnes qui ont répondu par « non » et ils sont au nombre de (2) et donc d'un pourcentage de (4%), alors que le pourcentage de la troisième tranche est de (15%) et cela concerne les gens qui ont répondu par « quelques-uns » et qui sont au nombre de (8), et afin d'être sûr des effectifs observés et des pourcentages, nous avons utilisé la référence statistique (k), car nous remarquons d'après le tableau ci-dessus que la valeur de (k) au Degré de liberté(2) est estimée à 55.50 est qui est une valeur statistique dans la valeur de ($\alpha=0.01$) est par conséquent il y a effectivement et réellement une signification asymptotique entre les trois tranches au profit de la première d'entre elles et le pourcentage de confirmation de ce résultat est de 99% et avec une probabilité d'erreur de 1% .



Commentaire :

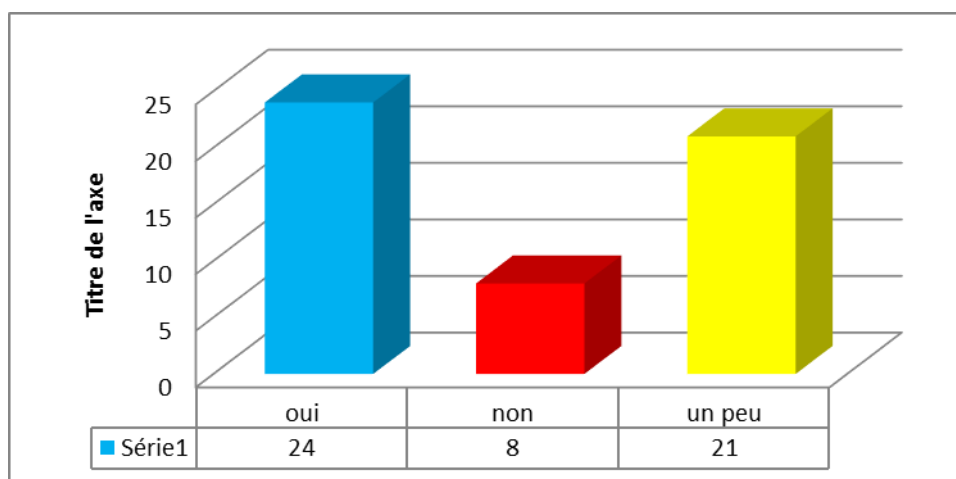
Nous remarquons clairement que la majorité des personnes questionnées prétend connaître la signification de la plus part des panneaux de signalisation et ils représentent un pourcentage de 81%. 15% ont répondu qu'ils peuvent reconnaître la signification de quelques panneaux seulement, alors que 4% ont avancé qu'ils ne connaissent pas la signification de tous les panneaux routiers ou du moins de ceux qu'ils ont vus lors de leur formation. Bien sûr notre hypothèse reste à vérifier dans les questions à venir.

Tableau n° (5)

2ème question : Vous rappelez vous de toutes les informations (signes, signaux, couleurs, forme, symboles, etc.) Dispensées lors de votre formation au sein des auto-écoles afin d’avoir votre permis de conduire ?

	Effectif observé	Pourcentage	Effectif théorique	Résidu	Khi-deux	ddl	Signification asymptotique	Décision
oui	24	45 %	17,7	6,3	8.18	2	0.017	Signifiant au ($\alpha=0.05$)
non	8	15%	17,7	-9,7				
un peu	21	40%	17,7	3,3				
Total	53							

D’après le tableau ci-dessus, nous remarquons que les réponses données par les enquêtés dans notre échantillon et qui sont au nombre de(53) personnes sont réparties au nombre de trois catégories, la première tranche a répondu à la question n°2 par « oui », et ils sont au nombre de (24) et donc d’un pourcentage de (45%), cependant la deuxième tranche contient les personnes qui ont répondu par « non » et ils sont au nombre de (8) et donc d’un pourcentage de (15%), alors que le pourcentage de la troisième tranche est de (40%) et cela concerne les gens qui ont répondu par «un peu » et qui sont au nombre de (21), et afin d’être sûr des effectifs observés et des pourcentages, nous avons utilisé la référence statistique (k), car nous remarquons d’après le tableau ci-dessus que la valeur de (k) au Degré de liberté(2) est estimée à 8.18 est qui est une valeur statistique dans la valeur de ($\alpha=0.05$) est par conséquent il y a effectivement et réellement une signification asymptotique entre les trois tranches au profit de la première d’entre elles et le pourcentage de confirmation de ce résultat est de 95% et avec une probabilité d’erreur de 5% .



Chapitre 9 : Présentation du questionnaire et interprétation des résultats

Commentaire :

Les pourcentages de réponses par, "oui" et par "un peu" sont proches, nous avons choisi de poser cette question afin de vérifier le degré de mesure des conducteurs vis-à-vis à l'importance accordée au contenu des panneaux routiers," ce langage de signes" qui revête une grande importance et que les conducteurs doivent connaître par cœur. Ceci dit, le rapprochement entre les deux réponses, à notre sens, est légitime, car il y a quand même des conducteurs qui pensent pouvoir reconnaître la signification des différents signes ainsi que les différentes couleurs qu'on peut trouver sur un panneau, mais il y a cependant ceux qui ne les reconnaissent pas tous, alors qu'une minorité a répondu "non", donc ils n'ont pas à hésiter à reconnaître qu'ils ne peuvent pas se rappeler de tout ce qu'ils ont appris lors de leur formation dans les auto-écoles.

En additionnant les deux pourcentages des « non » et « un peu », nous remarquons qu'ils atteignent le pourcentage des « oui », ce qui veut dire que la moitié des conducteurs, ne se rappelle pas des différentes significations qu'un panneau routier peut contenir.

Tableau n° (6)

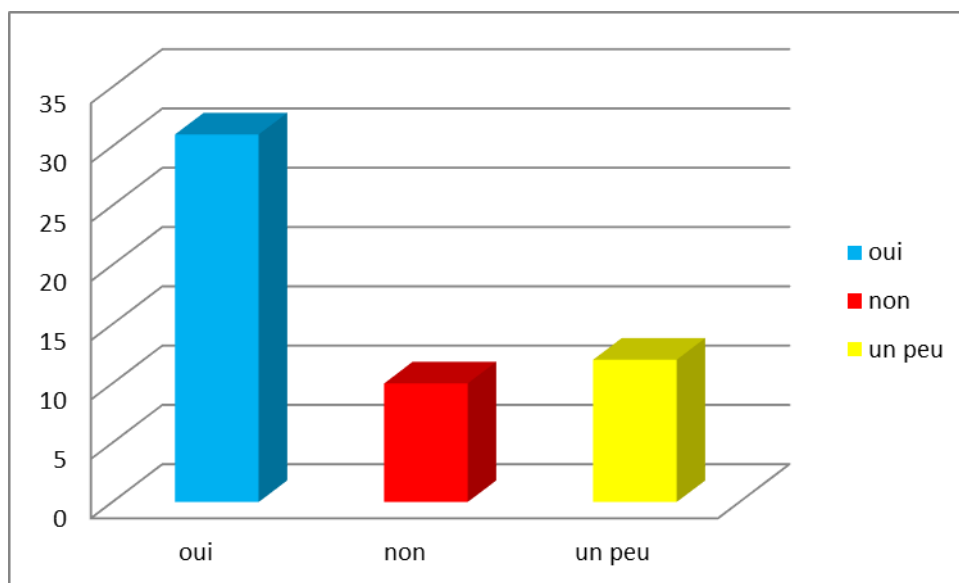
3ème question : Pensez- vous que votre formation au sein des auto-écoles était suffisante et satisfaisante ?

	Effectif observé	Pourcentage	Effectif théorique	Résidu	Khi-deux	ddl	Signification asymptotique	Décision
Oui	31	58 %	17,7	13,3	15.20	2	0.000	Signifiant au ($\alpha=0.01$)
Non	10	19%	17,7	-7,7				
un peu	12	23%	17,7	-5,7				
Total	53							

D'après le tableau ci-dessus, nous remarquons que les réponses données par les enquêtés dans notre échantillon et qui sont au nombre de(53) personnes sont réparties au nombre de trois catégories, la première tranche a répondu à la question n°5 par « oui », et ils sont au nombre de (31) et donc d'un pourcentage de (58%), cependant la deuxième tranche contient les personnes qui ont répondu par « non » et ils sont au nombre de(10) et donc d'un pourcentage de (19%), alors que le pourcentage de la troisième tranche est de (23%) et cela concerne les gens qui ont répondu par « un peu » et qui sont au nombre de (12), et afin d'être sûr des effectifs observés et des pourcentages, nous avons utilisé la référence

Chapitre 9 : Présentation du questionnaire et interprétation des résultats

statistique (k), car nous remarquons d'après le tableau ci-dessus que la valeur de (k) au Degré de liberté(2) est estimée à 15.20 est qui est une valeur statistique dans la valeur de ($\alpha=0.01$) est par conséquent il y a effectivement et réellement une signification asymptotique entre les trois tranches au profit de la première d'entre elles et le pourcentage de confirmation de ce résultat est de 99% et avec une probabilité d'erreur de 1% .



Commentaire : donc l'objectif de cette question est de voir la qualité de formation et par conséquent les informations que reçoivent nos enquêtés, leur permettent-ils d'être un bon conducteur ?? Et comme le démontre le graphique, la majorité des questionnés pensent que leur formation au sein des auto-écoles était suffisante avec un pourcentage de 58%, alors que 19% pensent qu'elle ne l'était pas et que 21 % considèrent que cette formation reste insuffisante.

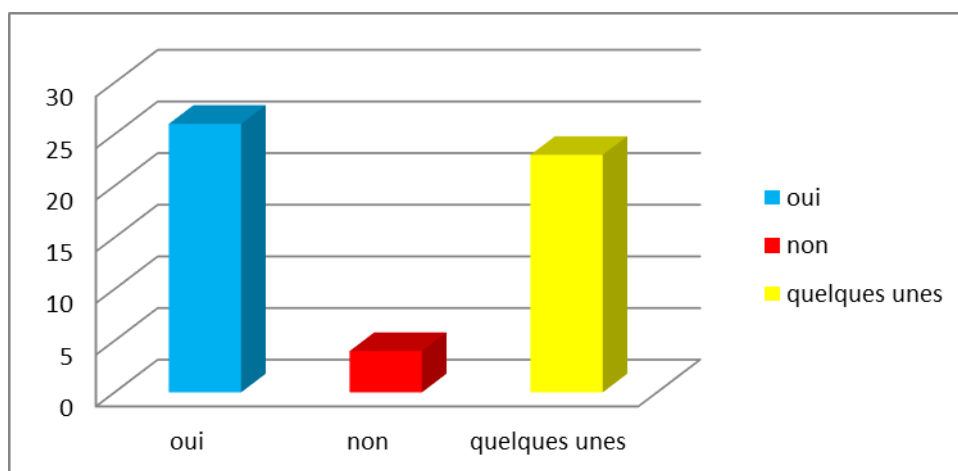
Tableau n° (7)

4ème question : Connaissez-vous la signification de chaque forme constituant ces panneaux de signalisation ?

	Effectif observé	Pourcentage	Effectif théorique	Résidu	Khi-deux	ddl	Signification asymptotique	Décision
Oui	26	49 %	17,7	8,3	16.11	2	0.000	Signifiant au ($\alpha=0.01$)
Non	4	8%	17,7	-13,7				
Quelques unes	23	43%	17,7	5,3				
Total	53							

Chapitre 9 : Présentation du questionnaire et interprétation des résultats

D'après le tableau ci-dessus, nous remarquons que les réponses données par les enquêtés dans notre échantillon et qui sont au nombre de (53) personnes sont réparties au nombre de trois catégories, la première tranche a répondu à la question n°15 par « oui », et ils sont au nombre de (26) et donc d'un pourcentage de (49%), cependant la deuxième tranche contient les personnes qui ont répondu par « non » et ils sont au nombre de (4) et donc d'un pourcentage de (8%), alors que le pourcentage de la troisième tranche est de (43%) et cela concerne les gens qui ont répondu par « quelques-unes » et qui sont au nombre de (23), et afin d'être sûr des effectifs observés et des pourcentages, nous avons utilisé la référence statistique (k), car nous remarquons d'après le tableau ci-dessus que la valeur de (k) au Degré de liberté(2) est estimée à 16.11 est qui est une valeur statistique dans la valeur de ($\alpha=0.01$) est par conséquent il y a effectivement et réellement une signification asymptotique entre les trois tranches au profit de la première d'entre elles et le pourcentage de confirmation de ce résultat est de 99% et avec une probabilité d'erreur de 1% .



Commentaire :

L'objectif de cette question est une sorte de fractionnement à la question précédente, nous insistons afin de vérifier si nos enquêtés connaissent vraiment le sens des formes que prennent les panneaux.

49% des questionnés prétendent connaître la signification de chaque forme constituant ces panneaux routiers et 8% ont répondu par non alors que, et c'est ce qui est vraiment attirant, 43% pensent ne reconnaître que quelques formes et pas toutes, la première réponse et la deuxième sont très proches et dépassent même ceux qui ont répondu par « oui ».

En interprétant ces résultats, nous insistons toujours sur le fait d'additionner les réponses « non » et « un peu », vu la particularité du sujet, nous avons remarqué qu'il y a beaucoup

Chapitre 9 : Présentation du questionnaire et interprétation des résultats

d'hésitation à dire « non » ou « un peu », ainsi, si nous les additionnons et nous les comparons aux réponses « oui », Il serait clair que presque la moitié de nos questionnés, ne connaissent pas la signification des formes des panneaux.

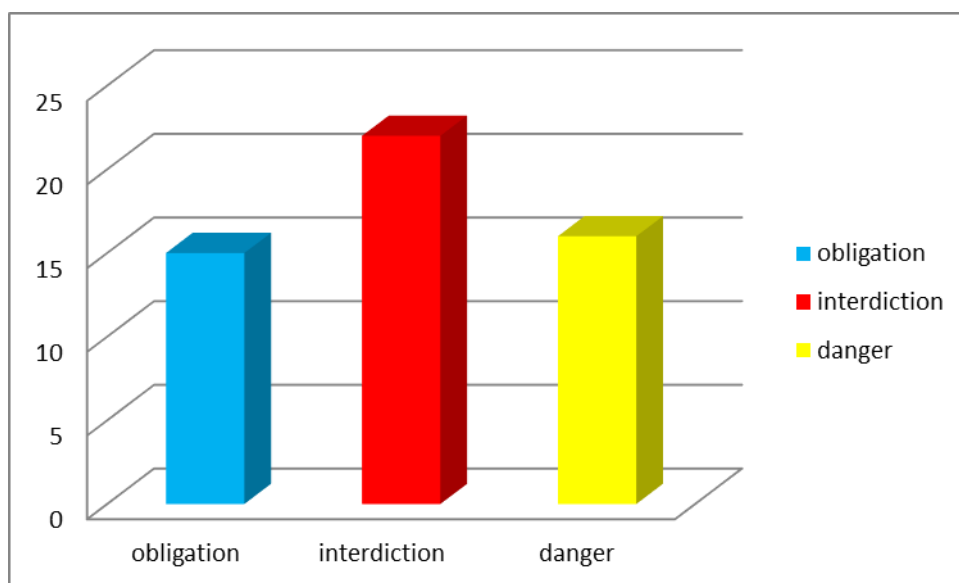
Tableau n° (8)

5^{ème} questions : Pouvez-vous nous dire quelle est la signification du triangle rouge avec un fond blanc sur un panneau ?

	Effectif observé	Pourcentage	Effectif théorique	Résidu	Khi-deux	ddl	Signification asymptotique	Décision
Obligation	15	28 %	17,7	-2,7	1.62	2	0.444	Non Signifiant
Interdiction	22	42%	17,7	4,3				
Danger	16	30%	17,7	-1,7				
Total	53							

D'après le tableau ci-dessus, nous remarquons que les réponses données par les enquêtés dans notre échantillon et qui sont au nombre de(53) personnes sont réparties au nombre de trois catégories, la première tranche a répondu à la question n°17 par « oui », et ils sont au nombre de (15) et donc d'un pourcentage de (28%), cependant la deuxième tranche contient les personnes qui ont répondu par « non » et ils sont au nombre de(22) et donc d'un pourcentage de (42%), alors que le pourcentage de la troisième tranche est de (30%) et cela concerne les gens qui ont répondu par « des fois » et qui sont au nombre de (16), et afin d'être sûr des effectifs observés et des pourcentages, nous avons utilisé la référence statistique (k), car nous remarquons d'après le tableau ci-dessus que la valeur de (k) au Degré de liberté(2) est estimée à 1.62 est qui est une valeur statistique dans la valeur de ($\alpha=0.05$) est par conséquent il y a pas de signification asymptotique entre les trois tranches , et le pourcentage de confirmation de ce résultat est de 95% et avec une probabilité d'erreur de 5% .

Chapitre 9 : Présentation du questionnaire et interprétation des résultats



Commentaire :

Voilà que cette question montre l'importance du fait de varier et multiplier nos interrogations à l'égard de ce sujet en obtenant des réponses comme celles-ci :

La vraie signification du triangle, rouge en bordure, blanc au fond, c'est « un danger » et donc il appelle à doubler de vigilance et de faire très attention, on a voulu par cette question vérifier la tangibilité et l'exactitude des réponses données dans questions qui ont précédé, toutefois la plus part des personnes questionnées pensent que c'est obligation alors que c'est NON, cela confirme bien sûr notre hypothèse « la plupart des conducteurs ne connaissent pas la signification des panneaux(formes, couleur...etc.).

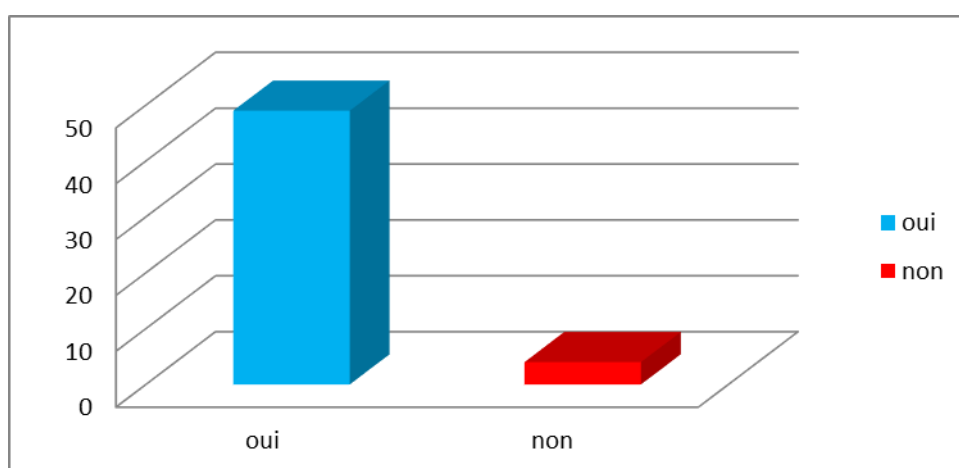
Tableau n° (9)

6ème question : D'après vous, les couleurs qu'on voit sur les panneaux ont-ils une signification ?

	Effectif observé	Pourcentage	Effectif théorique	Résidu	Khi-deux	ddl	Signification asymptotique	Décision
Oui	49	92 %	26,5	22,5	38.20	1	0.000	Signifiant au ($\alpha=0.01$)
Non	4	8%	26,5	-22,5				
Total	53							

Chapitre 9 : Présentation du questionnaire et interprétation des résultats

D'après le tableau ci-dessus, nous remarquons que les réponses données par les enquêtés dans notre échantillon et qui sont au nombre de (53) personnes sont réparties au nombre de deux catégories, la première tranche a répondu à la question n°16 par « oui », et ils sont au nombre de (49) et donc d'un pourcentage de (92%), cependant la deuxième tranche contient les personnes qui ont répondu par « non » et ils sont au nombre de (4) et donc d'un pourcentage de (8%), et afin d'être sûr des effectifs observés et des pourcentages, nous avons utilisé la référence statistique (k), car nous remarquons d'après le tableau ci-dessus que la valeur de (k)Degré de liberté (1) est estimée à 38.20 est qui est une valeur statistique dans la valeur de ($\alpha=0.01$) est par conséquent il y a effectivement et réellement une signification asymptotique entre les deux tranches au profit de la première d'entre elles et le pourcentage de confirmation de ce résultat est de 99% et avec une probabilité d'erreur de 1% .



Commentaire : Il est clair que nos conducteurs savent que les couleurs qu'on voit sur un panneau ont chacune un sens et c'était notre objectif, nous verrons dans ce qui va suivre s'ils connaissent exactement la signification de toutes ces couleurs (l'aspect chromatique).

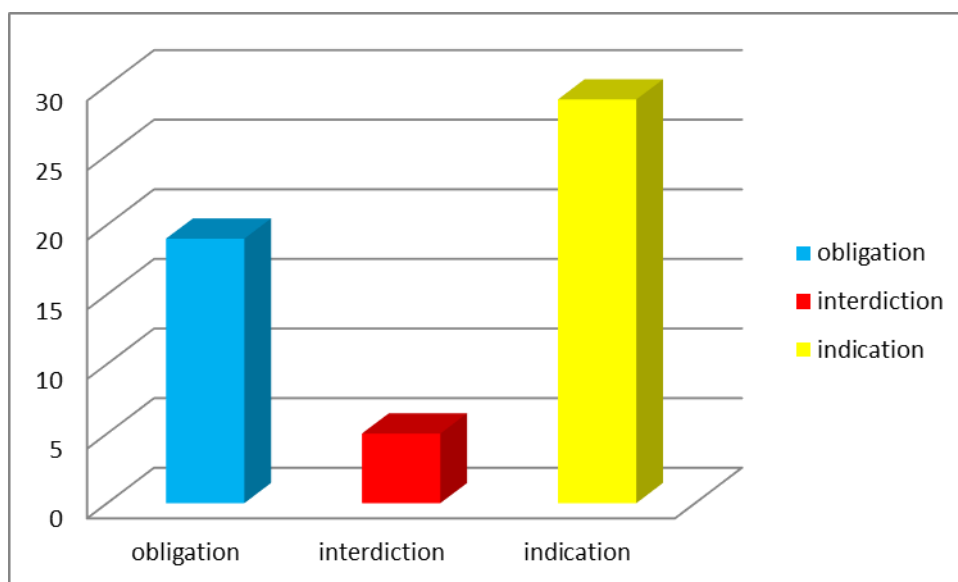
Tableau n° (10)

7ème question : Quelle est d'après vous la signification du cercle bleu avec un fond blanc sur un panneau ?

	Effectif observé	Pourcentage	Effectif théorique	Résidu	Khi-deux	ddl	Signification asymptotique	Décision
Obligation	19	36 %	17,7	1,3	16.45	2	0.000	Signifiant au ($\alpha=0.01$)
Interdiction	5	9%	17,7	-12,7				
Indication	29	55%	17,7	11,3				
Total	53							

Chapitre 9 : Présentation du questionnaire et interprétation des résultats

D'après le tableau ci-dessus, nous remarquons que les réponses données par les enquêtés dans notre échantillon et qui sont au nombre de (53) personnes sont réparties au nombre de trois catégories, la première tranche a répondu à la question n°18 par « obligation», et ils sont au nombre de (19) et donc d'un pourcentage de (36%), cependant la deuxième tranche contient les personnes qui ont répondu par « interdiction» et ils sont au nombre de (5) et donc d'un pourcentage de (9%), alors que le pourcentage de la troisième tranche est de (55%) et cela concerne les gens qui ont répondu par « danger» et qui sont au nombre de (29), et afin d'être sûr des effectifs observés et des pourcentages, nous avons utilisé la référence statistique (k), car nous remarquons d'après le tableau ci-dessus que la valeur de (k) au Degré de liberté(2) est estimée à 16.45 est qui est une valeur statistique dans la valeur de ($\alpha=0.01$) est par conséquent il y a effectivement et réellement une signification asymptotique entre les trois tranches au profit de la troisième d'entre elles et le pourcentage de confirmation de ce résultat est de 99% et avec une probabilité d'erreur de 1% .



Commentaire :

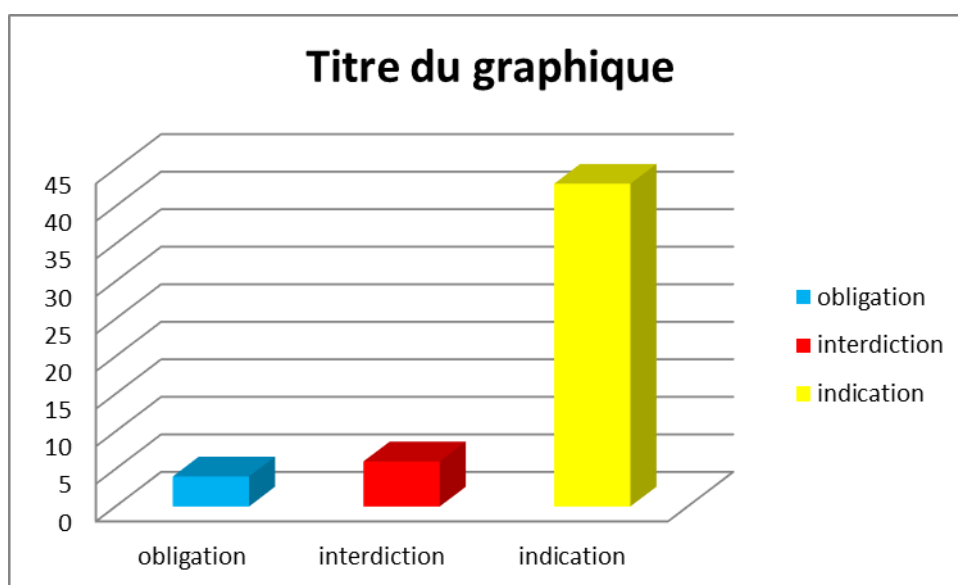
Cette question tout comme la précédente, sont posées dans le but de vérifier les réponses données dans les premières questions et c'est vraiment intéressant car il s'avère que la plupart des questionnés ont donné une mauvaise réponse car un cercle bleu avec un fond blanc (ou beige) est une obligation et non un danger comme c'est mentionné sur le graphique et c'est une autre confirmation à nos hypothèses.

Tableau n° (11)

8^{ème} questions : Quelle est la signification de la forme rectangulaire d'un panneau ?

	Effectif observé	Pourcentage	Effectif théorique	Résidu	Khi-deux	ddl	Signification asymptotique	Décision
Obligation	4	8 %	17,7	-13,7	54.60	2	0.000	Signifiant au ($\alpha=0.01$)
Interdiction	6	11%	17,7	-11,7				
Indication	43	81%	17,7	25,3				
Total	53							

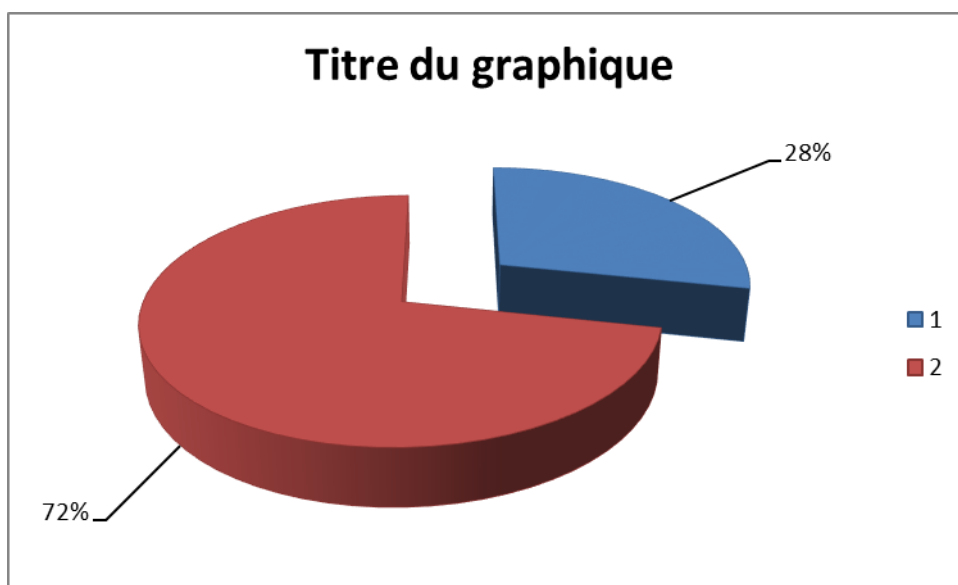
D'après le tableau ci-dessus, nous remarquons que les réponses données par les enquêtés dans notre échantillon et qui sont au nombre de(53) personnes sont réparties au nombre de trois catégories, la première tranche a répondu à la question n°19 par « obligation», et ils sont au nombre de (4) et donc d'un pourcentage de (8%), cependant la deuxième tranche contient les personnes qui ont répondu par « interdiction» et ils sont au nombre de(6) et donc d'un pourcentage de (11%), alors que le pourcentage de la troisième tranche est de (81%) et cela concerne les gens qui ont répondu par « danger» et qui sont au nombre de (43), et afin d'être sûr des effectifs observés et des pourcentages, nous avons utilisé la référence statistique (k), car nous remarquons d'après le tableau ci-dessus que la valeur de (k) au Degré de liberté(2) est estimée à 54.60 est qui est une valeur statistique dans la valeur de ($\alpha=0.01$) est par conséquent il y a effectivement et réellement une signification asymptotique entre les trois tranches au profit de la troisième d'entre elles et le pourcentage de confirmation de ce résultat est de 99% et avec une probabilité d'erreur de 1% .



Commentaire : Les panneaux rectangulaires qui ne contiennent généralement aucune couleur(et qui sont des panneaux indicateurs) et où la majorité des répondants ont pu donner la bonne réponse.

9ème question : Que signifie la couleur jaune sur un fond d'un panneau ?

C'est une question ouverte, par laquelle, nous avons voulu tester les connaissances des conducteurs ciblés en ce qui concerne la signification des couleurs sur les panneaux, normalement le jaune signifie : un **panneau temporaire à cause de travaux momentanés**.



Bleu : juste

Rouge : faux

Commentaire : Les réponses qu'on a obtenues varient entre « danger », « travaux », « attention », à vrai dire nous avons hésité à les considérer comme justes, ainsi les résultats démontrent que la majorité des réponses étaient fausses, et qu'une minorité 28 % a pu donner la vraie signification de la couleur du panneau.

2^{ème} axe

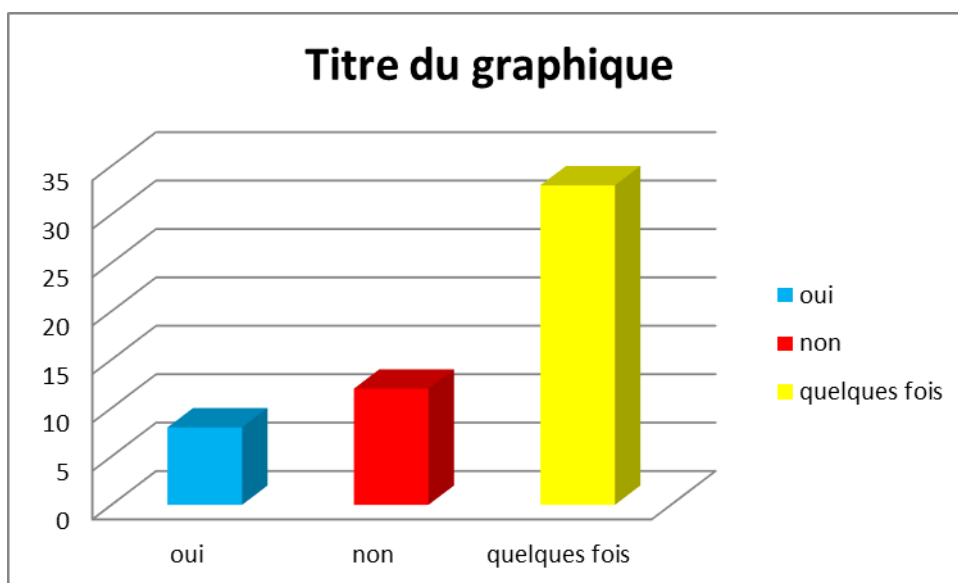
Nous supposons aussi que ces panneaux soient insuffisants « manque d'informations », donc cette relation (HVE), homme/véhicule/ environnement, ne fonctionne pas convenablement et là nous touchons bien-sur à la linguistique urbaine puisque il s'agit de panneaux qui fournissent des informations à travers les messages, sémiotiques soient-ils ou linguistiques, aux usagers considérés ici comme récepteurs de ces messages dans une interaction censée être durable durant tout déplacement.

Tableau n° 12

10ème question : Trouvez-vous que la signalétique routière lors de vos déplacements est suffisamment attractive afin d'attirer l'attention du conducteur

	Effectif observé	Pourcentage	Effectif théorique	Résidu	Khi-deux	ddl	Signification asymptotique	Décision
Oui	8	15 %	17,7	-9,7	20.41	2	0.000	Signifiant au ($\alpha=0.01$)
Non	12	23%	17,7	-5,7				
Quelque Fois	33	62%	17,7	15,3				
Total	53							

D'après le tableau ci-dessus, nous remarquons que les réponses données par les enquêtés dans notre échantillon et qui sont au nombre de(53) personnes sont réparties au nombre de trois catégories, la première tranche a répondu à la question n°6 par « oui », et ils sont au nombre de (8) et donc d'un pourcentage de (15%), cependant la deuxième tranche contient les personnes qui ont répondu par « non » et ils sont au nombre de(12) et donc d'un pourcentage de (23%), alors que le pourcentage de la troisième tranche est de (62%) et cela concerne les gens qui ont répondu par « quelques-uns » et qui sont au nombre de (33), et afin d'être sûr des effectifs observés et des pourcentages, nous avons utilisé la référence statistique (k), car nous remarquons d'après le tableau ci-dessus que la valeur de (k) au Degré de liberté(2) est estimée à 20.41 est qui est une valeur statistique dans la valeur de ($\alpha=0.01$) est par conséquent il y a effectivement et réellement une signification asymptotique entre les trois tranches au profit de la troisième d'entre elles et le pourcentage de confirmation de ce résultat est de 99% et avec une probabilité d'erreur de 1% .



Commentaire :

L'objectif de cette question était de savoir si la signalisation routière est assez attractive c'est-à-dire du point de vue de l'état des panneaux leur répartition, l'information et les messages à transmettre ... etc.

La plus part des questionnés pensent que la signalétique routière n'est pas toujours assez attractive afin d'attirer l'attention des conducteurs sur les informations fournies, et cela est d'un pourcentage de 62%, cependant 23% pensent qu'elle n'est pas attractive, alors que 15 % la trouve attractive, et là aussi nous nous apercevons que notre hypothèse a une part de vérité sur terrain.

Tableau n° 13

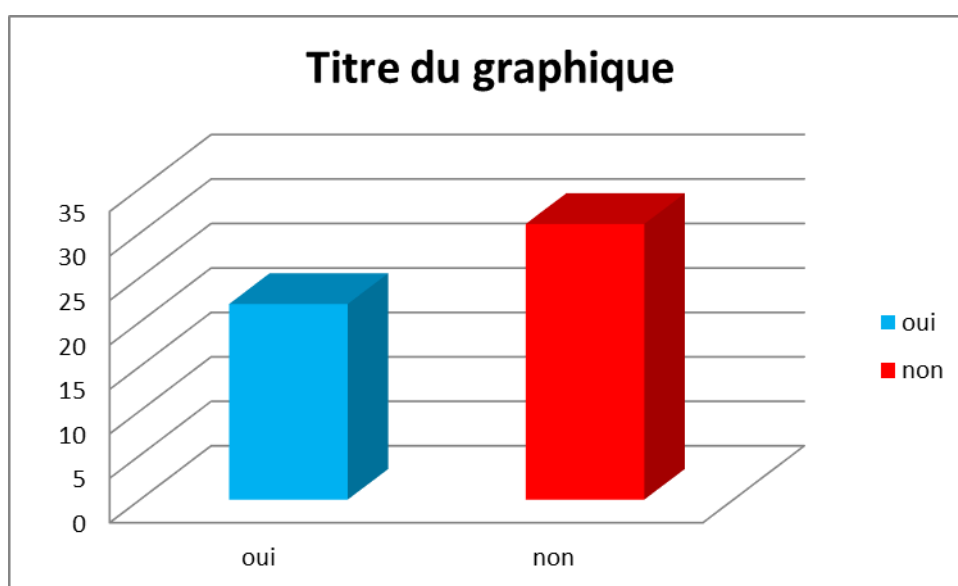
11ème question : Concernant le nombre des panneaux(les rappels).

Est ce que la présence des panneaux sur nos routes est vraiment suffisante pour fournir assez d'informations et rappeler les circonstances de la conduite ?

	Effectif observé	Pourcentage	Effectif théorique	Résidu	Khi-deux	ddl	Signification asymptotique	Décision
Oui	22	42 %	26,5	-4,5	1.52	1	0.216	Non Signifiant
Non	31	58%	26,5	4,5				
Total	53							

Chapitre 9 : Présentation du questionnaire et interprétation des résultats

D'après le tableau ci-dessus, nous remarquons que les réponses données par les enquêtés dans notre échantillon et qui sont au nombre de (53) personnes sont réparties au nombre de deux catégories, la première tranche a répondu à la question n°7 par « oui », et ils sont au nombre de (22) et donc d'un pourcentage de (42%), cependant la deuxième tranche contient les personnes qui ont répondu par « non » et ils sont au nombre de (31) et donc d'un pourcentage de (58%), et afin d'être sûr des effectifs observés et des pourcentages, nous avons utilisé la référence statistique (k), car nous remarquons d'après le tableau ci-dessus que la valeur de (k)Degré de liberté (1) est estimée à 1.52 est qui est une valeur statistique dans la valeur de ($\alpha=0.01$) est par conséquent il y a pas signification asymptotique entre les trois tranches , et le pourcentage de confirmation de ce résultat est de 95% et avec une probabilité d'erreur de 5% .



Commentaire : L'objectif de cette question est de savoir si le nombre de panneaux qui servent à munir nos conducteurs d'un nombre suffisant d'informations dont ils ont besoin, est suffisant.

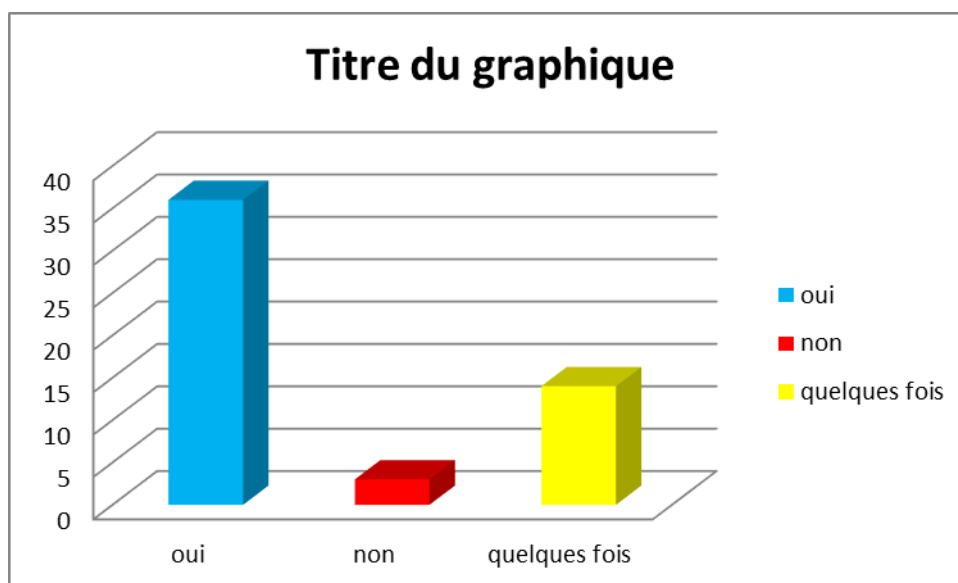
Les représentations sont claires, la majorité pense que la présence des panneaux sur nos routes reste insuffisante, il s'agit des longs trajets, bien qu'il n'y ait pas de précision, le point était mis par certains questionnés sur le fait qu'il y a absence totale de panneaux pouvant guider et orienter les conducteurs dans la plupart des nouveaux quartiers dans notre région, où nous sommes allés pour faire le constat et c'était l'absence totale des panneaux, (un détail que nous retrouverons dans l'une des questions ouvertes posées à nos informateurs).

Tableau n° 14

12ème question : Pensez-vous vraiment que ces panneaux signalétiques vous mettent en contact avec votre environnement (la route, les autres conducteurs, tout ce qui peut vraiment orienter votre conduite) ?

	Effectif observé	Pourcentage	Effectif théorique	Résidu	Khi-deux	ddl	Signification asymptotique	Décision
Oui	36	68 %	17,7	18,3	31.96	2	0.000	Signifiant au ($\alpha=0.01$)
Non	3	6%	17,7	-14,7				
Quelque Fois	14	26%	17,7	-3,7				
Total	53							

D'après le tableau ci-dessus, nous remarquons que les réponses données par les enquêtés dans notre échantillon et qui sont au nombre de (53) personnes sont réparties au nombre de trois catégories, la première tranche a répondu à la question n°11 par « oui », et ils sont au nombre de (36) et donc d'un pourcentage de (68%), cependant la deuxième tranche contient les personnes qui ont répondu par « non » et ils sont au nombre de (3) et donc d'un pourcentage de (6%), alors que le pourcentage de la troisième tranche est de (26%) et cela concerne les gens qui ont répondu par « quelques fois » et qui sont au nombre de (14), et afin d'être sûr des effectifs observés et des pourcentages, nous avons utilisé la référence statistique (k), car nous remarquons d'après le tableau ci-dessus que la valeur de (k) au Degré de liberté(2) est estimée à 31.96 est qui est une valeur statistique dans la valeur de ($\alpha=0.01$) est par conséquent il y a effectivement et réellement une signification asymptotique entre les trois tranches au profit de la première d'entre elles et le pourcentage de confirmation de ce résultat est de 99% et avec une probabilité d'erreur de 1% .



Commentaire : L'objectif de cette question était de savoir si les panneaux implantés sont suffisants pour mettre le conducteur en relation de communication (information : instruction, rappels, régulation et surtout en interaction) avec son environnement et les autres conducteurs.

La majorité pense donc, que même s'il n'y en a pas assez, mais ces panneaux réussissent quand même à mettre le conducteur en contact avec son environnement, cela démontre l'importance des panneaux et de l'information à travers les messages qu'ils véhiculent pour le bon fonctionnement de relation H.V.E.

Tableau n°15

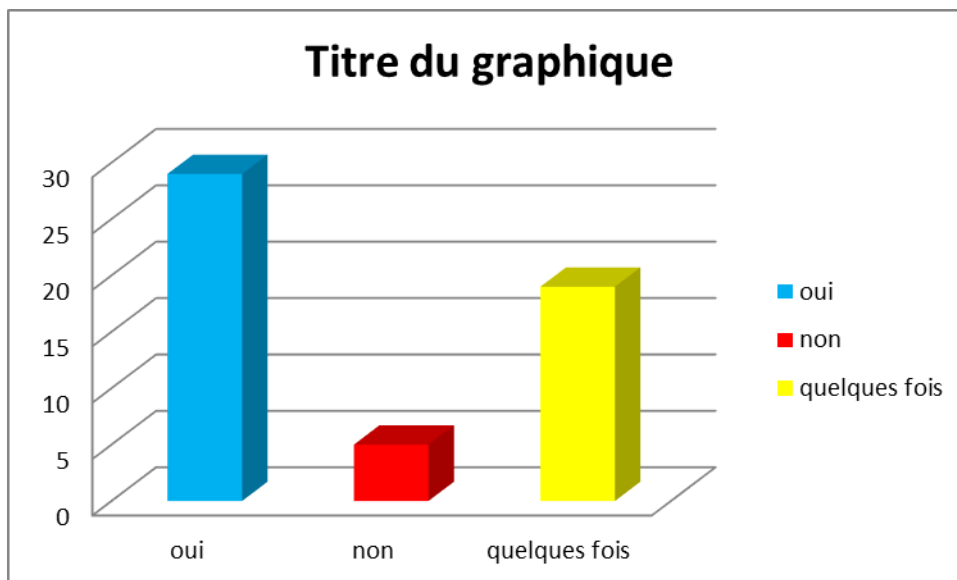
13ème question : Cette attention, envers votre environnement pendant que vous conduisez, est-elle permanente ?

	Effectif observé	Pourcentage	Effectif théorique	Résidu	Khi-deux	ddl	Signification asymptotique	Décision
Oui	29	55 %	17,7	11,3	16.45	2	0.000	Signifiant au ($\alpha=0.01$)
Non	5	9%	17,7	-12,7				
Quelque Fois	19	36%	17,7	1,3				
Total	53							

D'après le tableau ci-dessus, nous remarquons que les réponses données par les enquêtés dans notre échantillon et qui sont au nombre de(53) personnes sont réparties au nombre de trois catégories, la première tranche a répondu à la question n°12 par « oui », et ils sont au

Chapitre 9 : Présentation du questionnaire et interprétation des résultats

nombre de (29) et donc d'un pourcentage de (55%), cependant la deuxième tranche contient les personnes qui ont répondu par « non » et ils sont au nombre de (6) et donc d'un pourcentage de (9%), alors que le pourcentage de la troisième tranche est de (36%) et cela concerne les gens qui ont répondu par « quelques fois » et qui sont au nombre de (19), et afin d'être sûr des effectifs observés et des pourcentages, nous avons utilisé la référence statistique (k), car nous remarquons d'après le tableau ci-dessus que la valeur de (k) au Degré de liberté(2) est estimée à 16.45 est qui est une valeur statistique dans la valeur de ($\alpha=0.01$) est par conséquent il y a effectivement et réellement une signification asymptotique entre les trois tranches au profit de la première d'entre elles et le pourcentage de confirmation de ce résultat est de 99% et avec une probabilité d'erreur de 1% .



Commentaire : Cette question a été posée dans le but de savoir si nos enquêtés prêtaient attention, aux instructions et aux messages qui leur sont destinés une fois au volant, autrement dit quand le conducteur est face à son volant, il doit se concentrer avec ce qui se passe autour de lui, ces panneaux, nous avons vu qu'ils sont considérés par certains théoriciens comme des pseudos textes.

La plupart des réponses étaient « oui », un bon nombre a répondu par quelques fois, et il y en a ceux qui ont répondu carrément par non. Faut-il encore s'en assurer ?

14^{ème} question : A votre sens, quels sont les panneaux qu'on doit implanter d'avantage sur nos trajets pour plus de sécurité et moins de risque routier ?

L'objectif de cette question était de voir et d'essayer de trouver ou de suggérer des solutions à nos questions de recherches secondaires sur terrain en prenant en compte et

en considération les avis et les réponses des enquêtés, en tant que témoin de ce qui se passe sur place

Réponses

1/Il y a suffisamment de panneaux, le problème est dans le non-respect de ces panneaux.

2/Il faut mettre plus de panneaux devant les écoles et les hôpitaux.

3/ Il faut mettre plus de passages pour piétons.

4/ Il faut implanter les types de panneaux (interdiction, indication, obligation)

5/ Les panneaux linguistiques.

6/ Les panneaux limitant la vitesse/

7/ Limitation de vitesse (rappel)

8/ Limitation de vitesse/

9/ Panneaux d'indication de travaux pendant la nuit.

10/ Panneaux pour protéger les piétons.

11/ Des panneaux indiquant les ralentisseurs

12 /Panneau de limitation de vitesse.

13/ L'ensemble des panneaux du code de la route.

14/ Panneau de danger imprévu.

15/Nous remarquons un manque flagrant voire l'absence totale des panneaux dans les villages et les petites localités.

16 /Panneaux indiquant les tournants et les carrefours.

17 / Les panneaux de limitation de vitesse.

18/ Panneaux d'indication.

20/ Panneaux d'indication.

21/Limitation de vitesse.

22/ Panneaux indiquant les déviations, les cassis, le stop, la mouvance des sables/

23/Panneaux d'interdiction, de sensibilisation et les panneaux linguistiques

24/Ceux d'indication de limitation de vitesse.

25/Panneaux indiquant l'obligation et l'interdiction.

26/ Panneaux concernant l'annonce de la présence des dos d'âne, travaux, risque d'éblouissement, rétrécissement de la chaussée,

27/Panneaux d'interdiction

28/ Ceux indiquant les dos d'âne

29/ Des panneaux électroniques (lumineux) pour avertir et informer.

Commentaire :

Il faut implanter d'avantage de panneaux, comme une première remarque, ensuite il faut insister sur la limitation de vitesse. Panneaux annonçant la présence des dos d'âne, que nous avons qualifiés de « destructeurs » plutôt que « ralentisseurs » (complètement hors normes et inattendus).

Ce qui est vraiment d'une grande importance dans ces propositions, c'est l'absence presque totale de panneaux dans les nouvelles cités (datant des années 90) et où, nous ne trouvons pas un seul panneau !!!!!!!!!!!!!!!!, de quelle communication, de quelle information et de quel message s'agit-il ici ? (images et vidéos dans les annexes)

3^{ème} axe

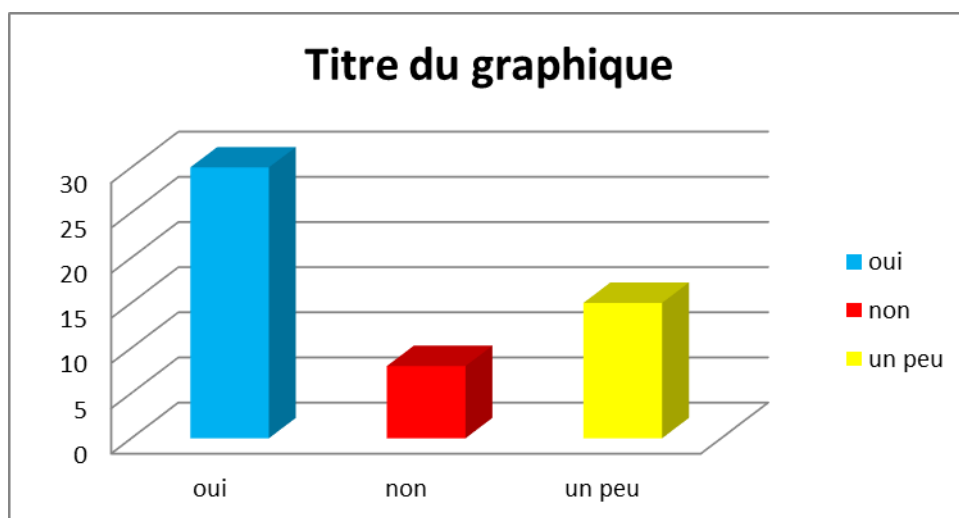
Nous pensons à cet égard que le conducteur ne donne pas aux panneaux leur juste valeur, en oubliant qu'ils sont là pour être respectés, il est question ici de la culture du signe et surtout quand il s'agit du code de la route que beaucoup de théories de la sémiotique du langage y ont accordé une grande importance.

Tableau n° 16

15^{ème} question : êtes- vous conscients de l'importance des messages contenus dans les panneaux routiers ?

	Effectif observé	Pourcentage	Effectif théorique	Résidu	Khi-deux	ddl	Signification asymptotique	Décision
Oui	30	57 %	17,7	12,3	14.30	2	0.001	Signifiant au ($\alpha=0.01$)
Non	8	15%	17,7	-9,7				
un peu	15	28%	17,7	-2,7				
Total	53							

D'après le tableau ci-dessus, nous remarquons que les réponses données par les enquêtés dans notre échantillon et qui sont au nombre de(53) personnes sont réparties au nombre de trois catégories, la première tranche a répondu à la question n°3 par « oui », et ils sont au nombre de (30) et donc d'un pourcentage de (57%), cependant la deuxième tranche contient les personnes qui ont répondu par « non » et ils sont au nombre de(8) et donc d'un pourcentage de (15%), alors que le pourcentage de la troisième tranche est de (21%) et cela concerne les gens qui ont répondu par « un peu » et qui sont au nombre de (15), et afin d'être sûr des effectifs observés et des pourcentages, nous avons utilisé la référence statistique (k), car nous remarquons d'après le tableau ci-dessus que la valeur de (k)au Degré de liberté(2) est estimée à 14.30 est qui est une valeur statistique dans la valeur de ($\alpha=0.01$) est par conséquent il y a effectivement et réellement une signification asymptotique entre les trois tranches au profit de la première d'entre elles et le pourcentage de confirmation de ce résultat est de 99% et avec une probabilité d'erreur de 1% .



Commentaire : Etre conscient, suppose lire et comprendre mais aussi accorder une importance à ce dont on parle, la question était posée dans le but de vérifier le degré de culture du langage des signes chez nos enquêtés et voir jusqu'où peut aller cette prise de conscience de la chose, il s'avère cependant que les enquêtés sont assez conscients bien qu'il y ait certains, prétendant être peu conscients, et ce qui nous a surpris c'est la catégorie qui a répondu carrément par : « Ne pas être conscients », pour eux « conduire c'est pour conduire », sans aucune conscience de l'importance des contenus des panneaux.

Tableau n° 17

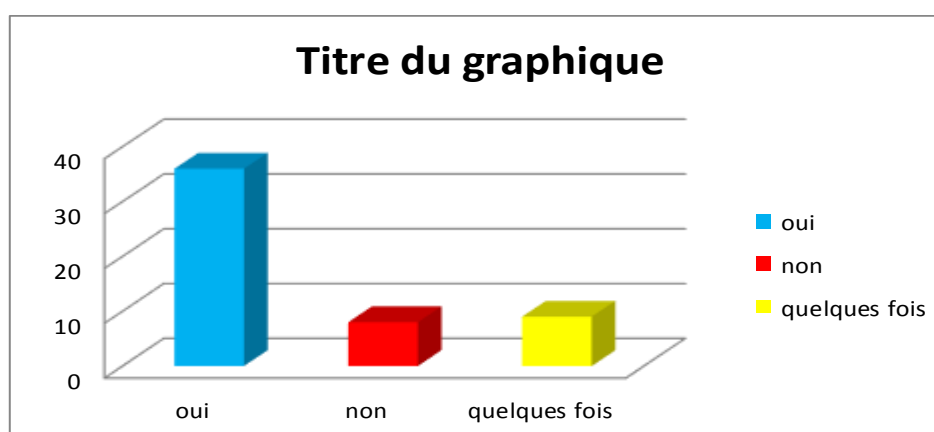
16ème question : Etes-vous convaincus de l'importance des informations contenues sur les panneaux routiers?

	Effectif observé	Pourcentage	Effectif théorique	Résidu	Khi-deux	ddl	Signification asymptotique	Décision
Oui	36	68 %	17,7	18,3	28.56	2	0.000	Signifiant au ($\alpha=0.01$)
Non	8	15%	17,7	-9,7				
Quelque Fois	9	17%	17,7	-8,7				
Total	53							

D'après le tableau ci-dessus, nous remarquons que les réponses données par les enquêtés dans notre échantillon et qui sont au nombre de(53) personnes sont réparties au nombre de trois catégories, la première tranche a répondu à la question n°4 par « oui », et ils sont au nombre de (36) et donc d'un pourcentage de (68%), cependant la deuxième tranche contient

Chapitre 9 : Présentation du questionnaire et interprétation des résultats

les personnes qui ont répondu par « non » et ils sont au nombre de (8) et donc d'un pourcentage de (15%), alors que le pourcentage de la troisième tranche est de (17%) et cela concerne les gens qui ont répondu par « quelques fois » et qui sont au nombre de (9), et afin d'être sûr des effectifs observés et des pourcentages, nous avons utilisé la référence statistique (k), car nous remarquons d'après le tableau ci-dessus que la valeur de (k) au Degré de liberté (2) est estimée à 28.56 est qui est une valeur statistique dans la valeur de ($\alpha=0.01$) est par conséquent il y a effectivement et réellement une signification asymptotique entre les trois tranches au profit de la première d'entre elles et le pourcentage de confirmation de ce résultat est de 99% et avec une probabilité d'erreur de 1% .



Commentaire : Il est clair que c'est une question qui rejoint la précédente, bien que celle-ci insiste plutôt sur la conviction du conducteur de l'importance de ce que véhiculent ces panneaux comme informations utiles à la conduite.

La majorité pensent que oui et qu'ils sont convaincus de l'importance de ces panneaux, toutefois et à un même pourcentage presque, certains avancent qu'ils le sont quelques fois seulement, d'autres avouent qu'ils ne sont pas convaincus de l'importance de ces messages (la minorité).

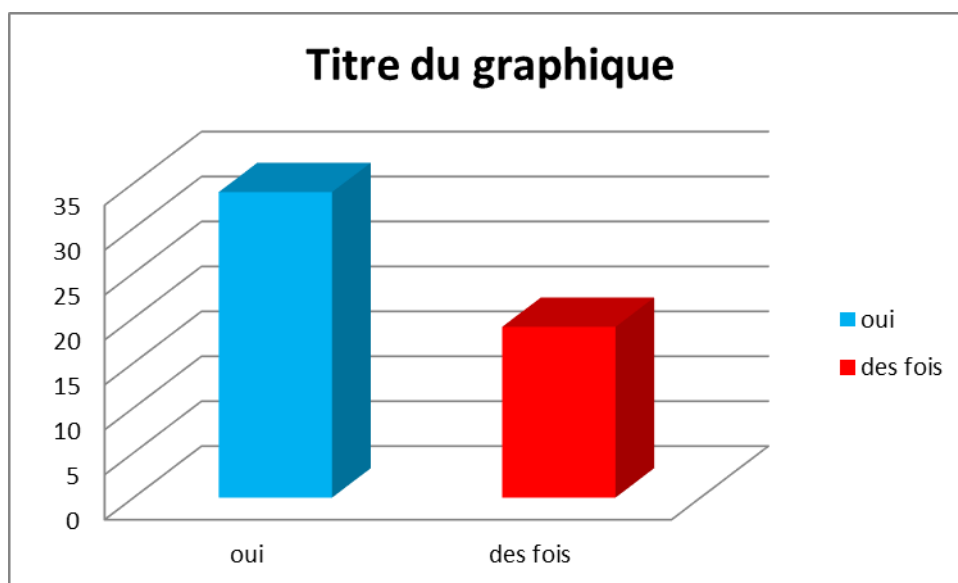
Tableau n° 18

17ème question : Pensez-vous que le respect des panneaux est impératif ?

	Effectif observé	Pourcentage	Effectif théorique	Résidu	Khi-deux	ddl	Signification asymptotique	Décision
Oui	34	64 %	26,5	7,5	4.24	1	0.039	Signifiant au ($\alpha=0.05$)
Des fois	19	36%	26,5	-7,5				
Total	53							

Chapitre 9 : Présentation du questionnaire et interprétation des résultats

D'après le tableau ci-dessus, nous remarquons que les réponses données par les enquêtés dans notre échantillon et qui sont au nombre de (53) personnes sont réparties au nombre de deux catégories, la première tranche a répondu à la question n°8 par « oui », et ils sont au nombre de (34) et donc d'un pourcentage de (64%), cependant la deuxième tranche contient les personnes qui ont répondu par « des fois » et ils sont au nombre de (19) et donc d'un pourcentage de (36%), et afin d'être sûr des effectifs observés et des pourcentages, nous avons utilisé la référence statistique (k), car nous remarquons d'après le tableau ci-dessus que la valeur de (k) au Degré de liberté(1) est estimée à 4.24 est qui est une valeur statistique dans la valeur de ($\alpha=0.05$) est par conséquent il y a effectivement et réellement une signification asymptotique entre les trois tranches au profit de la première d'entre elles et le pourcentage de confirmation de ce résultat est de 95% et avec une probabilité d'erreur de 5% .



Commentaire : l'objectif de cette question est de tester l'opinion des enquêtés sur la force exécutoire de ces panneaux et s'ils savaient réellement que ces messages doivent être respectés et qu'ils sont effectivement impératif, c'est à dire que le conducteur n'a pas le choix ; il doit plutôt suivre les directives des panneaux et nous parlons surtout de la catégorie des : « interdictions et d'obligations ».

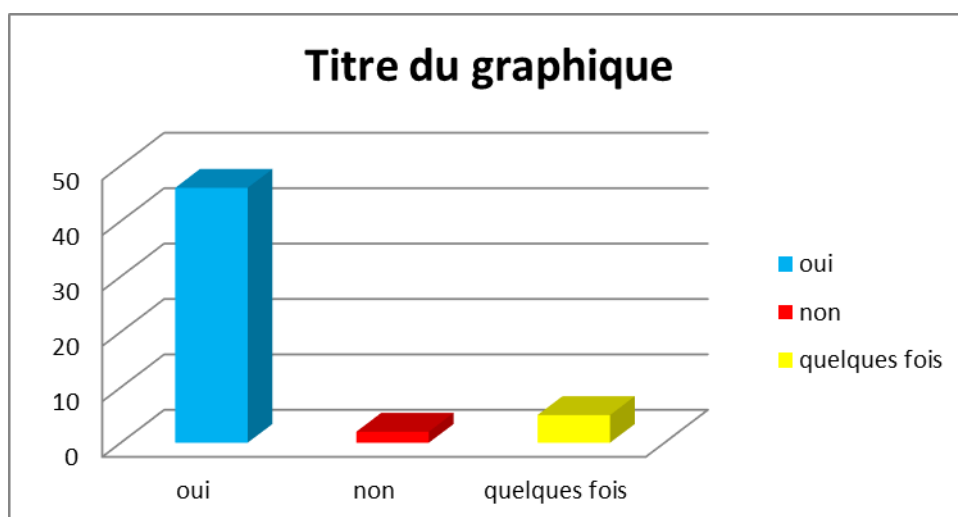
Une bonne partie des enquêtés prétend savoir que ces panneaux revêtent un caractère "impératif", alors qu'il y a un certain pourcentage qui présume que c'est « des fois » seulement, donc ils reconnaissent ce caractère, peut être en la présence d'un tout sécuritaire (un policier ou un gendarme).

Tableau n° 19

18ème question : Mesurez-vous le degré de danger et le risque que vous preniez quand vous ne respectez pas les indications dictées par panneaux signalétiques ?

	Effectif observé	Pourcentage	Effectif théorique	Résidu	Khi-deux	ddl	Signification asymptotique	Décision
Oui	46	87 %	17,7	28,3	68.41	2	0.000	Signifiant au ($\alpha=0.01$)
Non	2	4%	17,7	-15,7				
Quelque fois	5	9%	17,7	-12,7				
Total	53							

D'après le tableau ci-dessus, nous remarquons que les réponses données par les enquêtés dans notre échantillon et qui sont au nombre de(53) personnes sont réparties au nombre de trois catégories, la première tranche a répondu à la question n°13 par « oui », et ils sont au nombre de (46) et donc d'un pourcentage de (87%), cependant la deuxième tranche contient les personnes qui ont répondu par « non » et ils sont au nombre de(2) et donc d'un pourcentage de (4%), alors que le pourcentage de la troisième tranche est de (9%) et cela concerne les gens qui ont répondu par « quelques fois » et qui sont au nombre de (6), et afin d'être sûr des effectifs observés et des pourcentages, nous avons utilisé la référence statistique (k), car nous remarquons d'après le tableau ci-dessus que la valeur de (k) au Degré de liberté(2) est estimée à 68.41 est qui est une valeur statistique dans la valeur de ($\alpha=0.01$) est par conséquent il y a effectivement et réellement une signification asymptotique entre les trois tranches au profit de la première d'entre elles et le pourcentage de confirmation de ce résultat est de 99% et avec une probabilité d'erreur de 1% .



Chapitre 9 : Présentation du questionnaire et interprétation des résultats

Commentaire : l'objectif de cette question était de savoir si les conducteurs à qui nous avons posé ces questions sont assez vigilants et que la moindre négligence ou transgression des panneaux et de leurs messages, peut coûter cher, donc : mesurer le danger est aussi associé directement à l'attention accordée aux instructions fournies par les panneaux.

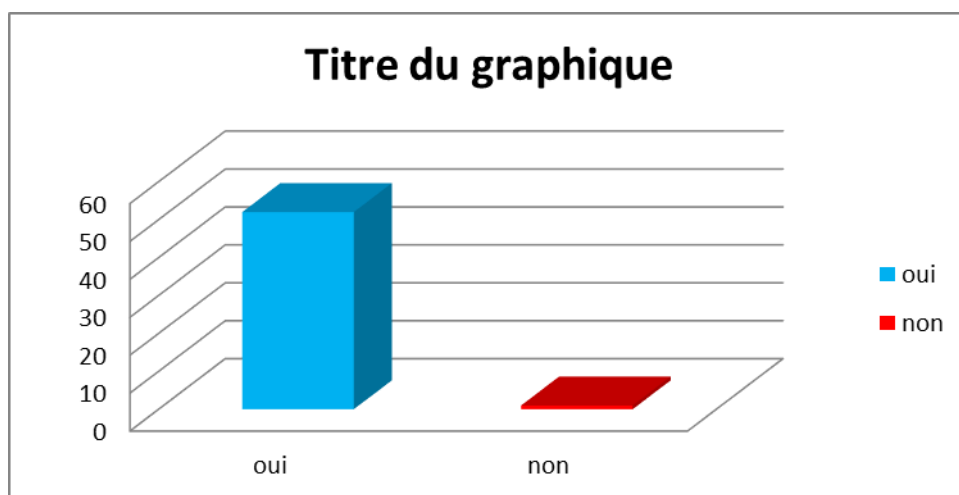
Les réponses sont clairement positives, chez la plupart, il y a cet éveil par rapport à la mesure du danger, une minorité prétend que mesurer le degré du danger n'a lieu que quelque fois.

Tableau n° 20

19ème questions êtes-vous conscients que la moindre transgression d'un panneau, entraîne le risque de mortalité pour vous et pour les autres ?

	Effectif observé	Pourcentage	Effectif théorique	Résidu	Khi-deux	ddl	Signification asymptotique	Décision
Oui	52	98 %	26,5	25,5	49.07	1	0.000	Signifiant au ($\alpha=0.01$)
Non	1	2%	26,5	-25,5				
Total	53							

D'après le tableau ci-dessus, nous remarquons que les réponses données par les enquêtés dans notre échantillon et qui sont au nombre de(53) personnes sont réparties au nombre de deux catégories, la première tranche a répondu à la question n°14 par « oui », et ils sont au nombre de (52) et donc d'un pourcentage de (98%), cependant la deuxième tranche contient les personnes qui ont répondu par « non » et ils sont au nombre de(1) et donc d'un pourcentage de (2%), et afin d'être sûr des effectifs observés et des pourcentages, nous avons utilisé la référence statistique (k), car nous remarquons d'après le tableau ci-dessus que la valeur de (k)Degré de liberté (1) est estimée à 49.07 est qui est une valeur statistique dans la valeur de ($\alpha=0.01$) est par conséquent il y a effectivement et réellement une signification asymptotique entre les deux tranches au profit de la première d'entre elles et le pourcentage de confirmation de ce résultat est de 99% et avec une probabilité d'erreur de 1% .



Commentaire : *le risque de mortalité*, la plupart des accidents mortels d'après les statistiques de la gendarmerie (voir l'annexe), sont dus au manque de respect et à la "non application" des instructions données sur les panneaux, cela se traduit par un problème dans l'interprétation du conducteur des informations et des messages qu'il voit, les enquêtés prétendent être conscients de ces transgressions, la question qui se pose maintenant c'est le mot « transgression », « Est ce ne pas bien interpréter le message ? », ou « ne pas le lire carrément » , ou « c'est être complètement indifférent à ces messages-là », et ça pourrait ouvrir une nouvelle piste dans le domaine de la neurolinguistique.

Donc, nous concluons que notre troisième hypothèse est infirmée, car les conducteurs d'après les réponses qu'ils ont données, « sont suffisamment conscients de l'importance des contenus des panneaux ».

4^{ème} axe

Nous soutenons ici l'hypothèse que :

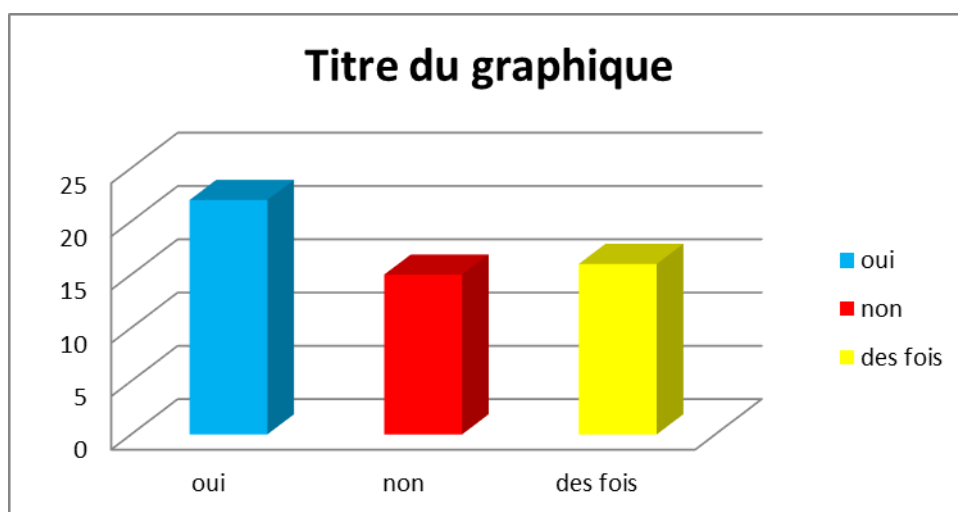
Les panneaux linguistiques contenant des messages de persuasion et de sensibilisation « conçus dans les deux langues », en français et en arabe pourraient avoir une influence sur les conducteurs, grâce à leur force « illocutoire » mais aussi par « l'implicite et le sous-entendu » de ces panneaux, et pourraient parfois être plus convainquant que ceux contenant des couleurs, des formes ou des icônes.

Tableau n°21

20^{ème} question : les panneaux routiers tels que : « papa, je préfère t'attendre que te perdre », « votre sécurité est notre priorité » ont-ils un impact sur vous ?

	Effectif observé	Pourcentage	Effectif théorique	Résidu	Khi-deux	ddl	Signification asymptotique	Décision
Oui	22	42 %	17,7	4,3	1.62	2	0.444	Non Signifiant
Non	15	28%	17,7	-2,7				
Des fois	16	30%	17,7	-1,7				
Total	53							

D'après le tableau ci-dessus, nous remarquons que les réponses données par les enquêtés dans notre échantillon et qui sont au nombre de(53) personnes sont réparties au nombre de trois catégories, la première tranche a répondu à la question n°9 par « oui », et ils sont au nombre de (22) et donc d'un pourcentage de (42%), cependant la deuxième tranche contient les personnes qui ont répondu par « non » et ils sont au nombre de(15) et donc d'un pourcentage de (28%), alors que le pourcentage de la troisième tranche est de (30%) et cela concerne les gens qui ont répondu par « des fois » et qui sont au nombre de (16), et afin d'être sûr des effectifs observés et des pourcentages, nous avons utilisé la référence statistique (k), car nous remarquons d'après le tableau ci-dessus que la valeur de (k) au Degré de liberté(2) est estimée à 1.62 est qui est une valeur statistique dans la valeur de ($\alpha=0.01$) est par conséquent il y a pas de signification asymptotique entre les trois tranches , et le pourcentage de confirmation de ce résultat est de 99% et avec une probabilité d'erreur de 1% .



Commentaire :

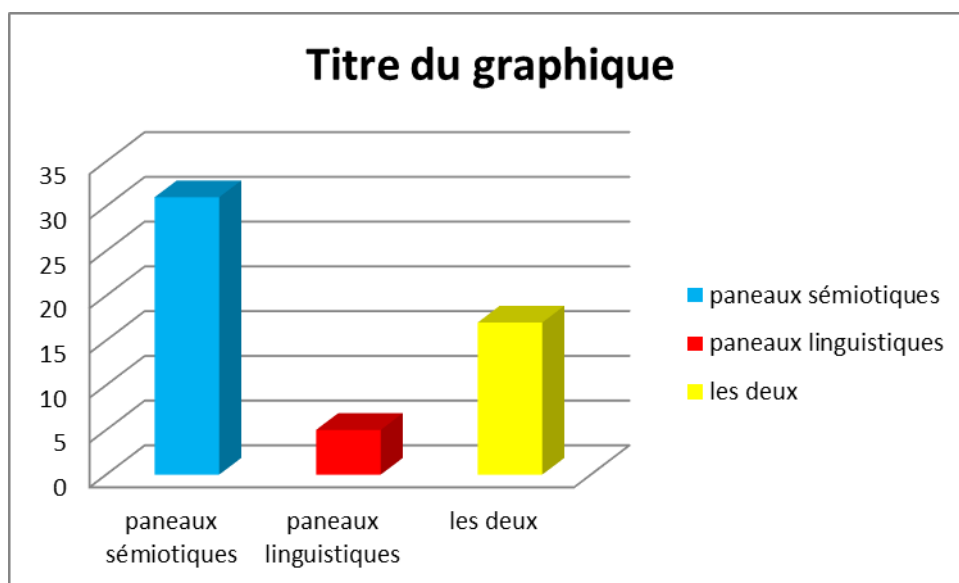
Les panneaux linguistiques d'après les résultats, ont eu un écho chez les enquêtés, 42% prétendent que ce genre de messages a un impact sur eux, c'est-à-dire qu'ils sont influencés par ce genre de message, nous pourrions vérifier cela dans la troisième partie de notre questionnaire, vient en deuxième lieu ceux qui ont répondu "des fois", nous attachons cela peut être à la force du message, il y a des messages plus forts sémantiquement que d'autres. Cependant le taux le plus faible a répondu par non et là, nous pensons aussi que cela peut être expliqué par le fait qu'il y ait une catégorie qui ne sait pas lire et une autre qui n'accorde pas d'importance aux messages écrits, vu leur niveau d'instruction limité.

Tableau n° 22

21^{ème} question : Lequel des deux types de panneaux a le plus d'impact sur vous :

	Effectif observé	Pourcentage	Effectif théorique	Résidu	Khi-deux	ddl	Signification asymptotique	Décision
panneaux sémiotiques	31	59 %	17,7	,13	19.17	2	0.000	Signifiant au ($\alpha=0.01$)
panneaux linguistiques	5	9%	17,7	-12,7				
les deux	17	32%	17,7	-,7				
Total	53							

D'après le tableau ci-dessus, nous remarquons que les réponses données par les enquêtés dans notre échantillon et qui sont au nombre de (53) personnes sont réparties au nombre de trois catégories, la première tranche a répondu à la question n°10 par « panneaux sémiotiques », et ils sont au nombre de (31) et donc d'un pourcentage de (59%), cependant la deuxième tranche contient les personnes qui ont répondu par « panneaux linguistiques » et ils sont au nombre de (5) et donc d'un pourcentage de (9%), alors que le pourcentage de la troisième tranche est de (32%) et cela concerne les gens qui ont répondu par « les deux » et qui sont au nombre de (17), et afin d'être sûr des effectifs observés et des pourcentages, nous avons utilisé la référence statistique (k), car nous remarquons d'après le tableau ci-dessus que la valeur de (k) au Degré de liberté(2) est estimée à 19.17 est qui est une valeur statistique dans la valeur de ($\alpha=0.01$) est par conséquent il y a effectivement et réellement une signification asymptotique entre les trois tranches au profit de la troisième d'entre elles et le pourcentage de confirmation de ce résultat est de 99% et avec une probabilité d'erreur de 1% .



Commentaire

Il s'avère que les panneaux sémiotiques ont plus d'influence et d'impact, 59% disent que les panneaux sémiotiques ont plus d'impact sur eux que les autres, nous pensons que cette catégorie qui est majoritaire préfèrent recourir au langage des signes afin de retrouver l'information à transmettre sur les panneaux du code de la route plutôt que de recourir à la langue écrite que nous supposons, qu'ils ont du mal à l'interpréter surtout, dans une langue seconde, ou même dans la langue maternelle, n'oublions pas qu'il y a une catégorie bien qu'elle soit minoritaire, de personnes illettrés (les taxieurs), et une partie de personnes ayant un niveau moyen.

Entretiens et résultats

La transcription des entretiens

[[[Questionnée n°1/ : femme ; niveau : universitaire (doctorante en sciences du langage « en sémiotique », âge : 35ans

1^{ère} question : Pensez-vous pouvoir reconnaître la signification de tous les panneaux routiers, du moins ceux que vous avez vus lors de votre formation ?

Réponse n°1/ :

Bon...les... connaître tous ssss..., Non ce n'est pas évident ! Je reconnais ceux que je croise tous les jours, à part ça..., pour être rrr sincère, je ne rappelle pas de tous les panneaux

Chapitre 9 : Présentation du questionnaire et interprétation des résultats

2^{ème} question : vous rappelez de toutes les informations (signes, signaux, couleurs, formes, symboles, etc.) dispensées lors de votre formation au sein des auto-écoles afin d'avoir votre permis de conduire ?

Réponse n°2/ :

Pour me rappeler tous les signes, signes... pas tous, mais on les croise pas tous sur nos routes,... bon...les formes euuuuhles symboles...

Donc euuh, ce qui fait quuuuuue les couleurs, je me rappelle, oui, ce qui est interdit, formes triangulaire, circulaire, des symboles, il y a des formes qui sont proches de la réalité.

Pardon je reviens sur la question concernant Les icones, là où je trouve des images où il y a des enfants, des animaux c'est proche de la réalité, c'est.... Plus facile euuuuh à à identifier, euh...il y a un lien de ressemblance entre le référent et l'image quoi...., le signe en question,...je vois que c'est primordial, on retient facilement.

3^{ème} question : êtes-vous conscients de l'importance des messages contenus dans les panneaux routiers :

Réponse n°3/ :

Conscient Eummm... !! on est conscients certes mais le problème se pose au niveau de l'application, Euuuuh''quand on conduit, on n'a pas le temps de voir... lire un panneau... le temps est insuffisant surtout quand on roule à une grande vitesse...

Commentaire : pourtant le message est bref !!!!!

« Bref ffff, certes, il faut surtout le mettre en valeur....

4^{ème} question : pensez-vous que votre formation au sein des auto-écoles, était suffisante et satisfaisante ?

Réponse n°4/ : Si elle est suffisante ? ... ouiiii....

Satisfaisante, quand on roule le formateur n'attire jamais notre attention vers les panneaux, on nous parle que des techniques de conduite.

5^{ème} question : trouvez-vous que la signalétique routière lors de vos déplacements est suffisamment attractive afin d'attirer l'attention du conducteur ?

Chapitre 9 : Présentation du questionnaire et interprétation des résultats

Réponse n°5 : Jeeee.... Recommande de les mettre en valeur, justement, on revient sur la taille et les couleurs....Euuuhon ne trouve pas des panneaux qui prennent en considération la technologie pour.... Euuuh interdire l'utilisation des portables en conduisant....il n y a aucun panneau qui rappelle cela....

Etttt... justement je fais de longs trajets M'sila Alger on n'en ne trouve pas assez exemple ...Euuuh dans le tronçon de Slatna, il n y a pas de panneau !!!! Que des dos d'âne pas de panneau !!!!

6ème question : pensez-vous que le respect des panneaux est impératif ?

Réponse n°6/ : [Oui...], ouiiii...il est impératif, on ... doit le respecter

7ème question : les panneaux routiers tels que « papa, je préfère t'attendre que te perdre », « votre sécurité est notre priorité », ont- ils un impact sur vous ?

Réponse n°7/ : Ça joue sur l'émotionnel.... Emmmm ça a de l'effet éééé ça peut jouer aussiiii surrr l'affectif Euuuh on s'y projette surtout....

8ème QUESTION : lequel a le plus d'impact sur vous ?

Réponse n°8/ : Les deux ...certes, mais on préfère plus de.... , on n'a pas le temps de lire..

On préfère qu'il y ait des panneaux sémiotiques....on dit une image vaut mille mots.... Je préfère surtout les icones, bennnn ...les messages linguistiques sont aussi d'une grande importance mais on n'a pas le temps de lire, euuuh dans un panneau, deux trois mots... pas plus.

9ème question : est ce que les panneaux vous mettent en contact avec votre environnement (la route, les autres conducteurs, tout ce qui peut vraiment orienter votre conduite ?

Réponse n°9/ : Est-ce que ça peut nous mettre en contact avec notre environnement ?, Bennnn oui, ça peut agirrrr ...EUUUUH sur nous, sur notre manière de conduire euuuheuuuh avec les autres conducteurs euuuh, oui parce que des fois en route... on peut signaler et demander.... Aux autres de ... respecter le code, de leur rappeler qu'il y a des panneaux, oui... c'est une communication avec la aaaa route, c'est une communication univoque de la route vers la voiture, on ne peut pas aaa agir sur la... route

Chapitre 9 : Présentation du questionnaire et interprétation des résultats

10ème question : cette attention, envers votre environnement pendant que vous conduisez, est-elle permanente ?

Réponse n°10 : Euuuuh justement pas tout le temps..... on est pris par des distractions, par des appels, par les connexions, par des réflexions, on reçoit des messages, je propose des panneaux qui interdisent l'utilisation des portables, il y en a même pas !!!!!

11ème question : êtes-vous conscient que la moindre transgression d'un panneau routier, entraîne le risque de mortalité ?

Ben oui....bien sûr, bien sûr.....Euuuh, il faut respecter les normes, car Euuuuh...ce n'est pas fortuit, il faut essayer de les respecter, ça oriente notre conduite, ça nous rappelle....

Après avoir montré quelques panneaux,

Question : Que pensez-vous des messages religieux, ça a un impact sur vous ou non ?

siii↑..... benn↑ ça n'a pas de rapport avec le code de la route, mais des fois, ça nous rappelle notre relation avec le Bon DIEU, ça nous rappelle la mort.....on se dit... qu'il faut plus d'attention en étant responsables de notre vie et celle des autres

QUESTION : si vous êtes à 120km/h et vous voyez ce panneau, vous diminuez la vitesse ?

REPONSE : oui.... Ça va me rappeler que je suis exposée au risque de la mort.....

QUESTION / : Un âne attaché à un panneau, est ce que ça ne reflète pas quelque part, la culture du signe chez nous ?

REPONSE/ : ça reflète de désintérêt.... L'importance qu'on accorde à un panneau routier, accorder un âne à un panneau....mais c'est juste ... le fait de voir çaaaaa il n y a pas de culture du signe chez nous....]]].

Un entretien tenu dans la langue arabe, traduit en français :

Questionné n°2 : [Homme, universitaire (ingénieur en auto), plus de 50ans.]

[[[**Question n°1/** : comment trouvez-vous l'utilité des panneaux ?

Réponse n°1/ : déjà les panneaux nous dirigent, nous montrent beaucoup de choses, c'est un langage entre le conducteur et la route, concernant les animaux et les plaques avertissant de la présence d'animaux, j'ai fait récemment une expertise d'un camion réformé entre''Chellal et

Chapitre 9 : Présentation du questionnaire et interprétation des résultats

Souid ‘‘dans les alentours de la ville de M’sila, c’était un camion qui a percuté des chameaux de bons matin

Question : est ce qu’il y avait des panneaux qui annoncent la présence d’animaux dans cette zone ?

Réponse : franchement, je ne pense pas.

Question : pensez-vous que les formations au sein des auto- écoles afin d’avoir un permis de conduire est suffisante et satisfaisante aussi ?

Réponse : il y a des questions auxquelles je dois répondre avec sincérité pour la déontologie scientifique, la formation est maintenant meilleure par rapport à ce qui se passait avant, les moniteurs jouent un rôle important, un bon moniteur donne de bons formateurs et le contraire est juste aussi....il ne faut pas isoler l’Algérie de son histoire.

Question : trouvez-vous que la signalétique routière est suffisante et attractive ?

Réponse : suffisante, je pense que oui, attractive.... ????

Prenons les autoroutes, est ce que c’est le manque de panneaux qui cause la mort ou c’est le manque de respect, le vrai problème c’est dans la mentalité des gens.

Quand le feu rouge est transgressé, est ce qu’il faut mettre pour chaque citoyen un policier pour le surveiller, c’est derniers temps on a essayé d’implanter d’avantage de panneaux il y a une grande amélioration en matière d’informations par panneaux.

Les dos d’ânes, à vrai dire ce sont des dos de chameaux car ce sont les chameaux qui possèdent une bosse, il faut dresser des panneaux indiquant la présence de panneaux à 150 mètres puis un autre panneau juste devant le ralentisseur qui doit être normalement peint ;mais nous ne trouvons que celui dressé juste devant la bosse aucune annonce de sa présence à 150 mètres...

Les accidents en Algérie causent ce qui peut atteindre 5000 morts sans compter les répercussions néfastes de ce constat...

Question : les panneaux linguistiques, ont-ils un impact sur vous ?

Réponse : le discours religieux a un grand impact sur moi, c’est vraiment un impact positif, par contre les panneaux dans la langue française, euuuuh , ça dépend de mon état d’esprit.]]]

Chapitre 9 : Présentation du questionnaire et interprétation des résultats

Questionné n° 3/ : homme ; niveau : universitaire (docteur en didactique) ; âge : 40ans :

[[[1^{ère} Question : Pensez-vous pouvoir reconnaître la signification de tous les panneaux routiers, du moins ceux que vous avez vus lors de votre formation ?

Réponse n°1/ : Oui Je reconnais tous les panneaux ...mais ... à 100% je ne pense pas

2^{ème} question : vous rappelez de toutes les informations (signes, signaux, couleurs, formes, symboles, etc.) dispensées lors de votre formation au sein des auto-écoles afin d'avoir votre permis de conduire ?

Réponse n°2/ : normalement Oui

3^{ème} question : êtes-vous conscients de l'importance des messages contenus dans les panneaux routiers :

Réponse n°3/ : je le prends en considération.....oui.....

Ça mène à un risque.....

4^{ème} question : pensez-vous que votre formation au sein des auto-écoles, était suffisante et satisfaisante ?

REPONSE N°4/ : pas suffisamment ...pas satisfaisant.....

5^{ème} question : trouvez-vous que la signalétique routière lors de vos déplacements est suffisamment attractive afin d'attirer l'attention du conducteur ?

Réponse n°5/ : pas toujours.....

L'état des panneaux et l'emplacement.....

Il y a des panneaux Euuuuh ...qui causent des dégâts.....

Question : quels sont les panneaux que vous aimerez voir d'avantage ?

Réponse : des panneaux sur lesquels il y a des photos d'enfants, des voitures écrasés

Question : pensez-vous que le respect de ces panneaux est impératif ?

Réponse : OUI très impératif.....

Chapitre 9 : Présentation du questionnaire et interprétation des résultats

Question : Le panneau »papa je préfère t'attendre que te perdre « a t-il un impact sur vous ?

Réponse : très touchant.... Je le vois tous les jours

Question : lequel a le plus d'impact sur vous ?

Réponse : les panneaux sémiotiques m'aident à comprendre....les panneaux linguistiques me touchent profondément..... Les premiers c'est pour agir,.....les autres éveillent en moi la conscience et l'amour de mes enfants

Question : donc c'est un impact positif

Réponse : très positif.....

Question : cette attention, envers votre environnement pendant que vous conduisez, est-elle permanente ?

Réponse : très permanente.....même si je suis fatigué j'ai les yeux ouverts

question : êtes-vous conscient que la moindre transgression d'un panneau routier , entraîne le risque de mortalité ?

REPONSE/ : oui ... Je suis tout à fait d'accord...

Questionné n°4/ : femme ; niveau : universitaire (docteur en sciences du langage) ; âge : 35ans :

Question n°1 : Comment trouvez-vous l'état des panneaux

Réponse : dégradée Ils sont insuffisants non nonil faut plus de rappels, on n'indique pas parfois les virages ...euuuuh entre BBA et m'sila par exemple euuh....

Question n°2 : pensez-vous qu'il est impératif de respecter les panneaux

Réponse : oui..... ouiiii

Question n°3 : comment trouvez-vous les panneaux linguistiques tels que « papa je préfère t'attendre que te perdre ».

Réponse : ouiiii ... oui.... Comme je l'ai dit je réfléchis, j'attire l'attention de mon mari

Chapitre 9 : Présentation du questionnaire et interprétation des résultats

Question n°4 : lequel a le plus d'impact sur vous ?

Réponse : les panneaux linguistiques plus que les autres mais je sais que les panneaux sémiotiques ont une grande importance.

Question n°5 : pensez-vous que ces panneaux mettent en contact les conducteurs avec leur environnement ?

Réponse : oui.... Mais... je ne pense pas que les conducteurs pensent la même chose

Généralement quand on conduit on est concentré surtout qu'on ne voyage pas souvent.

Question n°6 : mesurez-vous le degré du danger..... ?

Réponse : Parfois les ralentisseurs quand on fait pas attention !!!...il n'y a pas de panneaux !!!!!]]].

[[[Questionné N°5/ : " homme" ; niveau : lycée" ;" âge : 50" :

Question n°1/ : pensez-vous pouvoir reconnaître tous les panneaux routiers ?

Réponse n°1/ : Il ya des panneaux qui figurent dans les auto-écoles mais dans le réel ils n'existent pas.

Question n°2/ : Vous rappelez de toutes les informations (signes, signaux, couleurs, formes, symboles, etc.) dispensées lors de votre formation au sein des auto-écoles afin d'avoir votre permis de conduire ?

Réponse n°2/ : Un peu

Question n°3/ : Etes-vous conscient de l'importance des panneaux

Réponse n°2/ : Moyen, ... quand je vois un panneau que je connais, je le respecte...

Question n°3/ : Pensez-vous que votre formation au sein des auto-écoles, était suffisante et satisfaisante ?

Réponse n°3/ : Insuffisants, en Algérie.... La plupart des gens qui passent par les auto-écoles sont des filles, les garçons achètent les permis, ils ne vont pas aux auto-écoles, ils ne connaissent pas le code de la route.

Chapitre 9 : Présentation du questionnaire et interprétation des résultats

Question n°4/ : Trouvez-vous que la signalétique routière lors de vos déplacements est suffisamment attractive afin d'attirer l'attention du conducteur ?

Réponse n°4/ : insuffisants, dégradés ...il y a des panneaux depuis les années 70, le nombre des rappels insuffisants sauf dans les auto -routes il y a des panneaux qui mentionnent même les hauteurs des passerelles... mais hors autoroute je me suis perdu à Alger à cause de la couleur verte et bleue sur les panneaux qui sont mal placés.

Ils ne sont pas prévisibles, il n'y a pas assez d'informations.....

Question n°5/ : pensez-vous que le respect des panneaux est impératif ?

Réponse n°5/ : oui... oui impératif... obligatoire

Question n°6/ : « papa je préfère t'attendre que te perdre » ont-ils un impact sur vous ?

Réponse n°6/ : oui....

Question n°7/ : lequel a le plus d'impact sur vous ?

Réponse n°7/ : les deux....les deux....

Question n°8/ : pensez-vous que ces panneaux mettent en contact les conducteurs avec leur environnement ?

Réponse n°8/ : Euuuuuh...il y a des fois des panneauxIl n'y a pas de discipline....

Question n°9/ : quels sont les panneaux qu'il faut implanter d'avantage ?

Réponse n°9/ : limitation de vitesse,..... Je suis contre les panneaux religieux, je suis contre cette idée.....]]].

[[[Questionné n°6/ : "homme" ; niveau : lycée ; âge : 40 ans :

Question n°1/ : Pensez-vous pouvoir reconnaître tous les panneaux routiers ?

Réponse n°1/ : quelques uns.....

Question n°2/ : Vous rappelez de toutes les informations (signes, signaux, couleurs, formes, symboles, etc.) dispensées lors de votre formation au sein des auto-écoles afin d'avoir votre permis de conduire ?

Chapitre 9 : Présentation du questionnaire et interprétation des résultats

Réponse n° 2/ : un peu

Question n°3/ : Etes-vous conscient de l'importance des panneaux ?

Réponse n°3/ : conscient ???.... Oui je suis conscient !! Surtout les panneaux qui indiquent.....les endroits...

Question n°4/ : pensez-vous qu'il est impératif de respecter les panneaux ?

Réponse n°4/ : bien sûr c'est indispensable.....

Question n°5/ : trouvez-vous que la signalétique routière lors de vos déplacements est suffisamment attractive afin d'attirer l'attention du conducteur ?

Réponse n°5/ : attractifs.... Parfois pas tous les panneaux

Question n°6/ : **Réponse n°6/ :** les rappels..... pas assez....

Question n°7/ : pensez-vous que ces panneaux sont impératifs ?

Réponse n°7/ : bien sûr C'est impératif

Question n°8/ : « papa je préfère t'attendre que te perdre » ont-ils un impact sur vous ?

Réponse n°8/ : ouiiiiiii ça a un impact direct sur moi ça me touche énormément et immédiatement

Question n°9/ : le quel a le plus d'impact sur vous ?

Réponse n°9/ : surtout linguistiques....

Question n°10/ : trouvez-vous que la signalétique routière lors de vos déplacements est suffisamment attractive afin d'attirer l'attention du conducteur ?

Réponse n°10/ : quelques fois ils ne sont pas assez nombreux..... Des endroits où ils sont complètement absents.....

Question n°11/ : cette attention, envers votre environnement pendant que vous conduisez, est-elle permanente ?

Réponse n°11/ : oui tout le temps

Question n°12/ : Etes-vous conscient de l'importance des panneaux ?

Chapitre 9 : Présentation du questionnaire et interprétation des résultats

Réponse n°11/ : oui ...oui exact...

Question n°12/ : que signifie la couleur jaune sur un fond d'un panneau ?

Réponse n°12/ : je ne sais pas.....je ne connais pas.

Question n°13/ : quels sont les panneaux qu'il faut implanter d'avantage ?

Réponse n°13/ : les panneaux de limitation de vitesse....

Question n°14/ : que pensez-vous des messages religieux ?

Réponse n°14/ : ils ont un impact positif sur moi..... quand je vois ces panneaux, je suis bien, mieux que les autres panneaux.....]]]].

Questionné n°7/ : 'homme''', niveau : lycée'', 'âge : 36 ans''

Question n°1/ : pensez-vous que les panneaux jouent un rôle dans les accidents ?

Réponse n°1/ : oui les panneaux jouent un rôle dans les accidents

Question n°2/ : respectez-vous ces panneaux ?

Réponse n°2/ : oui.....je fais attention

Question n°3/ : pensez-vous qu'il y a suffisamment de panneaux ?

Réponse n°3/ : je crois que les panneaux de rappel jouent un rôle majeure.... Limitation de vitesse, respect...

Question n°4/ : les panneaux linguistiques ont-ils un impact sur vous ?

Réponse n°5/ : oui ils ont un impact sur moi.....

Question n°6/ : mesurez-vous le degré de danger quand vous ne respectez pas les panneaux ?

Réponse n°6/ : oui, ...Je crois que le non-respect des panneaux routiers, cause beaucoup de dangers Je pense qu'en ville il n'y a pas suffisamment de panneaux.

Analyse des réponses obtenues des entretiens :

Chapitre 9 : Présentation du questionnaire et interprétation des résultats

Bien que le nombre de personnes interrogées ne soit pas égal au nombre de personnes ayant répondu au questionnaire, mais nous avons trouvé des réponses très pertinentes et d'un grand apport à notre sujet, les questions posées n'étaient pas tout à fait les mêmes, mais ça n'empêche que toutes les réponses obtenues nous ont éclairé la chose dans la vérification de nos hypothèses et nous ont aidé à trancher dans la confirmation ou la réfutation (infirmation) de ces dernières, cela dit concernant :

La première hypothèse :

Pour ce premier axe et comme première hypothèse, nous supposons que les conducteurs, du moins ceux que nous avons dans notre échantillon ne connaissent pas la signification des différentes formes, couleurs et qui constituent ou qu'on peut voir sur les panneaux.

Nous avons pu confirmer la première hypothèse concernant la connaissance des formes , des couleurs des symboles, les conducteurs connaissent certes la signification de quelque panneaux mais ignorent le signification de chaque élément à part et ignorent aussi la vérité de la combinaison de tous ces éléments réunis, ayant un sens, nos enquêtés malgré le haut niveau qu'ils ont et malgré leur expérience, dans la majorité des cas « ils ne comprennent un panneau que s'il y a une icône représentant une silhouette ou ne forme quelconque,

Donc :

Aussi instruits soient-ils, aussi cultivés, ils n'arrivent tout de même pas à nous donner le sens sémiotique (appris au sein des auto- écoles) de ces panneaux.

Hypothèse n°2 :

Nous supposons aussi que ces panneaux soient insuffisants « manque d'informations », donc cette relation (HVE), homme/véhicule/ environnement, ne fonctionne pas convenablement et là nous touchons bien-sûr à la linguistique urbaine puisque il s'agit de panneaux qui fournissent des informations à travers les messages sémiotiques soient-ils ou linguistiques aux usagers considérés ici comme récepteurs de ces messages dans une interaction censée être durable durant toute déplacement.

Concernant cette deuxième hypothèse, les enquêtés trouvent que malgré la présence modérée des panneaux, mais le manque d'information persiste, ils ont mis l'accent sur les panneaux avertissant de la présence des ralentisseur, ils affirment aussi que parfois il y a

absence totale de panneaux que ce soit comme nous l'avons mentionné au niveau de ce qui est appelé « les nouvelles cités » qui datent paradoxalement des années 90, ou au niveau de tronçons ça et là, où les répondants ont remarqué cette absence, sans pour autant parler de l'état des panneaux et leurs normes de fabrication et d'implantation, par exemple des ralentisseurs qui doivent obligatoirement être peints afin d'attirer l'attention du conducteur. (surtout que les couleurs sont parmi les normes de base dans la sémiotique de la communication).

Hypothèse n°3 :

Nous pensons à cet égard que le conducteur ne donne pas aux panneaux leur juste valeur, en oubliant qu'ils sont là pour être respectés, il est question ici de la culture du signe à visée communicative et surtout quand il s'agit du code de la route que beaucoup de théories de la sémiotique du langage, lui ont accordé une grande importance.

Une infirmation de notre hypothèse, la majorité absolue affirme être conscient et très conscient même de l'importance des panneaux, et de leurs contenus, ceci dit, ils prétendent mesurer les dangers de transgression des instructions contenues sur les panneaux, toutefois certains enquêtés affirment qu'il y a absence totale de la culture du langage des signes chez nous et par conséquent la culture du signe du langage n'est pas encore bien installée chez nos conducteurs. Et pour dire qu'il y ait vraiment une connaissance et une conscience, ces mêmes conducteurs devraient répondre à 45 questions sur 50 pendant l'examen du code pour pouvoir obtenir son permis de conduire, comme c'est le cas des pays qui valorisent vraiment ce code de langage.

Hypothèse n°4 :

Les panneaux linguistiques contenant des messages de persuasion et de sensibilisation « conçus dans les deux langues », en français et en arabe peuvent avoir une influence sur les conducteurs, grâce à leur force « illocutoire » mais aussi par « l'implicite et le sous-entendu » de ces panneaux, et peuvent parfois être plus convainquant que ceux contenant des couleurs, des formes ou des icônes.

Il s'avère que les panneaux sémiotiques ont plus d'impact sur les conducteurs vu la facilité d'interprétation surtout en la présence d'icône, là, le conducteur reçoit mieux et aisément le contenu d'un panneau que si lorsque il est écrit, toutefois les panneaux à visée persuasive ont une grande influence surtout (d'après notre recherche) sur les femmes.

Chapitre 9 : Présentation du questionnaire et interprétation des résultats

Ceci dit nous sommes arrivées au même résultat du questionnaire, confirmation de la première et de la deuxième hypothèse et infirmation de la troisième et de la quatrième.

Chapitre 10.

**Analyse des panneaux routiers sous formes de
slogans sensibilisateurs**

Introduction :

En se basant sur la théorie sémio-linguistique développée notamment par Charaudeau qui permet de mettre en relation, dans l'énonciation, les composantes verbales tel que les morphèmes et les phonèmes et non verbales qui constituent le contexte socioculturel. Cette théorie traite de l'énonciation, de la subjectivité dans le discours et des possibilités d'interprétation d'un discours. Elle appréhende la langue comme indissociable de son contexte social, nous traiterons dans ce chapitre les messages sous formes de slogans persuasifs, ces slogans qu'à leur propos, Reboul (1975 : 141) déclare : « le vrai danger du slogan est son auto-dissimulation, le fait qu'il pense pour nous, en quelques sortes dans notre dos. S'en délivrer n'est pas le réfuter, encore moins l'ignorer, mais prendre conscience de sa réalité. Alors on peut discerner son pouvoir de séduction, repenser la pensée qu'il prétend nous inculquer, on peut réfléchir sur le slogan, au lieu de penser par le slogan »

Nous nous appuyons dans cette analyse sur le fait que les messages linguistiques des panneaux routiers manifestent un discours persuasif : ces messages reposent sur des modes de signification directe et parfois indirecte, ils procèdent dans certains cas par allusion, par association, par évocation, et même par connotation.

1. *La description de ces panneaux,*

Sera d'abord celle du message écrit dans son ensemble, sa disposition sur le panneau, la langue dans laquelle ce panneau est écrit ? Pourquoi en deux langues et parfois trois ? Les éléments déictiques de ces messages ? La perspective de ces messages ?

A vrai dire, ce sont des messages courts, limités parfois à quelques mots, pourquoi cette brièveté ; un tel court énoncé peut-il vraiment influencer son récepteur ? Le lecteur accorde-t-il une importance à ce type de message ? Si la réponse est « non », quelle est leur utilité ? Pourquoi sont-ils implantés ? Ce sont des questions auxquelles nous tenterons de répondre dans ce chapitre, pour bien appuyer notre analyse, quelques définitions et concepts déjà évoqués dans la partie théorique, pour essayer de voir plus clair, nous seront d'un grand apport.

2. L'énonciation : est un acte individuel de production, d'utilisation de la langue dans un contexte déterminé, ayant pour résultat l'énoncé.

L'énonciation est donc un acte de création, les deux termes s'opposent comme la fabrication s'oppose à l'objet fabriqué, ces recherches tiennent compte de la position de l'énonciateur, du locuteur dans la production d'un énoncé donné où la langue n'est plus considérée comme un objet inerte.

Les linguistes ont une conception dynamique de la langue qui se traduit par une stratégie, un agencement conscient, réfléchi des diverses pièces de la langue. « L'énonciation est une mise en fonctionnement de la langue par un acte individuel d'utilisation (E. Benveniste, PLG, 2, p 80.)

Le philosophe américain C.Morris divise la sémiotique en trois types de recherches faites dans le domaine de la langue, qui ne sont pas entièrement distinctes ni indépendantes :

- 1) la syntaxe, qui concerne les relations des signaux aux autres signes ;
- 2) la sémantique, qui traite de leurs relations avec la réalité ;
- 3) La pragmatique qui s'intéresse aux relations des signes avec leurs utilisateurs, à leur emploi et à leur effet » (cité in Maingueneau, 1996 : 65)

2.1 L'énonciation sur un panneau sensibilisateur :

En essayant de faire une sorte d'analyse de discours à ces messages (panneaux routiers), que nous considérons comme des slogans persuasifs destinés dans notre cas aux conducteurs, donc il s'agit "d'énonciations" dans une situation de communication entre le concepteur de ces panneaux et le récepteur (conducteur), bien sûr, ce qui diffère des autres situations de communication, c'est que le récepteur ici, (l'interlocuteur), ne devient pas un émetteur à son tour, c'est-à-dire qu'il ne va pas répondre verbalement, ça sera plutôt des comportements qu'il va adopter ou même des abstentions.

Revenons aux messages destinés aux conducteurs auxquels, nous allons essayer d'appliquer une sorte d'analyse dans une perspective pragmatique, en touchant aux différents éléments spatio-temporels, discursifs, déictique, sociologiques ou autres. Rappelons d'abord, qu'il existe une définition très large à "l'analyse du discours", « l'analyse de l'usage de la langue » (Bown et Yule 1983 : 1) ; « l'étude de l'usage réel du langage, par des locuteurs réels dans des situations réelles » (Van Dijk 1985 : t.4, chap. 2). Dans ce chapitre, nous

procèderons selon la méthode « ‘d’analyse de la linguistique de corpus’ », qui sera basée sur l’analyse du contenu de quelques panneaux collectés sous forme de corpus.

2.2 Le sens énonciatif :

Si le sens référentiel concerne les relations entre les entités linguistiques, en particulier leur sens, et les référents auxquels elles sont susceptibles de renvoyer, il importe, comme le soulignait Charles Morris, il y a plus d’un demi-siècle, d’envisager également les rapports entre les signes et leurs utilisateurs.

Les usagers du langage se servent de signes chaque fois qu’ils émettent des énoncés ou qu’ils les perçoivent, or les formes de cette utilisation intéressent le sens. Voici comment.

2.3 La performativité :

Par le terme performativité, dû au philosophe-linguiste anglais John L. Austin (1911-1960), on caractérise l’ensemble des énoncés ou plus exactement des emplois d’énoncés où le locuteur n’a pas l’intention de décrire un secteur de la réalité ni même de (projeter) un secteur de réalité imaginaire mais d’agir, d’obtenir un résultat. Une des fonctions majeures du langage est la « communication », et pour communiquer il doit être ancré dans la réalité ; d’où l’importance de la référence. Mais il permet aussi, dans certains domaines, de modifier la réalité grâce à l’influence qu’il donne sur autrui, grâce aussi au fait que certains actes constitutifs des relations sociales se font sous la forme d’une énonciation parlée ou écrite.

3. Acte de langage : l’acte de langage (parfois dénommé acte de parole ou acte de discours) est une des notions essentielles de la pragmatique linguistique. Sa théorisation est surtout le fait du philosophe Austin (1970), prolongée par Searle (1972), c’est la plus petite unité réalisant par le langage une action (ordre, requête, assertion, promesse...) destinée à modifier la situation des interlocuteurs. Le coénonciateur ne peut l’interpréter que s’il reconnaît le caractère intentionnel de l’acte de l’énonciateur. (Dictionnaire des sciences du langage, p 41).

Pour mettre en rapport le rôle du locuteur et celui de l’interlocuteur dans la bonne expression et la bonne compréhension d’un énoncé verbal, voilà comment, ils peuvent être exposés brièvement :

Du côté du locuteur/énonciateur :

- ❖ 1 a) La transmission correcte d'un énoncé qui corresponde à ce que le locuteur a dans sa tête.
- ❖ 1b) La transmission correcte (ou la dissimulation) d'un sentiment qui corresponde à ce que le locuteur a dans le cœur,
- ❖ 1c) La création d'un certain effet visé sur l'interlocuteur de manière à correspondre à l'intention du locuteur.

La réussite du locuteur dans ces trois démarches simultanées peut être obtenue par :

Du côté de l'interlocuteur/énonciataire :

- ❖ 2a) La compréhension correcte de l'énoncé du locuteur (qui traduirait ce que celui-ci a dans sa tête,
- ❖ 2b) La perception correcte (et le décryptage) du sentiment (qu'a le locuteur quand il parle) inséré dans l'énoncé, d'une manière explicite ou souvent implicite,
- ❖ 2c) La disposition à se laisser influencer par l'effet que vise à créer le locuteur sur lui.

En définitive, une bonne expression (locuteur/ou énonciateur) et une bonne compréhension (interlocuteur/ou coénonciateur) dépendent, simultanément pour les deux pôles de l'acte de communication, d'une part de la bonne organisation des idées et des sentiments, en se servant comme il faut de la langue, et d'autre part de la bonne perception et évaluation de tous les éléments-explicites et implicites- de l'énoncé.

Tout acte de langage s'inscrit ainsi dans un cadre institutionnel qui définit un ensemble de droits et d'obligations pour ses participants. Il doit satisfaire un certain nombre de « conditions d'emploi » qui autant des « conditions de réussite » qui le rendent approprié au contexte. "Searle" a proposé une typologie de ces conditions ; elles portent sur les circonstances et le statut des participants de l'acte de langage, leurs intentions, les effets qu'il est censé provoquer, on distingue dans un acte de langage deux composants, son contenu propositionnel et sa force illocutoire.

4. Les embrayeurs et les déictiques :

Il existe dans le discours une série de termes par lesquels le locuteur se définit comme sujet. C'est le cas principalement de nombreuses unités de langue qui ne prennent sens qu'à

Chapitre 10 : Analyse des panneaux routiers sous formes de slogans

l'occasion d'un acte particulier d'énonciation et qui sont appelés "embrayeurs" : "je", "ici", "maintenant"...

Embrayeur : traduction française de l'Anglais « shifter » de N.Rutet emprunté à Jakobson

To shift= changer de place.

Définitions :

L'embrayeur met l'accent sur le lieu et l'objet de référence.

Le déictique met l'accent sur la façon dont le référé est situé dans l'espace.

Les embrayeurs et les déictiques constituent les aspects indiciels du langage, ces mots font le lien entre l'énoncé et l'énonciation et n'ont de sens qu'en rapport avec les circonstances de l'énonciation.

Embrayer signifie couramment établir la communication entre les mots. Les embrayeurs peuvent être classés en trois types ou repères.

- *Le repère subjectif*
- *Le repère spatial*
- *Le repère temporel*

A/ les embrayeurs subjectifs :

A-1/ Les pronoms personnels.

A-2/ Les pronoms possessifs.

Il, elle, ils, elles sont : représentants et anaphoriques

Je, tu, nous, vous : ne sont pas anaphoriques et ne sont pas commutables avec un nom : je viens, n'est pas commutable avec Amin vient.

B/ Les embrayeurs temporels :

Il existe deux types d'embrayeurs temporels :

- Certains temps verbaux
- Certains adverbes ou groupes nominaux adverbiaux.

B1/ les temps verbaux :

Le temps par excellence de l'énonciation est le présent.

Mais le temps de l'énonciation et le temps linguistique ne coïncident pas toujours.

B-2/ les circonstants temporels :

Hier, aujourd'hui, demain, maintenant...

C/ les embrayeurs spatiaux :

Certains linguistes utilisent le terme de déictiques au lieu d'embrayeurs.

Le mot grec (deiktikos) signifie démonstratif et vient du substantif deixis, l'acte de montrer.

C-1/ les démonstratifs et adverbess de lieu : ici, ça,

D/ adverbess d'énonciation : ces adverbess sont incidents non à l'énoncé mais à l'énonciation, la position de l'adverbe a une incidence sémantique sur l'énoncé.

5. La pragmatique :

La pragmatique est une branche de la linguistique qui s'intéresse aux éléments du langage dont la signification ne peut être comprise qu'en connaissant le contexte de leur emploi.

Pour Francis Jaques (professeur de philosophie du langage et de la communication à la Sorbonne) : « La pragmatique aborde le langage comme phénomène à la fois discursif, communicatif et social ».

Cet objectif est l'un des buts des études visant à mettre en évidence la cohérence propre du langage naturel.

Objet de la pragmatique linguistique : la pragmatique s'intéresse ainsi d'un côté, aux phénomènes de dépendances contextuelles propres aux termes indexicaux, c'est à dire ceux qui, comme je, ici ou maintenant, ont leur référence déterminée par des paramètres liés au contexte d'énonciation (David Kaplan), ainsi qu'aux phénomènes de présupposition linguistique qui est un type d'inférence pragmatique, c'est-à-dire une information qu'on peut tirer d'un énoncé. Une personne présuppose une information lorsqu'elle tient une information pour acquise. Par exemple, dans la phrase « mettez votre ceinture de sécurité » on présuppose que qu'il y a pas mal de gens qui ne mettent pas leur ceinture de sécurité par oubli ou volontairement ; cette information est tenue pour acquise et n'a pas besoin d'être explicitée. En général, une présupposition devrait faire partie de ce qui est appelé le savoir partagé énonciatif.

D'un autre côté, elle vise aussi parfois à faire une théorie des inférences que l'on tire des énoncés linguistiques sur la base de nos connaissances générales sur le monde et d'hypothèses sur les intentions des locuteurs.

Elle s'appuie en particulier sur la distinction introduite par le philosophe Américain Paul Grice entre le sens pour le locuteur et le sens proprement linguistique des énoncés. En France, à peu près à la même époque, Oswald Ducrot (dire et ne pas dire, 1972), développait des idées comparables.

Les principaux travaux d'Oswald Ducrot portent sur la présupposition, c'est-à-dire sur le fait que certaines expressions linguistiques, pour être utilisées de manière appropriée, requièrent que les locuteurs partagent certaines croyances.

Dans cette perspective, elle étudie l'usage du langage dans la communication et dans la connaissance. Largement tributaire du cognitivisme, la pragmatique élargie considère les mécanismes inférentiels dans la connaissance, la construction des concepts, l'usage non littéral du langage, l'intentionnalité dans l'argumentation, etc.

La pragmatique peut être envisagée de deux points de vue :

- ❖ Une pragmatique qui s'occupe de l'influence et des conséquences du langage sur le contexte (extralinguistique) - optique proche de celle d'Austin (comment modifier le monde en disant quelque chose/ comment agir sur le monde en disant quelque chose)
- ❖ Une pragmatique qui s'occupe plutôt de l'influence et des conséquences du contexte sur le langage (dans quelle mesure ce qui est dit dépend des circonstances dans lesquelles cela est dit). Cette deuxième perspective permet également de rendre compte de ce qui est appelé « la communication non verbale » (distincte des comportements non verbaux : jean corrasse).



« NE ROULEZ PAS TROP VITE, VOTRE FAMILLE VOUS ATTEND »

Le panneau ci-dessous traduit en français :

« Ne roulez pas trop vite, votre famille vous attend » s'inscrit dans un cadre spatio-temporel bien précis, il s'agit d'un message qu'on voit souvent sur des panneaux fixés sur les bordures des routes et qu'un conducteur peut rencontrer durant tous ses déplacements et à tout moment, l'énonciateur de ce genre de message (celui qui les a conçus (destinateur), destiné au récepteur ou le co-énonciateur (conducteur) "sachant déchiffrer et lire ces messages."

Le co-énonciateur : terme introduit par le linguiste A. Culioli à la place de destinataire, pour souligner que l'énonciation est en fait une co-énonciation, que les deux partenaires devraient y jouer un rôle actif. Quand l'énonciateur parle, le co-énonciateur communique aussi : il s'efforce de se mettre à sa place pour interpréter les énoncés.

L'identification du co-énonciateur ne va pas toujours de soi ; il ne suffit pas d'entendre un discours pour en être le co-énonciateur (cadre participatif). On doit également distinguer le co-énonciateur auditeur, qui peut agir immédiatement sur l'énonciateur, et le co-énonciateur lecteur (oral/ écrit), comme c'est dans notre cas un conducteur qui lit tout au long de son chemin des messages et des slogans persuasifs qui lui sont destinés dans un objectif bien

Chapitre 10 : Analyse des panneaux routiers sous formes de slogans

précis (Le PERSUADER, POUR SA PREVENTION) et où, il est censé agir par des actes (des comportements).

Dans cet énoncé, nous remarquons l'utilisation de la négation comme forme de phrase « ne.....pas » mais nous avons aussi le mode impératif qui est un mode impersonnel ; ce message s'adresse bien sûr aux conducteurs avec la marque de la 2^{ème} personne du pluriel 'ez' dans le verbe « roulez », et nous avons aussi l'indice personnel exprimé par l'adjectif possessif « votre » en plus du pronom personnel « vous », qui renvoie aux conducteurs.

Le coté implicite du panneau : on peut tirer d'un énoncé des contenus qui ne constituent pas en principe l'objet véritable de l'énonciation mais qui apparaissent à travers les contenus implicites, « il faut en effet, sauf à l'étendre sans mesure, fixer des limites à la notion du sens. Pour nous, sera appelé « sens » ce qui est destiné à être compris, il ne s'agit pas que du sens explicite. Le sens qui a été qualifié d'implicite est également visé ». (C. Baylon, 2005 : 62), comme dans notre énoncé, l'inférence ou le non-dit pragmatique, certains l'appelle aussi le 'présupposé ou 'le 'sous-entendu' c'est : d'essayer de préserver sa vie en roulant doucement et il y a aussi une petite voix qui dit : « tu dois penser à tes enfants qui t'attendent et ne veulent pas te perdre, il faut penser à eux et ne pas s'emporter par le plaisir de la vitesse », à vrai dire que contrairement à ce que l'on peut attendre, le discours direct portant une signification explicite reste un cas plus rare par rapport à un discours indirect ayant une signification implicite. « Que les contenus implicites (ces choses dites à mots couverts, ces arrières pensées sous-entendues, entre les lignes) pèsent lourd dans les énoncés, et qu'ils jouent un rôle crucial dans le fonctionnement de la machine interactionnelle, c'est certain » (Kerbrat-Orecchioni, 1986 : 6).

2^{ème} panneau :



Analyse du panneau : (un fond noir, l'écriture est en blanc !!!)

Chapitre 10 : Analyse des panneaux routiers sous formes de slogans

Là aussi il s'agit d'un énoncé dans une situation de communication s'inscrivant toujours dans le même contexte spatio-temporel, tout au long de la route le récepteur(conducteur) est confronté à voir et à lire le contenu de l'ensemble des panneaux qu'il peut rencontrer, dans le même but (objectif) , c'est d'essayer de le convaincre. Ici dans ce panneau par exemple, nous sommes devant un énoncé comportant deux propositions, la première est une assertion contenant un nom, un verbe et un adjectif commençant par un préfixe indiquant l'antonyme 'Ir' « **la perte humaine est irremplaçable** », et d'une deuxième proposition qui, elle, est impérative comportant le verbe 'être' à l'impératif avec la 2^{ème} personne du pluriel 'ez ', la terminaison du verbe et aussi un deuxième adjectif (normalement avec un 's') donc pas d'éléments déictiques personnels à part la terminaison du verbe « **soyez prudents** » sans 's' !

L'adjectif est une catégorie de mot « qui varie en genre et en nombre, genre et nombre qu'il recoit, par le phénomène de l'accord, du nom auquel il se rapporte. Il est apte à servir d'épithète et d'attribut » (Grevisse et Goosse, 2011 : 735).

Du coté implicite ou 'le présupposé', l'auteur rappelle ses lecteurs qu'on ne peut avoir qu'une seule vie, mais aussi personne ne peut remplacer une autre, et que les dégâts une fois arrivés deviennent irréversibles, tout cela dans la première partie de la phrase, dans la seconde, et comme conséquence à ce qui a précédé il les appelle à être vigilants et de faire très attention. Nous pouvons lire aussi sur panneau que la voiture est remplaçable, dans le sens où on peut en avoir une autre, contrairement à la vie.

3^{ème} panneau :



Pour cet énoncé, nous pouvons clairement voir que les éléments déictiques (embrayeurs) personnels sont présents avec force :

Chapitre 10 : Analyse des panneaux routiers sous formes de slogans

- Je : remplace les enfants du conducteur donc l'auteur ici s'est impliqué dans le message en adoptant la position d'un enfant qui demande à son père de ne pas rouler trop vite, et ce dont on a parlé plus haut (des messages qui agissent par connotation).

Il ya aussi une mise en apostrophe, bien que la virgule ne soit pas là, (donc nous avons une ponctuation blanche), mais l'interpellation est claire, bien sûr dans le but d'attirer l'attention du conducteur, nous verrons l'impact de ce panneau lors des chapitre suivant, voire l'impact de ce type d'énoncés. Donc les traces de la subjectivité sont claires à travers les embrayeurs personnels 'JE', 't', te', les deux verbes, « préfère » et « attendre » sont d'une grande force et charge sémantiques dans ce contexte.

- Le non-dit ici, c'est un tout autre message : « papa roule doucement, je ne veux pas que tu meures », « la vitesse peut tuer, fais attention en roulant »...etc.

- Le rôle de l'implicite dans l'interprétation dans le slogan est souvent relevé : le « slogan [...] puise sa force de persuasion et de séduction dans ce qu'il exprime entre les lignes plus que dans ce qu'il dit explicitement » (Navarro Dominguez 2005 : 268).

Ce panneau fait allusion au fait que la vitesse peut causer un dégât irréversible qui empêcherait notre retour à notre famille qui nous attend.

4^{ème} panneau :



«En conduite, la vue c'est vie »

Le cadre spatio-temporel, est le même, l'émetteur est aussi le même ainsi que le récepteur (conducteur).

Concernant l'émetteur dans ce genre de discours, certains linguistes considèrent qu'il y a une indétermination de la voix (celle du locuteur) appelée voix « off » qui échappe toujours quelque peu à la contingence et du fait, deux propriétés étroitement solidaires en découlent :

Chapitre 10 : Analyse des panneaux routiers sous formes de slogans

1. La voix *off* est facilement intériorisée par l'auditeur, ce qui en fait un facteur de fusion sociale. (cela s'applique aussi pour les autres panneaux)

2. La voix *off* se prête admirablement à la mise en scène de ces instances générales et abstraites auxquelles les hommes se réfèrent pour souder les diverses communautés qu'ils forment : la nation, la science, l'opinion publique, (l'institution, l'entreprise, la conscience morale, la raison, etc.)(ce qui est le cas pour tous les messages persuasifs).

“En conduite”, ici nous avons une sorte de précision du contexte, donc c'est un rappel implicite que le message est destiné aux conducteurs, l'utilisation du présentatif “*c'est*”, se composant lui-même du démonstratif “*c*” et du verbe “être” (*est*)

« La vue *c'est* la vie », cela sous-entend dans une visée argumentative que si l'on ne voit pas bien, on peut risquer sa vie en conduisant.

Dans ce panneau, l'émetteur a associé la bonne vision du conducteur à la vie de celui-ci et par conséquent, aux gens qu'il transporte mais aussi aux autres conducteurs qui eux aussi fréquentent la route au même temps que lui.

5^{ème} Panneau :



Toujours avec les mêmes contextes spatio-temporels, sur ce panneau aussi l'auteur s'implique par l'utilisation du pronom personnel “je” qui, à vrai dire peut remplacer l'ensemble de conducteurs, mais la caractéristique de la brièveté de ces messages, c'est parce que l'auteur ne peut rédiger tout un paragraphe sur un panneau, et c'est au conducteur de s'identifier dans ses messages où il doit se sentir vraiment concerné.

- Tout le monde aime la vie, par conséquent, (alors) et d'après le panneau, faut y faire attention et dans l'implicite pragmatique : ne pas rouler à une grande vitesse ;
- Ne pas transgresser les instructions dictées et mentionnées sur les panneaux

Chapitre 10 : Analyse des panneaux routiers sous formes de slogans

- Respecter la signalisation, faire attention...etc.

Le présupposé ici, c'est si on n'aime pas la vie, on n'y fait pas attention, ce qui peut affecter négativement la vie et le bien être des autres, on peut ne pas perdre sa vie, mais on ne veut pas vivre dans l'handicapé et se sentir comme un fardeau pour autrui.

Ce message contient deux propositions séparées par une virgule avec un rapport exprimant 'la conséquence', introduit par « alors ». Faire attention à sa vie n'est qu'un résultat du fait d'aimer la vie,

6ème Panneau :



En corrigeant la petite erreur « maman, s'il vous plaît ne pas finir ma vie avant qu'elle ne commence ».

- L'auteur de ces messages (le concepteur) a pris en compte aussi les femmes « conductrices », donc le destinataire ici, on peut dire que ce sont les femmes.
- Le message commence par des guillemets qu'on ne retrouve pas en fin de phrase, ce qui suppose qu'il reste des choses à dire, mais... !!!!!

Donc la ponctuation sur un panneau peut avoir un grand rôle sémantique, fallait-il seulement mettre les points de suspension et le sens serait meilleur.

Il est clair qu'on ne peut écrire un paragraphe sur un panneau, et c'est ce qui caractérise les messages des panneaux routiers, mais le non-dit, est beaucoup plus long que ce qui est dit.

- Une mise en apostrophe (maman,) c'est pour interpeller toutes les mamans concernées.
- « S'il vous plaît », c'est une prière 'de ne pas finir ma vie', c'est l'enfant qui parle.

Chapitre 10 : Analyse des panneaux routiers sous formes de slogans

- « Avant qu'elle ne commence », implicitement, l'enfant n'est pas encore né, sa vie n'a pas encore commencé, mais dans autre sens, on peut comprendre qu'il s'agit de petits enfants et pas forcément qu'ils ne soient pas encore nés.

Concernant les fautes de langue, c'est une préoccupation qui nous interpelle, nous devons inciter à écrire des phrases justes, par des spécialistes ; il faut arrêter l'anarchie, ce sont des panneaux qui peuvent vraiment influencer le conducteur, nous avons senti cela dans les commentaires de nos enquêtés

7^{ème} Panneau



Donc ici, nous avons un panneau écrit dans trois codes, le langage des signes (messages symboliques et iconiques), les deux langues (l'arabe et le français), ça n'est pas le cas pour ce panneau, car d'autres panneaux sont aussi conçus dans les deux langues (arabe et Français), cependant presque la totalité sont en langue française, à partir de là, nous pouvons conclure que le bilinguisme est appliqué même dans le cadre urbain (la linguistique urbaine), et on parle même d'un projet de conception des panneaux routiers en Tamazight pour que l'information soit généralisée et que la communication soit plus étendue et plus riche.

La particularité de ce panneau réside dans la présence des trois codes. (Deux codes linguistiques et un code iconique)



Revenons à notre panneau incitant et rappelant les conducteurs à porter leur ceinture de sécurité, le panneau est formé d'une seule phrase verbale, émise par le même auteur (le

concepteur) du panneau, destiné aux conducteurs en guise de rappel surtout qu'en Algérie, quand il y a vraiment une volonté politique, on réussit la chose et c'est le cas de la ceinture de sécurité, donc l'objectif du panneau est bien sûr la prévention et la sécurité du conducteur, ce qui peut caractériser le panneau comme c'est déjà mentionné ce sont : l'icône, l'écrit en arabe et en français, une forme hybride de trois éléments, dans le but de faire passer le message, mais aussi pour insister sur l'obligation de mettre la ceinture de sécurité ?

PANNEAU N°8



Analyse :

Le contexte spatio-temporel est le même, le concepteur du panneau se désignant par « nous », qui englobe ici , « vous et moi », dans respectons, destiné aux lecteurs du panneau qu'il soit le conducteur ou autre voyageur, ici, celui qui se sent le plus concerné par le message c'est naturellement le conducteur(car c'est lui qui est impliqué dans la conduite), et à qui est destinée la forme impérative avec la deuxième personne du pluriel « vous », dans ralentissez”, donc, il s'agit là d'une phrase comportant deux propositions, toutes les deux sont à la forme impérative, l'impératif ici qui revête le fait d'inciter, d'appeler, d'exhorter les conducteurs à ralentir et à diminuer la vitesse, qui est une sorte “de respect à la vie de nos enfants”, respect ici sous-entend” la préservation” et” la protection” de la vie de nos enfants.

Chapitre 11.

**Etude et analyse des commentaires de nos
enquêtés**

1. La pragmatique de l'image

L'évolution des usagers du texte, de la parole et de l'image a radicalisé l'interrogation sur la nature du sens, comme le note Umberto Eco, elle s'est peu à peu détachée du signe pour s'intéresser à sa mise en forme et à son interprétation. Et si cet intérêt pour ce que la marge donne à voir, a révélé la fonction déictique et performative de tout énoncé, il était inévitable qu'on s'interrogeât enfin sur les vertus pragmatiques propres à l'image.

Selon R. Ghiglione, (1997), Le sujet donne à voir comme il donne à entendre. Si le dialogue est un échange de propos, il est aussi échange de regards et de points de vue. La ponctuation des regards accompagne l'alternance « des paroles / regards. » Elle se caractérise à la fois pour un point de vue, le point de vue du sujet et pas un mouvement ou une intention, dotés d'une intensité ou encore d'une durée ; l'image comme tout message propose l'interprétation, en plus de son contenu référentiel(ou diégétique), l'acte de son énonciation.

Dans ce volet, nous avons proposé aux enquêtés quelques photos qui ne sortent nullement de notre étude, afin de voir le degré d'impact qu'elles peuvent avoir sur eux, nous avons voulu connaître l'avis de chacun de nos questionnés sur des réalités confrontées presque quotidiennement, nous leur avons demandé de les commenter, cela pourrait nous informer sur l'ampleur de ces constats.

Remarque : (/////////) : veut dire qu'il n'y a pas de réponses.

Panneau n° 1 :

1^{er} commentaire : signalisation illégale

Impact : aucun

Commentaire n°2 : étant donné que je suis musulman, j'apprécie ces plaques

Impact : Oui cela me rappelle que prendre la vitesse est un péché qui sera puni par Dieu (exposer sa vie et celle des autres aux dangers c'est un péché).

Commentaire n 3/ : Ils n'ont aucune utilité quant à la prévention des accidents

Impact : non

Commentaire n 4/ : Oui je diminue la vitesse en voyant ce genre de panneau.

Impact : oui

Commentaire n 5/ : Bon pour le rappel mais, pas forcément.

Impact : oui

Commentaire n 6/ : Des fois ça détourne l'attention du conducteur. (Ces panneaux n'ont aucun impact sur moi).

Commentaire n 7/ : C'est un bon rappel.

IMPACT////////////////////

Commentaire n 8/ : Bonne initiative, initiation au rappel de la sagesse et la bonne conduite dans toutes les situations.

Impact : oui

Commentaire n 9/ : Aucun commentaire, cela peut être avantageux pour ceux qui ont besoin d'un tel rappel

impact : oui

Commentaire n 8/ : Pas forcément la prudence dépend du caractère de l'individu, sinon on aurait enregistré plus d'accident chez les mécréants.

Impact : //////////////////////

Commentaire n 10/ : Il n'a absolument aucun sens.

Commentaire n 11/ : Un discours de sensibilisation

Impact : aucun

Commentaire n 12/ : Normal

Impact : non

Commentaire n 13/ : Je pense que le discours religieux aide à avoir plus de conscience et de rester raisonnable en conduisant

Impact : oui, le fait de voir ces panneaux ça me pousse directement à diminuer la vitesse.

Commentaire n 14/ : Ce n'est pas une mauvaise idée néanmoins, je ne vois pas de rapport avec le code de la route.

1 Commentaire n 15/ Ce genre de discours ne se place pas en route, il y a des lieux consacrés pour cela.

Impact : rien à voir avec le code de la route.

Commentaire n 16/ : C'est un rappel qui soulage les esprits.

Impact : oui.

Commentaire n 17/ Ce ne sont pas des panneaux de route.

Impact : Dhikr Allah n'a pas besoin de panneaux c'est un acte spirituel.

Commentaire n 18/ : Intéressant.

Impact : Naturellement.

Commentaire n°19 /: C'est une bonne initiative du moment qu'ils ne gênent pas les autres panneaux en lieux directs avec la circulation.

Commentaire n° 20/ : Je pense que ce genre de panneau a un bon impact sur les conducteurs.

Impact : oui

Commentaire n°21/ : C'est un discours qui me met en sécurité, il est rassurant.

Impact : oui.

Interprétation des commentaires du panneau n°1 :

Remarque : Ces panneaux en réalité ne font pas partie du code de la route et c'est ce qui nous a été signalé plusieurs fois au cours de cette recherches, toutefois, nous avons considéré ces panneaux comme tels, parce que nous trouvons qu'ils sont quand même destinés aux conducteurs et par conséquent, ce sont des panneaux routiers sensibilisateurs à caractère religieux, récemment créés.

La majorité pense que la présence de ces panneaux peut influencer le comportement du conducteur, et que ça peut avoir un impact positif sur eux, toutefois certains enquêtés trouvent

qu'ils n'ont aucune utilité et qu'ils ne devraient pas être implantés aux bordures des routes en ajoutant que ce ne sont pas des panneaux de signalisation.

Image n°2 :

« Cette image reflète-il la culture du signe chez nous » ?



L'enquêté n°1 a répondu à la question :

« Ce panneau reflète-il la culture du signe chez nous » ?

Par : NON

L'enquêté n°2 a répondu à cette question par : OUI

L'enquêté n°3 a répondu à cette question par : NON

L'enquêté n°4 a répondu à cette question par : OUI

L'enquêté n°5 a répondu à cette question par : OUI

L'enquêté n°6 a répondu à cette question par : OUI

L'enquêté n°7 a répondu à cette question par : NON

L'enquêté n°8 a répondu à cette question par : OUI

L'enquêté n°9 a répondu à cette question par : OUI

L'enquêté n°10 a répondu à cette question par : OUI

L'enquêté n°11 a répondu à cette question par : OUI

L'enquêté n°12 a répondu à cette question par : OUI

L'enquêté n°13 a répondu à cette question par : NON

L'enquêté n°14 a répondu à cette question par : OUI

L'enquêté n°15 : //////////////////////////////////////

L'enquêté n°16 a répondu à cette question par : NON

L'enquêté n°17 a répondu à cette question par : OUI

L'enquêté n°18 a répondu à cette question par : NON

L'enquêté n°19 a répondu à cette question par ; OUI

L'enquêté n°20 a répondu à cette question par : OUI

L'enquêté n°21 a répondu à cette question par : OUI

Interprétation des réponses à la question n°1 de l'image n°2 :

La majorité pense que cette image, où un âne est accroché au panneau avec une corde, reflète réellement la culture du langage des signes dans notre société ainsi que le degré de conscience de l'importance des panneaux de signalisation.

2. Les commentaires:

L'enquêté n° 1 a commenté en disant: « Ce panneau indique le niveau d'instruction chez certains gens ».

L'enquêté n°2 a commenté en disant « l'âne s'est habitué de s'arrêter lorsqu'il voit les voitures passer puis il traverse pendant leur arrêt.

L'enquêté n°3 a commenté en disant : « INGENIEUX »

L'enquêté n°4 a commenté en disant : « ici, je pense qu'on a voulu insister sur l'obligation de marquer le Stop. Comme si on veut crier haut et fort : « arrête-toi petit âne ! », ou bien on a voulu insister sur le fait que cet endroit précis, le panneau du stop n'a aucun sens, qu'il ne devait pas y avoir lieu et qu'il y a que des personnes idiotes qui le marquent bêtement.

L'enquêté n°5 a commenté en disant : « beaucoup ignorent le stop, un âne marque le stop et un être humain non.

L'enquêté n°6 a commenté en disant : « le panneau s'adresse aux hommes ».

L'enquêté n°7 a commenté en disant : « l'animal a su respecter le panneau.

L'enquêté n°8 a commenté en disant : « Panneau imposant l'arrêt « écrit dans les deux langues »

L'enquêté n°9 a commenté en disant : « malheureusement, le non-respect de ces panneaux par certains chauffards nous donne une telle impression.

L'enquêté n°10 a commenté en disant : « l'existence de cet animal attaché au panneau montre l'incivisme de l'auteur ».

L'enquêté n°11 a commenté en disant : « il me semble que c'est l'ignorance du rôle de la signalisation

L'enquêté n°12 a commenté en disant : « folie, inconscience ».

L'enquêté n°13 a commenté en disant : « ça n'arrive pas tous les jours donc ça ne reflète pas une telle culture chez nous.

L'enquêté n°14 a commenté en disant : « l'image parle d'elle-même, sans commentaire.

Enqueté15////////////////////////////////////

L'enquêté n°16 a commenté en disant : « cela reflète la chute morale dans la société.

L'enquêté n°17 a commenté en disant : « c'est une insulte envers la race humaine ».

L'enquêté n°18 a commenté en disant : « ////////////////////////////////////// »

L'enquêté n°19 a commenté en disant : « la population algérienne n'accorde pas beaucoup d'attention aux panneaux, ainsi que les indications qui y figurent.

L'enquêté n°20 a commenté en disant : «//////////////////////////////////// »

L'enquêté n°18 a commenté en disant : «//////////////////////////////////// »

Interprétation des commentaires de l'image n °2 :

Nous pensons que certains enquêtés ont mal compris le panneau (l'image n'était peut-être pas assez claire), pensant que c'est un âne s'arrêtant devant le panneau du stop, alors qu'il y était attaché.

Panneau n°3 :



Commentaires :

Commentaire n°1 : cette plaque signalétique n'a aucun sens

Commentaire n°2 : Plaque rappelant les parents d'être prudents et de ne pas faire de la vitesse, car leurs enfants les attendent.

Commentaire n°3 : Il s'adresse aux femmes alors que la grande majorité des conducteurs sont des hommes.

Commentaire n°4 : Cela pourrait fort probablement avoir un effet positif sur les conducteurs, vu la force du message.

C5/ //////////////////////////////////////

Commentaire n°6 : Pour certains gens ça fait réfléchir, mais pour d'autres, ils n'ont même pas le temps de lire.

Commentaire n°7 : La vie des êtres humains est entre les mains du conducteur.

Commentaire n°8 : Une femme enceinte, qu'elle conduise ou qu'elle soit passagère doit redoubler et inviter à redoubler de précautions.

Commentaire n°9 : Des propos émouvants pour minimiser les dangers de la route.

Commentaire n°10 : Ce panneau n'a pas beaucoup d'influence sur mon attention.

Commentaire n°11 : Vraiment la route est devenue un danger.

Commentaire n°12 : N'importe quoi.

Commentaire n°13 : Oui ça a un grand impact sur moi, puisqu'il s'agit d'un discours entre une maman et son fœtus, je pense qu'un panneau pareil ne peut nous laisser indifférents surtout chez les femmes.

Commentaire n°14 : Aucune influence sur les CHAUFFARDS.

Commentaire n°15 : //////////////////////////////////////

Commentaire n°16 : Pour un intellectuel, ce type de panneaux a un impact très fort sur l'esprit.

Commentaire n°17 : Il faut d'abord qu'il soit lu, nous sommes un peuple qui fuit la lecture.

Commentaire n°18 : Le plus important dans ces cas est le message transmis qui agit sur les sentiments des lecteurs.

Commentaire n°19 : C'est trop compliqué

Commentaire n°20 : Un fœtus demandant à sa mère de faire attention

Commentaire n°21 : Panneau très touchant, il a un impact sur la vie

Interprétation des commentaires du panneau n°3 :

Donc il y a une divergence dans les avis des enquêtés sur le contenu de ce panneau, chacun a commenté d'une manière différente des autres, rarement des avis qui se ressemblent.

Donc il y a une nette conclusion dans la divergence dans avis des enquêtés sur le contenu de certains messages sensibilisateurs jusqu'à maintenant, surtout concernant ce panneau, nous avons senti une certaine distanciation de la part des répondants, cela ne serait-il pas dû qu'il soit destiné aux femmes ?

Nous verrons ce qui va surgir concernant les autres panneaux.

Panneau n° 4 :



Commentaire n°1/ : L'origine primordiale des accidents est humaine c'est-à-dire l'excès de vitesse

Commentaire n°2/ : Oui c'est vrai mais aussi les plaques qui ne sont pas posées dans leur bon endroit et d'avance sont aussi la cause de certains accidents.

Commentaire n°3/ : Oui l'état des routes aussi.

Commentaire n°4/ : Il me semble que l'excès de vitesse est un problème lié à l'éducation du peuple et à son manque de conscience des risques encourus (et ce, malgré les multiples campagnes de sensibilisation), la population algérienne est majoritairement jeune, les jeunes sont plus exposés à ces tentations, excès de vitesse, prise de risque... il y a aussi l'état lamentable des véhicules et des routes qui favorisent également ces accidents.

Commentaire n°5/ : //////////////////////////////////

Commentaire n°6/ : Pour moi, il est vrai que l'origine de ces accidents est le non-respect des panneaux.

Commentaire n°7/ : Oui, je confirme cette cause.

Commentaire n° 8/ : L'excès de vitesse fait perdre une bonne lecture des panneaux, donc passer outre et par conséquent s'exposer et exposer les autres aux dangers.

Commentaire n° 9/ : Cela est évident oui, mais il faut signaler également l'état dégradé des routes et celui DES PANNEAUX DE SIGNALISATION ROUTIER

Commentaire n°10/ : Absolument, la vitesse est à mon sens le facteur majeure de la mortalité.

Commentaire n°11/ : La dégradation des routes aussi.

Commentaire n°12/ : Pas forcément.

Commentaire n° 13/ : Je suis entièrement d'accord concernant Le non-respect des panneaux et par conséquent les accidents qu'il provoque, en plus de l'état de quelques panneaux tel que vous avez utilisé, je considère ça comme le facteur n°1 dans les catastrophes des routes en Algérie.

Commentaire n°14/ : Oui si les panneaux routiers ne sont pas respectés c'est aussi parce que la majorité des conducteurs ne connaissent pas les panneaux et leurs significations en plus de l'utilisation des portables, sur nos routes aucun panneau ne rappelle que l'utilisation des portables est dangereuse ou interdite.

Commentaire n°15/ : Il y a le non-respect des panneaux et il y a l'absence des panneaux.

Commentaire n°16/ : Oui, l'indifférence chez les conducteurs est la cause principale des accidents de la route.

Commentaire n°17/ : Même avec des panneaux clairs, les accidents sont importants. L'incivisme est à l'origine de tout délit.

Commentaire n°18/ : Le non-respect des panneaux est une raison....

L'inconscience des conducteurs.

Commentaire n°19/ : Effectivement la vitesse est la principale cause des accidents, il faut trouver la solution efficace pour arriver à réduire la vitesse sur la route.

Commentaire n°20/ : Je pense que la vitesse est la cause n°1 des accidents.

Commentaire n°21/ : Oui je tiens compte de ces panneaux.

Interprétation des commentaires sur le panneau n°4 :

« La majorité des commentaires déversent sur le même point 'la vitesse est la cause des accidents par excellence', mais l'état dégradé du panneau n'encourage même pas à le lire ».

Panneau n°5 :**1/Ferriez-vous la même chose pour garder votre vie et celle des autres en respectant ces panneaux ?****REPONSES :**

Réponse 1/ : OUI

Réponse2 /: OUI

Réponse3/ : OUI

Réponse 4/ : oui, évidemment

Réponse5/ : OUI

Réponse 6/ : OUI

Réponse 7/ : OUI

Réponse 8/ : OUI

Réponse9/ : Oui, absolument.

Réponse 10/: NON

Réponse11/ : OUIP

Réponse12/ : Ca n'a aucun sens.

Réponse 13/ : Oui je le fais, je suis toujours consciente de l'importance de la vie des autres tout comme la mienne.

Réponse 14/ : Pour un conscient préserver la vie des autres serait sans être influencé par des panneaux.

Réponse 15/ : Oui je ferai la même chose.

Réponse16/ :OUI

Réponse 17/ : Trop philosophique pour être reçu comme message.

Réponse 18/ : OUI

Réponse 19/ : OUI

Réponse 20/ : OUI

Réponse 21/ : OUI

Interprétions des réponses :

Presque tout le monde a répondu par "oui", reste à vérifier la réalité.

2/Commentaires : « en voyant un énoncé pareil, quel est votre réaction ? »

Commentaire n°1 : C'est une chose agréable et motivante

Commentaire n°2 : Ralentir

Commentaire n°3 : Je prends conscience de la fragilité de la vie sur la route

Commentaire n°4 : Cela réveille ma conscience et me pousse à faire encore plus attention dans ma conduite.

Commentaire n°5/ : Me rendre compte de la vitesse, si je roule vite.

Commentaire n°6 : Je fais attention.

Commentaire n°7 : Je fais plus attention.

Commentaire n°8 : Ne pas aimer la vie serait inconscient donc aimons-la, en nous préservant.

Commentaire n°9/ : ça me fait penser à l'importance de la prudence.

Commentaire n°11/ : A mon avis la conduite est une responsabilité morale.

Commentaire n°12/ : Absurdité.

Commentaire n°13/ : Je fais attention à la vitesse et je ralentie immédiatement.

Commentaire n°14/ : Faire très attention en respectant les panneaux routiers afin d'arriver saint et sauf à ma destination.

Commentaire n°15/ : Nous devons faire attention à nos vies en respectant les panneaux

Commentaire n°16/ : Je me sens responsable.

Commentaire n°17/ : Indifférent !!!

Commentaire n 18/ : Il faut conduire lentement.

Commentaire n19/ : Faire plus attention.

Commentaire n20/ : Je deviens plus conscient.

Commentaire n21/ : J'adopte une réaction positive.

Interprétation des commentaires :

Donc en voulant vérifier l'impact de ces panneaux, nous avons constaté que la grande partie des commentaires nous fait sentir que les répondants étaient très motivés et très touchés par ce type de message, bien qu'il ait d'autres qui l'ont bien dit : indifférents

3/« Vos enfants, ou vous-même, si vous n'êtes pas le conducteur, tenez-vous compte de ce genre de message ?

R1 /: Oui

R2/ : Oui

R3/ : //////////////////////////////////////

R4/ : Naturellement.

R5/ : //////////////////////////////////////

R6/ : Pas tout à fait.

R7/ : OUI

R8/ : Oui même s'il faut le rappeler à un conducteur inconscient.

R9/ : Oui, effectivement.

R10/ : Indifférent !!!

R11/ : OUI

R12/ : NON

R13/ : Quand je conduis, je donne plus d'importance à ce genre de message.

R14/ : Bien sûr.

R15/ : Nous lisons souvent ce genre de panneau.

R16/ : Oui

R17/ : Ce n'est pas un panneau routier qui va remplacer l'éducation, la rigueur et l'intégrité.

R18/ : OUI

R19/ : OUI

R20/ : OUI

R21/ : OUI

Interprétation des réponses :

Tout le monde presque prend en considération ce type de discours, sauf quelques exceptions.

Panneau n°6 :



Commentaires :

Commentaire n 1/ : La vue est essentielle à la conduite, mais.....

Commentaire n 2/ : C'est sur

Commentaire n 3/ : Tout à fait d'accord.

Commentaire n 4/ : Je confirme

Commentaire n 5/ : Il faut faire attention à tout et surtout à tous les panneaux.

Commentaire n 6/ : C'est important de faire attention à l'entourage en conduisant, DE
RESTER VIGILANT.

Commentaire n 7/ : Il faut faire très attention à la route en conduisant.

Commentaire n 8/ : Une bonne vue invite aux bons réflexes.

Commentaire n 9/ : Absolument, si on voit mal, on est exposé aux risques de route.

Commentaire n 10 : PEU

Commentaire n 11/ : La visibilité assure la bonne conduite.

Commentaire n 12/ : OUI

Commentaire n 13/ : Je crois absolument à cette phrase, des fois en rencontrant une petite difficulté dans la vision à cause du soleil, cela nous empêche de bien voir et peut provoquer des catastrophes.

Commentaire n 14/ : Oui la concentration sur la conduite n'a rien d'égale.

Commentaire n 15/ : C'est un message de sensibilisation pour être attentif.

Commentaire n 16/ : C'est vrai, plus on a une visibilité claire plus on maîtrise la route.

Commentaire n 17/ : Poétique, mais seulement utile pour celui qui sait saisir le signifiant.

Commentaire n 18/ : Il ne faut pas conduire en cas de fatigue ou de maladie.

Commentaire n 19/ : Ça ne suffit pas.

Commentaire n 20/ : Oui, avec attention.

Commentaire n 21/ : Exact

Interprétation des commentaires du panneau n°6 :

C'est normal que tout le monde soit d'accord sur l'utilité de la bonne vision, mais faudrait-il l'utiliser à lire les instructions et les orientations contenues sur les panneaux.

Panneau n°7 :



Des panneaux dans les deux langues (arabe et français), insister par tous les moyens pour préserver et inciter les gens à faire attention à leurs vies (signes, couleurs, icônes, symboles, deux langues et parfois plus.

Si vous avez eu l'occasion de voyager, avez- vous rencontré des panneaux performatifs comme c'est le cas en Algérie ?

Commentaires

Commentaire 1 :////////

Commentaire2 : //////////////////////////////////

Commentaire3 : //////////////////////////////////

Commentaire n 4/ : Je n'ai pas fait attention à la présence d'un tel genre de panneau.

Commentaire n 5/ : //////////////////////////////////

Commentaire n 6/ : Oui, on les rencontre souvent.

Commentaire n°7 / : //////////////////////////////////

Commentaire n°8/ : Le panneau est une langue internationale mais en y ajoutant un écrit, il aura plus d'importance (surtout s'il est en plusieurs langues).

Commentaire n°9/ : Oui des panneaux lumineux et électroniques.

Commentaire n°10 : Quasi indifférent.

Commentaire n° 11/ : NON.

Commentaire n°12/ : NON.

Commentaire n°13/ : J'ai voyagé, des panneaux de sensibilisations comme en Algérie, je ne les ai pas vus ailleurs.

Commentaire n° 14/ : C'est le jour et la nuit entre nos panneaux où rien n'est respecté (ni forme, ni la hauteur, ni la figure et même pas la qualité des produits), chez ceux qui respectent les normes des plaques de signalisation, même la nuit, ils sont visibles sur plusieurs mètres et servent aussi à illuminer pratiquement l'ensemble du périmètre où ils se trouvent.

Commentaire n°15/ : //////////////////////////////////

Commentaire n°16/ ; Non, ils n'existent qu'en Algérie.

Commentaire n°17/ : Ça n'existe qu'en Algérie !!!

Commentaire n°18/ : Oui.

Commentaire n°19/ : Oui, à côté des écoles, attention à nos enfants.

Commentaire n°20/ : Peu de conducteurs sont attirés par ces panneaux.

Commentaire n°21/ : Il faut intensifier ce genre de panneaux.

Interprétation des commentaires du panneau n°7 :

Le contenu et la force du message influencent directement la réaction du lecteur, parfois l'état du panneau aussi, un panneau abimé par les effets du climat et du temps ne peut aucunement attirer l'attention du lecteur, comme nous le remarquons pour ce panneau, malgré l'importance du message, beaucoup de répondants n'ont pas réagi.

Panneau n°8 :



Commentaires

Commentaire n°1/ : Aller doucement, c'est arriver sûrement.

Commentaire n°2/ : Ca fait réfléchir à diminuer la vitesse

Commentaire n°3/ : A mettre en arabe afin de sensibiliser le plus de conducteurs possible

Commentaire n°4/ : Le message est fort, je pense que cela pourrait avoir son effet surtout sur les pères de familles.

Commentaire n°5/ : Vaut mieux arriver en retard qu'arriver avec des dégâts.

Commentaire n°6/ : Le mot « PAPA » peut avoir une influence sur le conducteur et le pousser à faire plus attention (bien sur quand on est PAPA).

Commentaire n°7/ : Personnellement, ça me touche.

Commentaire n°8/ : Rappel intime à la sagesse.

Commentaire n°9/ : C'est très émouvant, il faut penser à ses enfants.

Commentaire n°10 / : Le message est clair mais pas autant d'influence

Commentaire n°11/ : Prendre la route est devenue une source de peur pour les enfants.

Commentaire n°12/ : Trop long, non signifiant !!

Commentaire n°13/ : C'est évident, ça me touche personnellement.

Commentaire n°14/ : Conduire lucidement afin de préserver sa vie et celle des autres.

Commentaire n°15/ : C'est un message de sensibilisation.

Commentaire n°16/ : Ce panneau me touche profondément.

Commentaire n°17/ : Utile, si le conducteur a le temps de lire.

Commentaire n°18/ : Il faut préserver sa vie par le respect des signes des signes de ponctuation.

Commentaire n°19/ : C'est touchant, ça incite à faire plus attention.

Commentaire n°20/ : Je diminue la vitesse à chaque fois que je vois ce panneau.

Commentaire n°21/ : C'est touchant.

Interprétation des commentaires sur le panneau n°8 :

Apparemment, le slogan a eu une grande incidence sur les conducteurs, et cela valorise l'utilisation de ce genre de message, où il y a une sorte d'interpellation à tous les "papa" qui conduisent (voir chapitre analyse linguistique des panneaux).

Panneau n°9 :



Commentaires :

Commentaire n°1 : Les accidents de route est un vrai terrorisme.

Commentaire n°2/ : Ca fait réfléchir.

Commentaire n°3/ : A mettre également en arabe.

Commentaire n°4 / : Le message est clair et fort.

Commentaire n°5 / : On ne laisse pas nos propres fautes influencer sur les autres, il faut assumer.

Commentaire n°6 / : C'est important ce genre de 'phrases' car vraiment ça pousse à réfléchir. LA PRUDENCE est le meilleur compagnon, être prudent, c'est anticiper.

Commentaire n°7 / : En conduisant, il faut être responsable.

Commentaire n°8 / : Prenons conscience de notre conduite car si elle est mauvaise, nous courons et faisons courir le danger pour les autres.

Commentaire n°9 / : Il faut penser toujours aux conséquences d'une mauvaise conduite.

Commentaire n°10 / : Absolument ! Idem !

Commentaire n°11 / : La prudence est un acte de sagesse.

Commentaire n°12 / : Non signifiant !!

Commentaire n°14 / : Effectivement, personne ne remplace personne.

Commentaire n°15 / : Afin de diminuer le nombre de victimes, il faut responsabiliser les conducteurs.

Commentaire n°16 / : C'est un message trop fort.

Commentaire n°17 / : De la morale sur des panneaux.

Commentaire n°18 / : Un fort message notamment avec l'emploi des couleurs

Commentaire n°19 / : Il faut préserver sa vie par le respect des signes des signes de ponctuation.

Commentaire n°20 / Message touchant.

Commentaire n°21 / Aide à prendre conscience.

Commentaire n°22 / C'est très significatif.

Interprétation des commentaires sur le panneau n°9 :

La force du message a eu son impact sur les enquêtés, qui sont dans l'ensemble convaincus par le sens du slogan et pour certains, même les couleurs et la transposition du blanc (l'écriture) sur un fond noir, a eu un grand impact sur eux.

Et à partir de là, nous pouvons déduire que non seulement le contenu du message mais aussi les couleurs et la disposition, jouent un rôle important sur le degré d'influence.

Panneau n° 10 :**Commentaires**

Commentaire n°1 / : Avant d'être pratiquant, il faut être éduqué.

Commentaire n°2 / : Oui mais avec de l'expérience : pratique de la conduite

Commentaire n°3 / : Ce n'est pas clair éducation ou apprentissage

Commentaire n°4 / : Je confirme

Commentaire n°5 / : La bonne conduite nous apprend beaucoup de choses.

Commentaire n°6 / : ça nécessite de revoir justement la manière avec laquelle fonctionne certaines auto-écoles.

Commentaire n°7 / : Il faut être conscient avant de prendre la route.

Commentaire n°8 / : La bonne conduite résulte d'une correcte et entière application de ce que l'on a appris en y ajoutant le savoir se respecter et respecter les autres.

Commentaire n°9 / : Absolument, la conduite est art.

Commentaire n°10 / : Tout à fait vrai, idem !

Commentaire n°11 / : La bonne conduite est un résultat d'un bon apprentissage.

Commentaire n°12 / : ???!!

Commentaire n°13 / : La conduite est une éducation.

Commentaire n°14/ : //

Commentaire n°15/ : //

Commentaire n°16/ : Ce n'est pas vraiment expressif

Commentaire n°17/ : Pas vraiment !!!

Commentaire n°18/ : Ambigüe !!!

Commentaire n°19/ : Si vous êtes bien formés, vous arriverez à conduire correctement.

Commentaire n°20/ : Pas clair/

Commentaire n°19 / : C'est logique

Commentaire n°19/ : Pas forcément.

Interprétation des commentaires sur le panneau n°10 :

Une fois encore un panneau sur lequel, les avis divergent, un bon nombre trouve que le panneau n'est pas clair, donc le choix des mots peut provoquer parfois des impertinences, le mot "تاڤالوم" ou apprentissage en français a créé une sorte de confusion chez les lecteurs de ce message. D'autres ont compris le sens du panneau d'une façon simple et ils ont bien validé le contenu.

Panneau n°11 :



Commentaires :

Commentaire n°1/ : Le respect du code de la route est une partie de la religion.

Commentaire n°2/ : C'est une plaque de recommandation, que certains chauffeurs respectent et d'autres non

Commentaire n°3/ : C'est l'idéal.

Commentaire n°4/ : Ce genre de rappel est important.

Commentaire n°5/ : Le respect de la signalisation, nous évite beaucoup de dégâts.

Commentaire n°6/ : C'est une éducation avant tout.

Commentaire n°7/ : Il est impératif de respecter les panneaux routiers.

Commentaire n°8/ : Invitation et rappel judicieux.

Commentaire n°9/ : Il est impératif de se montrer respectueux et civilisé.

Commentaire n°10/ : C'est clair on ne peut pas ne pas le faire.

Commentaire n°11/ : Un rappel au respect de la signalisation.

Commentaire n°12 / : Il le sait, pas la peine de le rappeler.

Commentaire n°13/ : Un rappel !!!!!!!!!!!!!!!!

1 Commentaire n°14/ : //////////////////////////////////

Commentaire n°15/ : Respecter la signalisation c'est sauver des vies.

Commentaire n°16 : Ce n'est pas vraiment fort.

Commentaire n°17/ : Un rappel d'une évidence.

Commentaire n°18/ : Si vous êtes bien formés, vous arriverez à conduire correctement.

Commentaire n°19/ : Un rappel.

Commentaire n°20/ : Un rappel.

Commentaire n°21/ : Un rappel.

Interprétation des commentaires sur le panneau n°11 :

L'ensemble des enquêtés est tout à fait d'accord avec le contenu sans protestation, et le considère comme un rappel très utile aux conducteurs.

Image n°12 :



Commentaires :**Commentaire n°1/ :**////////////////////**Commentaire n°2/ :** C'est rappeler les autorités responsables de réparer la route.**Commentaire n°3/ :** C'est alarmant !**Commentaire n°4/ :** Cela montre l'état de nos routes qui sont truffées de nids de poules malheureusement, c'est un danger parmi tant d'autres.**Commentaire n°5/ :** Une telle négligence peut tuer beaucoup de gens.**Commentaire n°6/ :** Situation dégradée de nos routes.**Commentaire n°7/ :** Un grand risque, aucun panneau !!!!**Commentaire n°8/ :** Ménage aux instances de maintenance des routes.**Commentaire n°9/ :** Une autre cause d'un tel nombre effrayant d'accidents de la route.**Commentaire n°10/ :** L'irresponsabilité totale, le tiers monde.**Commentaire n°11/ :** C'est la dégradation de nos routes.**Commentaire n°13/ :** ça reflète l'état catastrophique de nos routes.**Commentaire n°14/ :** C'est certainement un oubli.**Commentaire n°15/ :** Parfois les accidents ont d'autres causes à part le non-respect de la signalisation.**Commentaire n°16/ :** C'est la négligence des cantonniers (services d'entretien)**Commentaire n°17/ :** De l'ironie !!!**Commentaire n°18/ :** ça devrait pas exister.**Commentaire n°18/ :** C'est grave et très dangereux.**Commentaire n°18/ :** Incivisme.**Interprétation des commentaires sur l'image n°12 :**

C'est clair que c'est une situation alarmante et inacceptable, mais nous nous attendions à ce que les enquêtés fassent une remarque concernant ce qu'on devait trouver lors d'une situation pareille, autrement dit, il fallait parler d'un panneau contenant un message avertissant d'un danger même s'il est momentanée, nous faisons allusion bien sûr, dans ce cas précis à un triangle avec une bordure rouge et un fond jaune, informant les conducteurs d'un danger

momentané !!!!! Et à partir de telles réponses que nous pouvons mesurer réellement le degré de la culture du langage des signes chez les personnes.

Nous avons mis en italique les réponses qui nous ont semblée étranges.

L'ironie cette réponse nous laisse en état de stupéfaction, l'ironie n'est notre objet d'étude ni un objectif en proposant ces images.

Panneau n°13 :



Commentaires :

Commentaire n°1 / : //////////////////////////////////////

Commentaire n°2 / : Rappel et recommandation de prudence

Commentaire n°3 / : C'est un message très long.

Commentaire n°4 / : Un rappel important à mon sens.

Commentaire n°5 / : On est responsable de notre vie.

Commentaire n°6 / : Les panneaux peuvent nous dérouter.

Commentaire n°7 / : Les panneaux routiers sont très importants pour tenir éveillé le conducteur.

Commentaire n°8 / : Oui ; si elles sont là et judicieusement implantées.

Commentaire n°9 / : Absolument.

Commentaire n°10 / : Messages affectifs sans impact.

Commentaire n°11 / : Soyez toujours prudents !!

Commentaire n°12 / : Trop long

Commentaire n°13 / : Trop long, pas très utile.

Commentaire n°14 / : //////////////////////////////////////

Commentaire n°15/ : //////////////////////////////////

Commentaire n°16/ : L'expression est erronée, au lieu de dire la vie ne peut être mesurée à un prix, ils ont écrit la vie n'a pas de prix.

Commentaire n°17/ : Une graphie trop exagérée pour attendre l'efficacité.

Commentaire n°18/ : Un message direct et précis.

Commentaire n°19/ : Trop long pour le conducteur, ça peut le distraire.

Commentaire n°20/ : ça résume votre questionnaire.

Commentaire n°21/ : C'est encourageant.

Interprétation des commentaires sur le panneau n°13:

Un commentaire disant : « ça résume votre questionnaire », nous a fait sentir combien ce questionnaire était long !!!!

Mais il y a aussi, certains qui ont trouvé l'expression, elle-même, un peu trop longue pour être lue par le conducteur en conduisant, cependant, il y a aussi ceux qui ont aimé le slogan.

Panneau°14 :



Un tel énoncé, peut-il vous influencer ?

Commentaires :

Commentaire n°1/ : //////////////////////////////////

Commentaire n°2/ : Oui c'est sûr.

Commentaire n°3/ : OUI

Commentaire n°4/ : Je le pense oui. A EFFACER

Commentaire n°5/ : //////////////////////////////////

Commentaire n°6/ : Oui, certainement !!!!

Commentaire n°7/ : Oui, absolument.

. Commentaire n°8/ : Oui, la patience doit régner !!!!

Commentaire n°9/ : Oui, bien sûr.

Commentaire n°10 / : Rarement

Commentaire n° 11/ : NON

Commentaire n° 12/ : NON

Commentaire n° 13/ : NON

Commentaire n° 14/ : Certainement ! Je pense à ceux qui m'attendent.

Commentaire n°15/ : Un énoncé bref, peut avoir un grand impact sur les conducteurs ou les lecteurs du panneau.

Commentaire n° 16/ : Pas vraiment

Commentaire n°17/: Si il est lu correctement.

Commentaire n°16/ : Un rappel

Commentaire n°17/ : Rappel très important

Commentaire n°18/ : OUI

Interprétation des commentaires sur le panneau n°14 :

Des "oui" et des "non" avec des commentaires très impressionnants entre les deux tel que le commentaire n° 15.

Image n°15 :



Commentaires :

Commentaire n° 1/ : //////////////////////////////////////

Commentaire n°2/ : Faute aux responsables de la sureté nationale.

Commentaire n°3/ : Ce n'est pas sérieux de la part des autorités.

Commentaire n°4/ : Ces panneaux touchent la conscience du conducteur

Commentaire n°5/ : Il faut mettre des lunettes pour pouvoir le voir.

Commentaire n°6/ : //////////////////////////////////

Commentaire n°7/ : Justement, c'est un problème surtout pour les engins, des fois, on les voit même pas.

Commentaire n°8/ : Sans commentaire.

Commentaire n°9/ : Panneau ne répondant pas aux normes mais à respecter avec prudence.

Commentaire n°10/ : Les normes de leur mise en place ne sont pas respectées.

Commentaire n°11/ / ça n'existe que dans notre pays, l'irresponsabilité.

Commentaire n°12/ : Contre les normes.

Commentaire n°13/ : //////////////////////////////////

Commentaire n°14/ : Le laisser aller, n'importe quoi, ça n'arrive qu'en Algérie !!!!

Commentaire n°15/ : Les autorités doivent faire leur travail.

Commentaire n°16/ : A qui est destiné ce panneau ?

Commentaire n°17/ : On ne peut le voir quand on est en voiture.

Commentaire n°18/ : Non-respect du conducteur.

Commentaire n°17/ : Petit et mal placé.

Commentaire n°17/ : Trop caché.

Commentaire n°17/ : C'est décourageant !

Interprétation des commentaires sur l'image n°15 :

Oui, on parle des normes d'un panneau, nous avons consacré un petit chapitre pour cela, même la raison saine de l'être humain n'accepterait pas un panneau dans une telle forme.

Panneau n° 17 :



Commentaires :

Commentaire n° 1/ : //

Commentaire n°2/ : Cela incite à prendre conscience de la situation

Commentaire n° 3 : //

Commentaire n°4/ : Oui, responsabiliser les conducteurs, c'est une façon qui pourrait réduire les accidents.

Commentaire n°5/ : La vie des autres ne nous appartient pas.

Commentaire n°6/ : Des fois l'image est plus significative.

Commentaire n°7/ : Le sens de la responsabilité, est une question d'éducation.

Commentaire n° 8/ : //

Commentaire n° 9/ : Un langage un peu fort pour plus de responsabilité.

Commentaire n°10/ : Idem.

Commentaire n° 11/ : Eviter l'implicite dans ce genre de panneaux.

Commentaire n°12/ : Il faut qu'il pense à lui-même avant.

Commentaire n°13/ : C'est un panneau très significatif, rappeler aux gens qu'ils peuvent être une cause de risque de mort ou d'handicape aux autres.

Commentaire n° 14/ : La prévention dans un cadre organisé est une très bonne chose.

Commentaire n° 15/ : //

Commentaire n°16/ : C'est un message très fort.

Commentaire n°17/ : Une mise en garde.

Commentaire n° 18/ : Intéressant

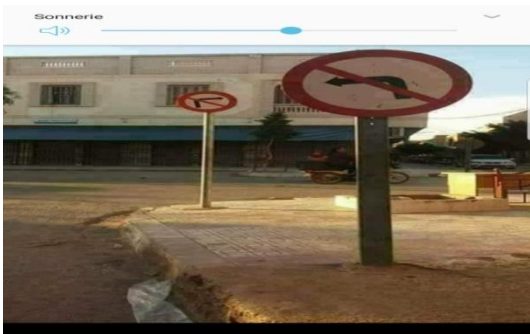
Commentaire n° 19/ : Ca responsabilise

Commentaire n° 20/ : Ça rappelle le sens de la responsabilité

Interprétation des commentaires sur le panneau n°17 :

Lo mot qui revient presque dans tous les commentaires c'est " la responsabilité ". Donc c'est un panneau qui peut éveiller en quelque sorte le sens de la responsabilité chez leconducteur.

Panneau n°18 :



Commentaires :

Commentaire n°1/ //

Commentaire n°2/ oui dans plusieurs cas

Commentaire n° 3/ //

Commentaire n° 4/ : Oui, les panneaux (leur pertinence, et leur emplacements) pourraient sauver des vies.

Commentaire n°5 / : //

Commentaire n°6/ : Il faut revoir où et comment les déposer.

Commentaire n°7/ : OUI.

Commentaire n°8/ : L'erreur technique ou l'erreur humaine sont toujours présents partout, aussi il faut poser des questions aux passants devant un tel imbroglio (panneaux contradictoires).

Commentaire n°9/ : Effectivement.

Commentaire n°10/ : Le recours à des personnes non qualifiées, voire analphabètes.

Commentaire n°11/ : La mauvaise signalisation est aussi un facteur provoquant les accidents.

Commentaire n°12/ : OUI, bien sûr

Commentaire n°13/ : Une autre image du laisser-aller en Algérie.

Commentaire n°14/ : Une fois de plus les autorités sont impliqués dans ce genre de situation.

Commentaire n°15/ : Nous sommes tous responsables.

Commentaire n°16/ : C'est une erreur flagrante de la part des services de la mairie et des cantonniers.

Commentaire n°17/ : Une insulte au conducteur.

Commentaire n°18/ : Etat des routes en Algérie est déplorable.

Commentaire n°19/ : Inquiétant.

Commentaire n°20/ : Inquiétant.

Commentaire n°21/ : La médiocrité.

Interprétation des commentaires sur le panneau n°18 :

L'étude de la disposition du panneau : si un panneau est implanté sans raison et d'une façon aléatoire, il n'aura plus aucun sens, l'étude de l'implantation des panneaux routiers est tout un savoir et un savoir-faire, il s'agit d'une information à transmettre, d'un message à faire passer même s'il n'y a pas une interaction du sens propre du mot c'est-à-dire que le récepteur ne va pas répondre par un message, mais il y a un comportement une réaction qui sera faite par le conducteur et il faudrait cependant qu'il n'y ait pas de contradiction au niveau de ces messages(instructions).

Panneau n°19 :



Commentaires :

Commentaire n°1 : / //////////////////////////////////////

Commentaire n°2/ : Oui car tant qu'il y a un stop, cela veut dire que l'autre conducteur de l'autre route, ne va pas ralentir.

Commentaire n°3/ : Effectivement si tous les conducteurs respectent le code, il y aurait nettement moins d'accidents

Commentaire n°4/ : Le peuple algérien est un peuple (mkalak) il vit et se déplace tout le temps dans l'urgence, même pour acheter une baguette de pain le week-end, quand on tient ce rythme de vie, on ne peut pas s'arrêter ou céder le passage.

Commentaire n°5/ : L'égoïste est toujours celui qui aura si mal.

Commentaire n°6/ : Les conducteurs ne se montrent pas toujours sérieux et soucieux à l'égard de ces panneaux.

Commentaire n°7/ : Peut-être !!!!!

Commentaire n°8/ : L'inconscience entraîne le non-respect et conduit au pire.

Commentaire n°9/ : C'est possible mais je crois qu'il y a d'autres facteurs de la même importance.

Commentaire n°10/ : Tout à fait d'accord, surtout pour les stop.

Commentaire n°11/ : Le non-respect de ces deux panneaux est dû à l'inconscience du danger que peut provoquer cet acte.

Commentaire n°12/ : Je doute fort, le stop aussi.

Commentaire n°13/ : J'ai vu beaucoup d'accidents pareils en ville (à M'sila).

Commentaire n°14/ : Affirmativement, les conducteurs ne respectent les panneaux ci-dessus, le stop veut dire arrêt obligatoire même si la route est vide.

Commentaire n°15/ : Aucun panneau ne doit être négligé.

Commentaire n°16/ : C'est vrai, ce sont des panneaux qui obligent le conducteur de s'arrêter pour libérer la voie à d'autres.

Commentaire n°17/ : Pas forcément.

Commentaire n°18/ : Les dépassements dangereux aussi.

Commentaire n°19/ : *L'excès de vitesse.*

Interprétation des commentaires sur le panneau n°19 :

Ce qui a attiré notre attention dans ces commentaires, c'est le numéro "13", dans la ville de M'sila c'est un vrai problème, la majorité absolue des conducteurs n'applique pas ou ne sait pas les appliquer, (ignore réellement le sens du panneau) mais les autres commentaires sont très intéressants.

Image n°20 :



Commentaires

Commentaire n°1/ : //////////////////////////////////////

Commentaire n°2/ : C'est aussi le cas de plusieurs accidents

Commentaire n°3/ : C'est parti d'une bonne intention

Commentaire n°4/ : Oui, les autorités concernées ont aussi une part de responsabilité dans ce terrorisme routier dans notre pays.

Commentaire n°5/ : On pense rarement aux conséquences de nos actes.

6 **Commentaire n°6/** : C'est l'absence du contrôle.

Commentaire n°7/ : Et, on enchaîne les bêtises.

Commentaire n°8/ : Cela fait partie de non maîtrise des normes de la vie.

Commentaire n°9/ : Effectivement, et sur nos routes, il y a pas mai de bêtises.

Commentaire n°10/ : L'irresponsabilité.

Commentaire n°11/ : Que des bêtises sur nos routes.

Commentaire n°12/ : Certainement.

Commentaire n°13/ : Malheureusement, on voit ça souvent surtout dans les nouveaux quartiers où c'est l'anarchie totale, des nouvelles villes sans un seul panneau routier !!!!!

Commentaire n°14/ : Même pas un panneau !!!!

Commentaire n°15/ : Tout le monde doit assumer son rôle.

Commentaire n°16/ : C'est vrai l'indifférence des citoyens est aussi un facteur important qui cause les accidents.

Commentaire n°17/ : De l'inconscience dans tous ses états.

Commentaire n°18/ : C'est qui le coupable ?

Commentaire n°19/ : Inconscient.

Commentaire n°20/ : Absence 'autorité.

Interprétation des commentaires sur l'image n°20 :

Voilà ce qui arrive dans la plupart des nouvelles cités (nouvelles zones d'habitation), le mot "nouvelle", est mal placé car des quartiers qui datent des années 90, à notre sens, ne sont pas nouvelles. Toutes dépourvues du moindre panneau routier, ni celui du "stop" ni du "sens interdit", absolument aucun panneau, qu'en est-il pour un danger comme dans la photo, nous étions et nous sommes étonnés par des situations pareilles et nous avons remarqué cela existe un peu partout en Algérie et pas seulement à m'sila.

(Nous avons effectué des photos et des vidéos montrant la situation) voir l'annexe.

Image n°21 :

Et s'il y avait des panneaux de régulation, atteindrons nous cet encombrement ?

***Commentaires***

Commentaire n°1 / //////////////////////////////////////

Commentaire n°2 / oui, cela évitera ce genre de bouchon

Commentaire n°3 / sans aucun doute, car c'est l'état des routes qui cet embouteillage.

Commentaire n°4 / peut-être ! la seule présence des panneaux, ne suffit pas à mon humble avis, il faudra des panneaux et des policiers.

Commentaire n°5 / non, sauf pour celui qui ne respecte pas les panneaux.

Commentaire n°6 / je ne le crois pas.

Commentaire n°7 / NON.

Commentaire n°8 / : La régulation implique la patience, alors soyons patients.

Commentaire n°9 / : L'encombrement n'est pas dû seulement à l'absence ou à la pénurie des panneaux mais aussi au plan de circulation conçu par les autorités locales.

Commentaire n°10 / : Parfois, oui.

Commentaire n°11 / : NON.

Commentaire n°12 / : NON

Commentaire n°13 / : Je ne pense pas que ça va servir à quelque chose dans cette situation.

Commentaire n°14 / : Ceci est du certainement à un accident.

Commentaire n°15 / OUI.

Commentaire n°16/ : Même s'il y a de panneaux, on ne les respecte pas.

Commentaire n°17/ : L'encombrement est dans nos têtes.

Commentaire n°18/ : Non, il y a aussi le civisme des conducteurs.

Commentaire n°19/ : Fautes aux conducteurs car ils ne respectent pas les panneaux.

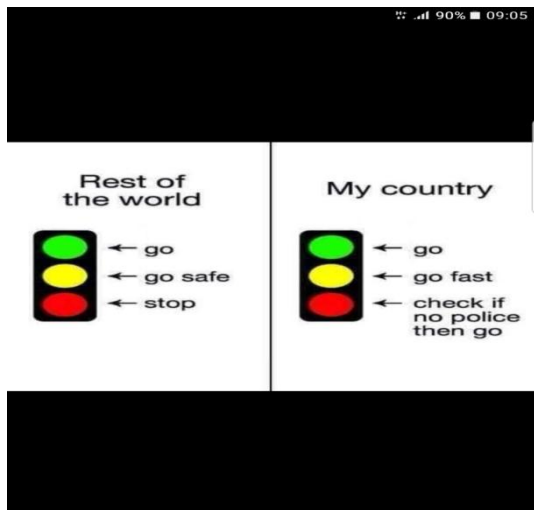
Commentaire n°20/ : Responsabilité partagée.

Interprétation des commentaires sur l'image n°21 :

Même constat : résultat de manque de messages informatifs et communicatifs

Bien que les réponses insistent sur le mauvais comportement des conducteurs mais le manque d'orientation peut aussi dérouter les conducteurs.

Image n°22 :



Commentaires :

Commentaire n°1/ : //////////////////////////////////////

Commentaire n°2/ : non, personnellement je respecte

Commentaire n°3/ : personnellement je respecte les feux

Commentaire n°4/ : effectivement.

Commentaire n°5/ : des fois, oui.

Commentaire n°6/ : NON

7 Commentaire n°7 / : OUI.

Commentaire n°8/ : oui pour1, non pour 2

Commentaire n°9/ : non, je respecte le feu rouge même en l'absence du policier.

Commentaire n°10/ : NON.

Commentaire n°11/ : //////////////////////////////////

Commentaire n°12/ : NON

Commentaire n°13/ : c'est tout à fait vrai !!!!

Commentaire n°14/ :l'anglais ce n'est pas un point fort pour moi !!!

Commentaire n°15/ : NON.

Commentaire n°16/ : je démarre quand le feu vert est allumé, je m'arrête quand les feux jaune et rouges sont allumés.

Commentaire n°17/ : convaincu par le respect des trois couleurs.

Commentaries n°17/: my country: c'est malheureux/rest of the world: yellow is 'stop'

Commentaries n°17/: je suis the best of the world.

Interprétation des commentaires sur l'image n°22 :

Tout le monde prétend respecter le "feu rouge" et c'est tant mieux.

Panneau n °23 :



Commentaires :

Commentaire n°1/ : //////////////////////////////////

Commentaire n°2/ : C'est l'irresponsabilité des autorités

Commentaire n°3/ : Le panneau est invisible pour les conducteurs

Commentaire n°4/ : Une pannette, lol, c'est triste ! Cela démontre le laisser aller des autorités.

Commentaire n°5/ : Un panneau pour les chats avant de passer la route.

Commentaire n°6/ : Absence des autorités responsables.

Commentaire n°7/ : UNE parmi les bêtises.

Commentaire n°8/ : Les instances en charge font du bricolage.

Commentaire n°9/ : Des travaux de maintenance sont nécessaires de temps en temps.

Commentaire n°10/ : Ça n'existe qu'au tiers monde.

Commentaire n°11/ : Le désordre total

Commentaire n°12/ : BLAGUE

Commentaire n°13/ : Je ne trouve pas les mots.

Commentaire n°14/ : //////////////////////////////////

Commentaire n°15/ : //////////////////////////////////

Commentaire n°16/ : C'est l'indifférence totale.

Commentaire n°17/ : Une bêtise humaine.

Commentaire n°18/ : //////////////////////////////////

Commentaire n°19/ : Le conducteur ne lui accorde aucune importance

Interprétation des commentaires sur le panneau n°23:

Plusieurs avis !!!! Qui ne se ressemblent absolument pas.

Les normes des panneaux ne trouvent pas place souvent en Algérie, nous avons eu l'occasion de voir des panneaux qui ne portent aucune information (abimés), d'autres cassés, où est l'information ?

Commentaire n°16/ : C'est une bonne idée pour sensibiliser du risque d'accidents.

Commentaire n°17/ : Le peu de responsabilité doit être d'abord une conviction

Commentaire n°18/ : Ca peut être vrai.

Commentaire n°19/ : C'est une bonne idée de sensibilisation, elle peut être utilisée comme panneau.

Commentaire n°20/ : C'est efficace comme panneaux routiers.

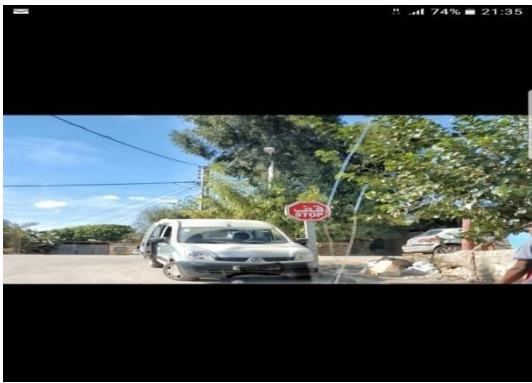
Interprétation des commentaires sur l'image n°24:

C'est une image très demandée pour être un panneau routier, la majorité des répondants sont très influencés par de telles images.

La sémiotique de l'image peut dire ce que mille mots ne peuvent pas dire.

Image n °25 :

Ça vous est sûrement arrivé, incivisme, négligence...



Commentaires

Commentaire n°1/ : //////////////////////////////////

Commentaire n°2 / : A moi jamais de faire cela mais ça m'énerve de tomber sur ce cas(réponse telle qu'elle est).

Commentaire n°3/ : C'est surtout l'anarchie.

Commentaire n°4/ : C'est une monnaie courante ce genre d'acte dans notre pays malheureusement.

Commentaire n°5/ : Rien à dire !!!

Commentaire n°6/ : //

Commentaire n°7/ : Ça arrive souvent !!!

Commentaire n°8/ : Autorité et citoyens doivent se donner la main pour une vie meilleure.

Commentaire n°9/ : Oui souvent, ce sont ces comportements irresponsables qui créent l'anarchie « appel au civisme »

Commentaire n°10/ : L'incivisme est régnant dans notre pays.

Commentaire n°11/ : C'est l'incivisme !!

Commentaire n°13/ : de tous les jours.

Commentaire n°14/ : Ce n'est pas une négligence, c'est un manque de civisme.

Commentaire n°15/ : //

Commentaire n°16/ : C'est une transgression de la loi/

Commentaire n°17/ : //

Commentaire n°18/ : L'éducation et la culture routière.

Commentaire n°19/ : Souvent.

Commentaire n°20/ : Inconscient.

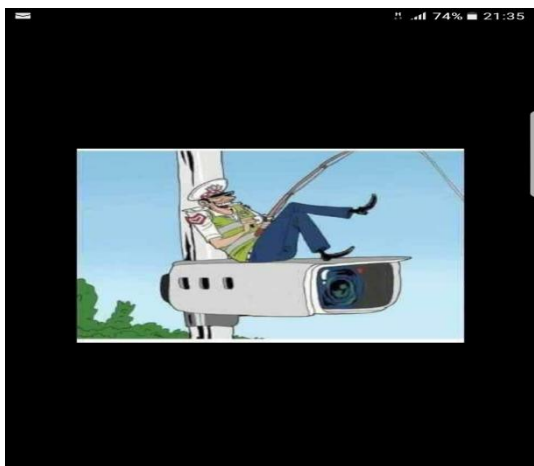
Interprétation des commentaires sur l'image n°25 :

Quand on donne le dos au panneau !!!! Les enquêtés ont insisté sur le civisme, la culture et l'éducation routière.

Lire ce qui en face de nous et pas autre chose !!!!!!!!!!!!!!!!

Les enquêtés rencontrent souvent ces cas, tout simplement c'est à ce type de comportement vis-à-vis des panneaux, que nous voudrions trouver des solutions !!!!

Ce qui peut être désolant c'est de voir parfois les mauvais comportements qui sont malheureusement contagieux, ce qui pousse souvent le bon à imiter et à suivre le mauvais.

Image n °26 :**Commentaires**

Commentaire n°1/ : //

Commentaire n°2/ : Dans certains cas c'est un avantage, le contraire dans le cas où le chauffeur est en excès de vitesse et lorsqu'il voit le radar, il donne un coup de frein qui peut causer des dégâts pour lui et ceux qui se trouvent derrière lui.

Commentaire n°3/ : Dans notre pays c'est un inconvénient car il est utilisé dans le but de remplir les caisses de l'état et non pas pour « sauver des vies ».

Commentaire n°4/ : Avantage ! Absolument, il faut être très ferme.

Commentaire n°5/ : Avantage pour diminuer les accidents/

Commentaire n°6/ : C'est sûr que c'est un avantage.

Commentaire n°7/ : Avantage.

Commentaire n°8/ : Avantage.

Commentaire n°9/ : Un outil parmi d'autres pour minimiser les dangers de la route mais qui est mal utilisé chez nous, donc il n'a pas pu changer grandes choses.

Commentaire n°10/ : Avantage.

Commentaire n°11/ : Avantage et inconvénient.

Commentaire n°12/ : Avantages mais pas toujours.

Commentaire n°13/ : Avantage puisque c'est ce genre d'outils qui fonctionne en Algérie. Comme moyen de répression.

Commentaire n°14/ : C'est un moyen d'éduquer les mauvais chauffeurs.

Commentaire n°15/ : //////////////////////////////////

Commentaire n°16/ : C'est un avantage.

Commentaire n°17/ : Avantage tant que la mentalité des conducteurs est défaillante.

Commentaire n°18/ : Que des avantages

Commentaire n°19/ : Avantage parce que ça diminue le taux d'accidents

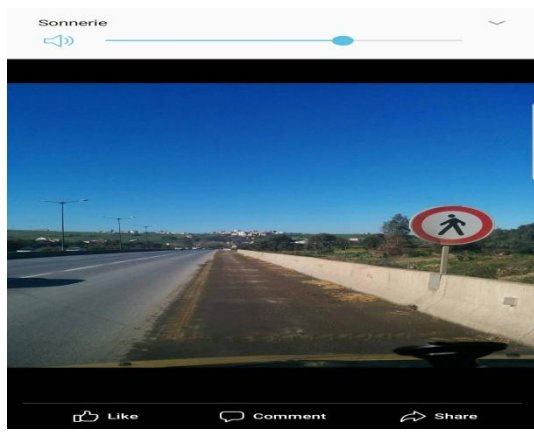
Commentaire n°20/ : Avantages/

Interprétation des commentaires sur l'image n°26 :

Donc nous sommes une mentalité « ne touche pas à ma poche », et si c'est efficace pour diminuer les accidents pourquoi pas ?

Tout le monde considère la présence des radars comme un avantage, mais il faudrait pour que l'information soit complète avertir les conducteurs de leur présence « un homme averti en vaut deux », comme c'est le cas dans les autres pays, le conducteur est toujours averti de la présence de radar sauf dans quelques cas où il s'agit de radars mobile afin de surprendre ceux qui ne respectent pas.

Panneau n °27 :



Commentaires

Commentaire n°1/ : //////////////////////////////////

Commentaire n°2/ : Faut céder au piéton, car on dit que le piéton est né avant la route, donc, il est prioritaire

Commentaire n°3/ : C'est désolant.

Commentaire n°4/ : //////////////////////////////////

Commentaire n°5/ : //////////////////////////////////

Commentaire n°6/ : Souvent l'inconscience et la non responsabilité, c'est de la part des autorités responsables.

Commentaire n°7/ Rien à dire.

Commentaire n°8/ : Ce panneau n'a pas lieu d'être là, nos responsables ont encore à apprendre.

Commentaire n°9/ : Beaucoup de panneaux sont aussi mal placés.

Commentaire n°10/ : Plaque mal placée.

Commentaire n°11/ : Rien à dire.

Commentaire n°12/ : L'anarchie !!!

Commentaire n°3/ : Quand on n'est pas conscient.

Commentaire n°14/ : voie interdite aux piétons, à mon sens c'est illogique, une plaque de limitation de vitesse serait plus juste.

Commentaire n°15/ : //////////////////////////////////

Commentaire n°16/ : Ca ne devait pas se trouver dans une autoroute.

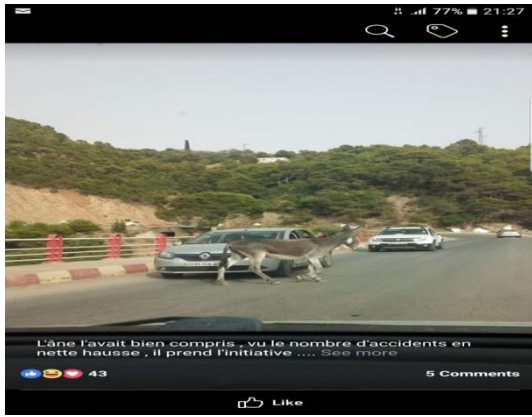
Commentaire n°17/ : De l'ignorance dans tous ses états.

Commentaire n°18/ : Ca ne devrait pas exister sur une autoroute

Commentaire n°19/ : Indispensable chez nous

Commentaire n°20/ : Occasionnel

Image n °28 :



Commentaires

Commentaire n°1 : / //////////////////////////////////

Commentaire n°2/ : prudence est mère de sureté, sur une route, faut s’attendre à tout

Commentaire n°3/ : //////////////////////////////////

Commentaire n°4/ : ça fait plutôt rire.

Commentaire n°5/ : //////////////////////////////////

Commentaire n°6/ : Ce n’est pas mentionné’’ passage d’animaux’’.

Commentaire n°7/ : Il a le droit de passer mais il n y a pas un panneau qui l’indique.

Commentaire n°8/ : //////////////////////////////////

Commentaire n°9/ : Nos routes ne sont pas réservées uniquement aux véhicules !!!

Commentaire n°10/ : cause de beaucoup d’accidents.

Commentaire n°11 : //////////////////////////////////

Commentaire n°14 : sans commentaires.

Commentaire n°15 : //////////////////////////////////

Commentaire n°16/ : c’est un risque qu’on pouvait éviter s’il y avait un panneau de prévention.

Commentaire n°17/ : c’est à l’homme de réfléchir.

Commentaire n°18/ : oui c’est vrai mais c’est malheureux

Commentaire n°19/ : ca provoque des accidents graves.

Commentaire n°20 : //////////////////////////////////

Interprétation des commentaires sur l'image n°28 :

Commentaire un panneau n'est jamais placé aléatoirement, pas mal de catastrophes ont eu lieu à cause du passage d'animaux domestiques ou autres, ces panneaux sont porteurs de messages très importants et le non-respect de ce dernier peut facilement entrainer des dégâts insurmontables , leurs présence est obligatoire afin d'avertir les usagers de la route de telles choses .

Panneau 29 :

Bientôt, panneaux routier dans les trois langues !



Commentaires

Commentaire n°1 / Excellente idée.

Commentaire n°2 / chacun peut lire dans la langue qu'il comprend.

Commentaire n°3 / en fin un peu de reconnaissance à la langue Tamazight.

Commentaire n°4 / je pense que c'est une bonne chose, cela renforce l'unité nationale et démontre la diversité et la richesse identitaire de notre pays.

Commentaire n°5 / et bientôt en chinois.

Commentaire n°6 / je ne vois pas de mal à ça.

Commentaire n°7 / peut être que cela donnera de bons résultats.

Commentaire n°8 / //////////////////////////////////

Commentaire n°9 / dans certaines régions où leur présence sert à quelque chose.

Commentaire n°10 / je ne vois pas de problème.

Commentaire n°11/ l'Algérie est un pays multilingue.

Commentaire n°12/ c'est trop mais normal.

Commentaire n°14/ si la troisième langue est internationale pourquoi pas ?

Commentaire n°15/ ça va enrichir le code et ça facilitera la lecture des panneaux.

Commentaire n°16/ une bonne initiative qui mérite d'être encouragée.

Commentaire n°17/ L'information est riche.

Commentaire n°18/ parfois trop d'indications tue l'indication.

Interprétation des commentaires sur le panneau n°29 :

Donc, comme nous le voyons la plupart des répondants sont pour le plurilingue sur les panneaux routiers, bien qu'il y ait quelques avis qui trouvent que trop d'informations tue l'information.

Image 30 :

Voilà comment les autos écoles devraient procéder dans l'apprentissage du code de la route (forme, couleur et signification de chaque panneau)



Commentaires**Commentaire n°1/ //////////////****Commentaire n°2/ oui c'est le cas****Commentaire n°3/ non****Commentaire n°4/Commentaire n 4/oui****Commentaire n °5/ Commentaire n 5/ non, jamais****Commentaire n°6/ non****Commentaire n°7/ OUI****Commentaire n°8/ OUI****Commentaire n°9/ NON****Commentaire n°10/ OUI****Commentaire n°11/NON.****Commentaire n°12/ NON****Commentaire n°14/ OUI****Commentaire n°15/ NON****Commentaire n°16/ NON****Commentaire n°17/ NON****Commentaire n °17/ OUI****Commentaire n °17/ OUI****Interprétation des commentaires sur l'image n°30 :**

Sur 17 réponses, nous avons un plus que la moitié qui n'a pas subit cet apprentissage de base au sein des autos écoles, en fait normalement avant d'aborder la signification des panneaux d'une manière générale, il faut d'abord connaître les éléments de base voire un peu de sémiotique.

Image n°31 :



Commentaires

Commentaire n°1 //////////////

Commentaire n°2/ Cela va engendrer des dégâts irréparables

Commentaire n°3/ C'est malheureusement vrai

Commentaire n°4/ Oui, quand on est mal ou pas assez formé, le résultat est évident.

Commentaire n°5/ Il faut respecter les plaques.

Commentaire n°6/ C'est peut être un mauvais apprentissage ou un non-respect de la priorité surtout à M'sila ils ne connaissent les règles de priorité dans un rond-point.

Commentaire n°7 //////////////

Commentaire n°8/ La voiture 3 passe ensuite 1 et enfin 2

Commentaire n°9/ Effectivement, beaucoup de chauffards ont pu avoir leur permis de conduire sans avoir eu une bonne formation.

Commentaire n°10/ Si l'on respecte le code des catalogues, on éviterait de tels dégâts.

Commentaire n°11/ BONJOUR les dégâts !!

Commentaire n°12/ Des dégâts.

Commentaire n°15/ Apprenez correctement le code afin d'éviter des catastrophes.

Commentaire n°16/ Le non-respect de la priorité cause de tels accidents.

Commentaire n°17/ De l'entêtement des conducteurs.

Commentaire n°17/ Reformez les formateurs.

Interprétation des commentaires sur l'image n°31 :

N'importe quel apprentissage doit se faire sur des bases solides, sans oublier qu'inculquer la culture du langage des signes surtout concernant le code de la route dès l'enfance aura certainement de bonnes conséquences pour toute la vie.

Image 32 :



Commentaires

1/ //////////////////////////////////

2/ PAS DE VITESSE PAS DE REMORDS.

3/ LA VOITURE EST UNE ARME.

4/ SOYONS PRUDENTS !

SOYONS RESPONSABLES !

ARRETONS LE TERRORISME ROUTIER !

5/SECURITE ROUTIERE ! ON EST TOUS RESPONSABLES.

6/ TA VIE MERITE...

7/ //////////////////////////////////////

8/ LA PATIENCE EST MERE DE SURETE.

9/ la conduite est un art, la prudence et le respect du code sont les seuls remèdes contre le terrorisme sur nos routes.

10/ RESPECTEZ LA SIGNALISATION !!

11/ PRENDRE LE VOLANT, PRENDRE LA RESPONSABILITE.

14/ LA CONDUITE EST UN ART, CONDUCTEURS, SOYEZ ARTISTES.

15/ LA VIE EST COURTE !!!

16/ A BEAU SOUFFRIR, CELUI QUI NE SAIT PAS OU ET QUAND AGIR.

17/ LA SECURITE ROUTIERE, C'EST VOUS ET MOL.

18/ LA VIE EST UNE QUESTION DE PRIORITE.

19/ POUR VOTRE SECURITE, RESPECTEZ LES PANNEAUX.

Conclusion générale

Conclusion générale :

Notre recherche est inscrite dans un cadre sémio-linguistique : métaphoriquement parlant, le cadre ici : c' est (le panneau), sémio linguistique : il s'agit des constituants de ce dernier, d'abord, " les données sémiotiques " (formes, couleurs, symboles, icônes etc.), ensuite " des données linguistiques " (mots ou messages : slogans persuasifs), destinés à un récepteur qui n'est pas censé répondre dans le même code mais plutôt par des actes et des comportements, nous nous sommes rapprochée à un nombre limité de conducteurs(notre échantillon), à travers un questionnaire réparti en trois sous-ensembles : contenant des questions fondées sur quatre hypothèses issues elles-mêmes d'une question principale que voici : « Comment les usagers des routes interprètent-ils les informations mises à leur disposition sous différentes représentations : formes, couleurs, icônes, pictogrammes, script, chiffres mais aussi sous forme de " messages sensibilisateurs", tous ces signes sont-ils vraiment assimilés et vécus par les conducteurs, autrement dit, ont-ils un impact sur eux ?

Donc dans ces trois sous-ensembles du questionnaire, nous retrouvons des questions à choix multiples, en plus de quelques questions ouvertes, à travers la dernière question du premier sous ensemble, nous avons demandé aux répondants de nous dire quels sont les panneaux qu'il faudrait implanter d'avantage, voire les panneaux qui font l'objet d'un manque remarquable ou d'une absence totale.

Quatre hypothèses ont été proposées dans le cadre de notre thèse :

- ❖ Nous avons supposé d'abord que nos conducteurs ne connaissent pas la signification des différents éléments véhiculant un sens sur un panneau, comme il se doit.
- ❖ Nous avons supposé dans un deuxième lieu que ces panneaux ne sont pas assez significatifs en terme de quantité et même de qualité et par conséquent, le moindre manque d'information, peut dérouter le concerné, mais aussi des panneaux usés et dépassés ne feraient jamais l'objet d'attention d'un récepteur de messages aussi important.
- ❖ En troisième position nous nous sommes demandée si le récepteur (le conducteur dans notre cas) accorderait vraiment de l'importance à ces panneaux et leur donnerait-il leur juste valeur, voire y a-t-il vraiment une culture du signe communicationnel en matière d'information et d'instruction chez nous ?

Conclusion générale

- ❖ En fin nous avons supposé que les panneaux contenant des messages de sensibilisation (slogans persuasifs) pourraient avoir plus d'impact sur les conducteurs et qu'ils sont bien minoritaires par rapport aux panneaux contenant des signaux, et par conséquent, il faudrait multiplier leur nombre qui est bien inférieur à celui des panneaux conçus sémiotiquement.

Notre objectif était d'essayer de toucher au noyau dur et de trouver la réalité de cette relation : conducteur /information (contenu de la signalisation) mais aussi de prendre conscience des mécanismes de construction du sens de message (comment tel message dit telle chose).

D'après les résultats obtenus à partir de notre questionnaire et des petits entretiens tenus auprès de quelques interviewés, nous sommes arrivés à la réalité suivante :

Nos conducteurs ne connaissent pas la signification des formes et des couleurs des panneaux, et parfois, ils ignorent complètement le sens de quelques-uns, même s'ils prétendent les connaître tous, (voir les premières réponses du questionnaire), en réalité, nos questionnés ne connaissent le sens des panneaux qu'en la présence des icônes, d'après les réponses qu'on a obtenues ; les répondants, dans leur majorité ignorent le sens des couleurs qui est l'un parmi les éléments les plus importants et les plus signifiants du code de la route, nous voudrions ajouter à ce propos que dans d'autres pays, le candidat n'a son permis de conduire que s'il arrive à donner 45 bonnes réponses sur 50 questions concernant le code de la route !!, en d'autres termes le code revête plus d'importance que les autres examens afin d'obtenir son permis de conduire.

Il faut qu'il y ait plus de panneaux sur nos routes, afin de fournir leurs destinataires d'un nombre suffisant d'informations, même si le destinataire (la route), ne parle pas, nous considérons toutefois ces panneaux comme des « portes paroles de ces routes », que parcourent ces usagers au quotidien, ces usagers qui sont censés répondre non pas par le même code mais par des comportements.

La culture du signe commence à trouver place dans notre société, il faudrait qu'elle soit installée dès un jeune âge afin qu'elle soit ancrée dans l'esprit des futurs conducteurs.

Les panneaux de sensibilisation ont un bon impact sur les conducteurs, pour ceux qui savent lire bien sûr, toutefois faudrait-il les multiplier et varier les messages destinés à influencer les

Conclusion générale

conducteurs. Même si ce n'est pas le cas pour ceux qui ne savent pas lire, et nous avons vu que certains préfèrent les panneaux sémiotiques, du moment qu'il est plus facile mais surtout plus rapide, de déchiffrer une image que de lire un message, (une image vaut mille mots) pour un bon nombre de personnes.

.Donc selon la visée communicationnelle, il est très légitime d'appréhender ces règles de spatialisation de l'information et de cette hétérogénéité dans la transmission de ce genre d'information particulier, la publicité, les enseignes, les panneaux et les signalisations de toutes sortes, exigent d'adopter pour les données qu'ils fournissent, une approche sémiolinguistique de l'écrit comme dans notre cas.

Au terme de cette conclusion, la mission semble ardue mais elle est faisable, et pour atteindre notre objectif, il s'avère que plusieurs disciplines (car il s'agit d'un domaine multidisciplinaires), doivent intervenir, nous avons voulu en réalité, explorer et investiguer en incorporant ces disciplines afin d'apporter plus de réponses et de vigueur à notre recherche et de l'enrichir d'avantage, mais nous prospectons le faire dans les plus proches opportunités, nous citons entre autre, le domaine de la psycholinguistique (pour comprendre le comportement des conducteurs, le domaine de la sémiologie de l'image, et ici nous proposons de dresser tantôt des panneaux contenant des images de "la famille et de sa sérénité", tantôt des images contenant des "photos d'accidents" comme conséquences aux mauvais comportements, en jonction avec des messages sensibilisateurs, en tenant compte de l'aspect linguistique des slogans selon l'ordre : les caractéristiques formelles, les caractéristiques discursives et les procédés stylistiques :

Les caractéristiques formelles fonctionnent autour de la construction grammaticale, de la structure syntaxique, des modalités qui rendent le message sensibilisateur court, condensé de sens. Elles tiennent des influences considérables sur les caractéristiques discursives et stylistiques du slogan.

Les caractéristiques discursives concernent l'étude des contenus sémantiques, les spécificités lexicales du slogan, ceux qui sont considérés comme importants pour influencer le récepteur(le conducteur), dans notre cas.

Les procédés stylistiques sont des caractéristiques importants du slogan qui apportent le caractère expressif au slogan, déclenchent l'attention et jouent sur les sentiments du conducteur. Ils font du slogan un énoncé singulier par rapport aux autres.

Conclusion générale

Donc nous suggérons ce type d'énonciation, en tenant compte du fait qu'il soit court et fort dense et surtout pas banal, sur d'énormes panneaux qui défilent tout au long de nos routes, et qui peuvent avoir une réelle incidence sur leurs récepteurs.

Liste bibliographique

Liste bibliographique

Liste bibliographique

- Adam, J-M. (2001). *Types de textes ou genres de discours ? Comment classer les textes qui disent de et comment faire ?* Langages 141, 10- 27.
- Adam, J-M. (2013). *Qu'est-ce qu'un texte ?*. MoDyco, Paris.
- Anis, J. (2000). *Vers une sémio-linguistique de l'écrit*. Linx 43, 29-44.
- Anscombre J-C. et Ducrot O. (1983). *L'argumentation dans la langue*. Liège, Mardaga.
- Austin, H. (1962). *La philosophie analytique*. Les cahiers de Royaumont, 4, Paris, Minuit.
- Austin, J.L. (1970). *Quand dire, c'est faire*. Paris, Le Seuil.
- Barthes, R. (1957). *Mythologie*. Paris, Le Seuil.
- Barthes, R. (1964-a). *Eléments de sémiologie*. Communication, 4, 40-51.
- Barthes, R. (1967). *Le système de la mode*. Paris, Le Seuil.
- Baudriard, J. (1970). *Pour une critique de l'économie politique du signe*, Paris, Gallimard.
- Baudriard, J. (1994). *Un demi-siècle de signalisation routière. Naissance et évolution du panneau de signalisation routière en France 1894-1946*. Presses de l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées.
- Benveniste, E. (1966). *Problème de linguistique générale*. I, Paris, Gallimard.
- Benveniste, E. (1974). *Problème de linguistique générale*. II, Paris, Gallimard.
- Bordon, E. (2004). *Comment les pictogrammes sont interprétés par des lecteurs ordinaires*. Communications et langages 142, 43- 52.
- Bougnoux, D. (1991). *L'image*. Paris, Union générale d'éditions.
- Bourdieu, P. (1982). *Ce que parler veut dire, L'économie des échanges linguistiques*. Paris, Fayard.
- Boun et yules. (1983), *Ouvrage inconnue*.
- Buysens, E. (1967). *La communication et l'articulation linguistique*. Bruxelles, Presses Universitaire de Bruxelles.
- Culioli, A. (1967). *La communication verbale*. In *l'aventure humaine*. Encyclopédie des sciences de l'Homme, Editions Grange Batelière, p. 65-73.
- De Fusco, R. (1972). *Architektural Massenmedium. Anmerkung zueiner Semiotik der gebauten Formen*. Guersloh. Dilk, V. (1985), ouvrage inconnu.
- Duhamel –Herz, M., et Nouvier, J. (1998). *La signalisation routière en France de 1994 à nos jours*. AMC Editions.
- Dubois, J. (Ed), (1974). *Dictionnaire de linguistique*. Paris, Larousse.
- Ducrot, O. (1972-a). *Dire et ne pas dire*. Paris, Hermann.

Liste bibliographique

- Ducrot, O. (1972-b). *De Saussure à la philosophie du langage, les actes du langage*. Paris, Hermann, 7-37.
- Ducrot, O. (1980-a). *Analyse pragmatique, Communications*. 32, 11-60.
- Ducrot, O. (1980-b). *Les mots du discours*, Paris, Minuit.
- Ducrot, O., et Todorov, T. (1972). *Dictionnaire encyclopédique des sciences du langage*. Paris, Le Seuil.
- Eco, U. (1968). *La structurassent*. Milano, Bompiani.
- Eco, U. (1970). *Sémiologie des messages visuels. Communications*, 15, 11- 51.
- Eco, U. (1990). *Le signe*. Paris, L seuil.
- Edeline,F., (1999). *Linéarité et poésie visuelle. In langage et linéarité*, P. Cotte (éd.), Ville neuve-d'asq, presse universitaire de Rennes 142, 43-52.
- Erni, St. (1986). *Réalité et perception de la réalité- la communication visuelle dans la coopération au niveau du développement, Education des adultes et développement*. Bonn, 27, 157-174.
- Flahaut, F. (1978). *La parole intermédiaire*. Paris, Le Seuil.
- Flahaut, F. (1979). *Le fonctionnement de la parole, Communications*. 30. 73-79.
- Florea, A. (2009). *Tabularité : des textes aux corpus*. Corpus 8, 177- 196.
- Ghiglione, R. (1986). *L'homme communiquant*. Paris, Armond Colin.
- Grice, P H. (1979). *Logique et conversation. Communications*, 30, 57-72.
- Grevisse, André, *Le bon usage*. Paris-Gembloux, Editions Duculot, 1986, 1768p.
- Jakobson, R. (1963). *Essais de linguistique générale, I*, Paris, Minuit.
- Krampen , M. (1983). *Icons in the road*,Semiotica 43. p. 1-203.
- Klock-Fontanille, I.,(2005). *L'écriture entre support et surface: l'exemple des sceaux et des tablettes Hittites*, In l'écriture entre support et surface, M. Arabyan, I. Klock Fontanille(éd.), Paris, L 'Harmattan, 29- 52.
- Mangueneau, D., (1998). *Analyser les textes de communication*, Paris, Dunot.
- Meunier, J.G. (1998). *Catéorialg structure of icon languages,Theory and psychology*. 8, 6.
- MEUNIER, J-P., et PERAYA, D., (1993). *Introduction aux théories de la communication. Analyse sémio- pragmatique de la communication*, Louvain- La- Neuve, Cabay.
- Moles, A., (1981). *L'image communication fonctionnelle*. Tournai, Casterman.
- Morris, CH. (1946). *Signs, language and behavior*. New York, Prentice Hall.
- Mounin,G. (1970). *Une étude sémiologique du code de la route*. Introduction à la sémiologie, Paris, les Editions de Minuit, 155-168.

Liste bibliographique

- Navarro Dominguez,F.,(2000). Analyse du discours et des proverbes. L'Harmattan.
- Lyothar, J-F., (1979). *La condition post modern*. Paris, Minuit.
- Peirce, C.S., (1978). *Ecrits sur le signe*. Paris, Le Seuil. (Traduction française, G. Deledalle).
- Piaget,J.(1977). *La formation du symbole chez l'enfant*, Neuchatre. delachaux et Niestlé.
- Prieto, L J. (1966). *Messages et signaux*. Paris, Presses Universitaires de France.
- Prieto, L J. (1975-a). *Études de linguistiques et de sémiologie générales*. Genève, Droz.
- Reboul, O.,(1975). Le slogan. Bruxelles, Editions complexes, p.156.
- Recaniti, F. (1979-c). *La transparence de l'énonciation*. Paris, Le Seuil.
- Recaniti, F. (1980-a). « Présentation », *Communications*. 32, Paris, 7-10.
- Recaniti, F. (1980-b). « *Qu'est-ce qu'un acte locutionnaire ?* ». *Communications*, 32, 190-215.
- Reverdy, G. (1997). *L'histoire des routes de France du moyen âge à la révolution*. Presses de l'école nationale des ponts et chaussées.
- Saussure, F., de(1969). *Cours de linguistique générale*. Paris, Payot
- Saussure, F., de(1972). *Cours de linguistique générale*. Édition critique préparée par T. de MAURO, Paris, Payot.
- Searle, J.R., (1972). *Les actes de langage*. Essai de philosophie du langage, Paris, Hermann.
- Smiley,C., et Fitch, G.(1992). *Driver response to Toronto street name signs: an on road study*. Préparé pour Toronto Transportation, Aout 1999.
- Sperber, D. et Wilson, D. (1979). *La pertinence*. Paris, Minuit.
- Vandendorpe. P. (1999). Du papyrus à l'hypertexte : essai sur les mutations du texte et de la lecture. Paris, La découverte.
- Teissier-Ensminger, Anne. (1998). Autos, panneau, signaux : du droit en un clin d'œil. L'Harmattan.
- Waltzlawich, P. et al. (1997). *Knowledge in minds: individual and collective processes in cognition*, univ. Press, university. Of Dundee.

Articles:

- Cormier, A. (2017) "les panneaux de signalisation du code de la route: des écrits non linéaires?"
<http://journals.openedition.org/praxématique/4655>.
- Cambon de Lavalette, B. la signalisation dans le réseau de déplacement routiers: histoire et fonction. Actes INRETS n° 73.
-

Liste bibliographique

[http://faculty. Georgetown.edu/spielmag/ citation.htm](http://faculty.Georgetown.edu/spielmag/citation.htm), 20 septembre 2016.

Mémoires:

Van Tuan NGUYEN, Analyse linguistique du slogan publicitaire automobile, (dir: Mme Marion SANDRE). Université de Toulon. 2015/2017

Mémoire-nsilulu.pdf.

Dictionnaire :

Neveu., (2011). Dictionnaire des sciences du langage. (Armand Colin).

Table des matières

Table des matières

Remerciements

Résumé

Introduction générale 01

SECTION THEOERIQUE

chapitre1 : la communication

Introduction 11

1. quelques questions pour commencer à comprendre le processus de la communication..... 11
 - 1.1. Le modèle de Lasswell..... 11
2. La langue comme système..... 12
 - 2.1. Le modèle Saussurien..... 12
3. la sémiologie de la communication et la sémiologie de la signification..... 13
 - 3.1. La sémiologie de communication..... 14
 - 3.2. La sémiologie de la signification..... 15
4. Une diversité d'approche pragmatique..... 16
 - 4.1. Les différents courants pragmatiques..... 16
 - 4.2. Les fonctions des embrayeurs..... 18
5. Les verbes dans une proposition..... 18
 - 5.1. L'énonciation et son importance..... 19
 - 5.2. Les faits de paroles..... 21

Conclusion..... 22

Chapitre 2 : la sémiotique à la recherche des codes

Introduction..... 25

1. Communication et linguistique..... 25
 - 1.1. Langue et parole : objet de la linguistique..... 25
 - 1.2. Le signe linguistique et son arbitraire..... 26
 - 1.2.1. La perspective Saussurienne du signe..... 26
2. Le projet sémiologique..... 27
 - 2.1. Le signe sémiologique..... 28
 - 2.1.1. Les systèmes des signes sémiologiques..... 28
 - 2.2. Forme et substance, expression et contenu..... 29
 - 2.3. L'indice l'icône et le symbole..... 29
 - 2.4. Les fondements conventionnels du signe iconique..... 32
 - 2.5. Mémorisation et reconnaissance du code..... 33
 - 2.6. Signe et méthode d'approche..... 34
 - 2.7. Un modèle général de la communication..... 36

Conclusion..... 39

Chapitre 3. Pour une Approche de l'énonciation

Introduction..... 41

1. Contenu et relation..... 41
 - 1.1. L'énoncé comme image de l'énonciation..... 42
 - 1.2. Les personnages de l'énonciation..... 43
2. Discours et récit..... 44
 - 2.1. L'énoncé historique..... 45
 - 2.2. Distinction entre histoire et discours..... 45
3. Les pronoms personnels et les marques de personnes..... 46
 - 3.1. Comment se définissent ces rapports ?..... 47
 - 3.2. Les indicateurs de personnes..... 48

Table des matières

Conclusion.....	49
<u>Chapitre 4. La parole comme action</u>	
Introduction.....	51
1. Les composantes de l'acte de langage	51
1.1. Les actes locutionnaires et illocutionnaires.....	51
1.2. Les actes illocutionnaires et perlocutionnaire.....	52
1.2.1 <i>La présupposition et l'acte illocutionnaire</i>	55
1.2.2 <i>La question de l'implicite et la pragmatique inférentielle</i>	55
1.2.3 <i>Les différentes formes de l'implicite</i>	57
Conclusion.....	59
<u>Chapitre 5. La signalisation dans les réseaux de déplacements routiers (histoire et fonction)</u>	
Introduction.....	61
1. La signalisation routière et son rôle.....	61
1.1. Les périodes d'élaboration de la signalisation.....	64
1.1.1 L'ère de la préhistoire.....	64
1.1.2 Les finalités des premiers panneaux.....	65
1.1.3 L'apparition des premières formes iconiques.....	66
2. Les origines de la signalétique moderne.....	67
2.1 La régulation dans la signalétique.....	68
2.2 La signalétique : un moyen utile au fléau ?.....	70
2.3 L'élaboration de représentations pictographiques.....	71
3. Comment la signalisation devient-elle une solution aux dangers ?	72
Conclusion.....	73
SECTION ANALYTIQUE ET EXPERIMENTALE	
<u>Chapitre6. Étude sémiotique du code de la route selon "Georges Mounin"(théorie/ analyse)</u>	
Introduction.....	76
1. la signalétique routière comme code de communication.....	76
1.1 les unités du message.....	78
1.2 les couleurs dans la signalétique routière.....	79
1.3 les formes dans la signalétique routière.....	81
2. la linéarité des messages sur un panneau.....	82
3. l'interprétation des panneaux.....	84
4. le système des signes lumineux.....	84
5. le système des gestes des agents de sécurité.....	85
6. le marquage des chaussées.....	85
Conclusion.....	86
<u>Chapitre. 7 La vision sémiotique du code de la route selon Spielmann(étude alternée théorie/ analyse) :</u>	
Introduction.....	88
1. Le concept'' système'' dans le code de la route.....	88
1.1. analyse des systèmes et des textes.....	89

Table des matières

1.2.	<i>La nature du système</i>	90
2.	Étude et requête sur les unités minimales.....	91
2.1.	La conception du signifiant.....	91
2.2.	Métonymie et synecdoque.....	92
3.	La conception du sens du panneau par le conducteur.....	93
3.1.	La syntaxe et la combinaison syntaxique dans les panneaux.....	95
	Conclusion.....	95
	Analyse des panneaux routiers ciblés	96
	<u>Chapitre 8. Aspects linguistiques du panneau signalétique : étude et analyse selon A. Cornier, (alternance théorie/analyse)</u>	
	<i>Introduction</i>	107
	1. <i>La structure du contenu d'un panneau</i>	108
	1.1 <i>Les panneaux : des outils discursifs graphiques</i>	108
	1.2 <i>La dimension visuelle dans l'écrit et le degré de son impact</i>	110
	2. <i>Le panneau et son statut textuel</i>	112
	2.1. <i>Le degré de cohésion textuel sur un panneau</i>	113
	3. <i>Un panneau : deux actions successives : lire puis agir</i>	114
	4. <i>le contenu du panneau entre linéarité et spatialisation</i>	116
	Conclusion.....	116
	<u>Chapitre 9. Présentation du questionnaire et interprétation des résultats</u>	
	1. <i>Méthode et techniques</i>	118
	1° <i>protocole méthodologique</i>	119
	2° <i>Instruments</i>	119
	3° <i>Mode de traitement des données</i>	119
	4° <i>Echantillon</i>	119
	LES QUESTIONS DE L'ENQUETE.....	120
	<u>Chapitre 10. Analyse des panneaux routiers sous formes de slogans</u>	
	<i>Introduction</i>	166
	1. <i>La description</i>	166
	2. <i>L'énonciation</i>	166
	2.1 <i>l'énonciation sur un panneau de sensibilisation</i>	167
	2.2 <i>Le sens énonciatif</i>	168
	2.3 <i>La performativité</i>	168
	3. <i>acte de langage</i>	168
	4. <i>Les embrayeurs et les déictiques</i>	169
	5. <i>La pragmatique</i>	171
	<u>Chapitre. 11 étude et analyse des commentaires de nos enquêtés</u>	
	1. <i>La pragmatique de l'image</i>	182
	2. <i>Les commentaires</i>	186
	Conclusion générale	232
	Liste bibliographique	237
	Tables des matières	241

Table des matières

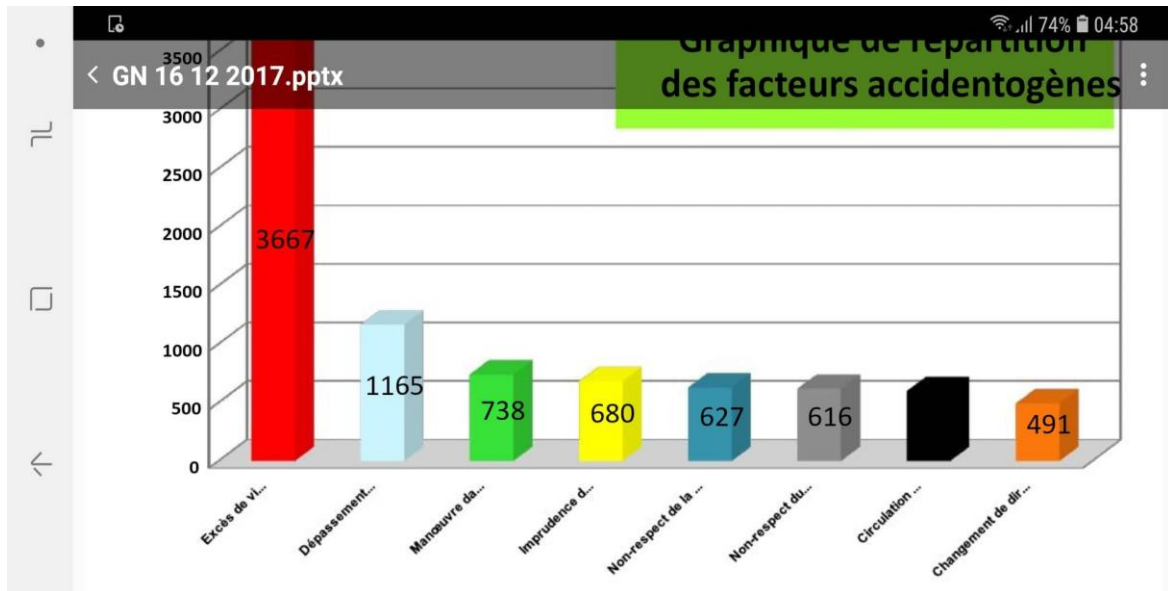
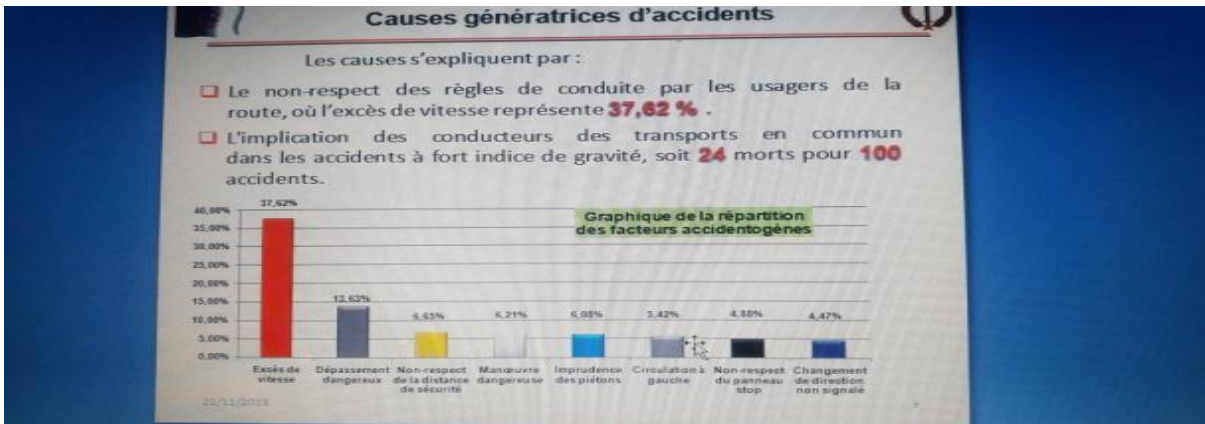
Annexes.....
(Nous avons sélectionné des photos tout en effectuant une comparaison entre la
richesse de l'information en matière de panneaux en France et son manque flagrant en
Algérie dans les annexes.)

Annexes

(01)

ANNEXE/

Le non respect des panneaux est la première cause du nombre croissant d'accident en Algérie.



Absence totale de panneaux :

La culture routière chez nous, par manque d'information et d'orientation : ni marquage au sol et même dans un feu rouge, les piétonniers marchent au même temps que les voiture, je parle du cas de la wilaya de m'sila.



Photos reflétant la culture routière



Absence totale de panneaux, des cités datant des années 90 ;

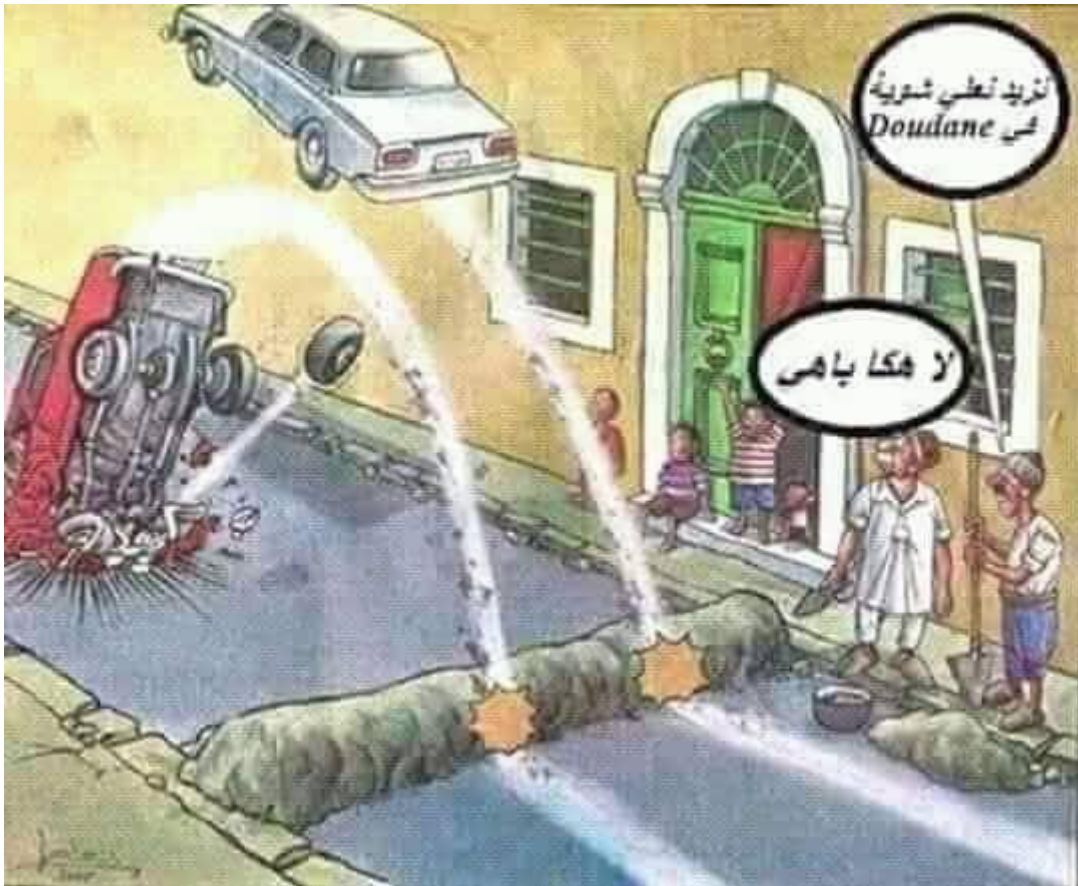


L'importance d'avertir et de transmettre le message à l'avance (les panneaux doivent impérativement être : lisibles, visibles, et surtout prévisibles).



Annexes

Une image parmi bien d'autres qui donnent à réfléchir !!!!!!!!!!!!!

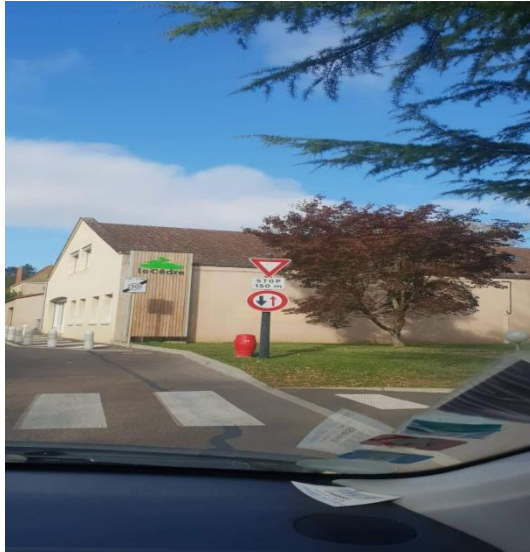


Annexes

Une petite comparaison entre ce qui passe chez nous et ailleurs en matière d'information routière.



L'importance du marquage au sol et son utilité



Panneaux : objets d'analyse



Annexes





Le discours religieux sur les panneaux :



(02)

QUESTIONNAIRE UNIVERSITAIRE

Questionnaire destiné dans le cadre de la préparation d'une recherche dans le domaine de la sémiologie de la communication.

Nous vous remercions pour votre collaboration.

Informations concernant les enquêtés :

Homme :

Femme :

Niveau intellectuel :

Universitaire :

Non universitaire :

Tranche d'âge :

De 18ans à 25ans :

De 25 à 30ans :

Plus de 30ans :

Plus de 40 ans :

Plus de 50 ans :

1ER AXE :

Pour ce premier axe et comme première hypothèse, nous supposons que les conducteurs du moins ceux que nous dans notre échantillon ne connaissent pas la signification des différentes formes, couleurs et symboles qui constituent et qu'on peut voir sur les panneaux.

1^{ère} question : pensez-vous pouvoir reconnaître la signification de tous les panneaux routiers (du moins ceux que vous avez vus lors de votre formation) ?

Oui

non

quelques uns

Annexes

2^{ème} question : vous rappelez vous de toutes les informations (signes, signaux, couleurs, forme, symboles, etc. .)Dispensées lors de votre formation au sein des auto- écoles afin d’avoir votre permis de conduire ?

Oui non un peu

3^{ème} question : pensez- vous que votre formation au sein des auto- écoles était suffisante et satisfaisante ?

4^{ème} question : connaissez-vous la signification de chaque forme constituant ces panneaux de signalisation ?

Oui non quelques-unes

5^{èmes} questions : Pouvez-vous nous dire quelle est la signification du triangle rouge avec un fond blanc sur un panneau ?

Obligation interdiction danger

6^{ème} question : d’après vous, les couleurs qu’on voit sur les panneaux ont-ils une signification ?

Oui non des fois

7^{ème} question :

Quelle est d’après vous la signification du cercle bleu avec un fond blanc sur un panneau ?

Obligation interdiction indication

8^{ème} questions :

Quelle est la signification de la forme rectangulaire d’un panneau ?

Obligation interdiction indication

9^{ème} question : que signifie la couleur jaune sur un fond d’un panneau ?

.....

2^{ème} axe :

Nous supposons aussi que ces panneaux soient insuffisants « manque d’informations », donc cette relation (HVE), homme/véhicule/ environnement, ne fonctionne pas convenablement et là nous touchons bien-sur à l’information transmise

Annexes

puisque il s'agit de panneaux qui fournissent des informations à travers les messages sémiotiques soient-ils ou linguistiques aux usagers considérés ici comme récepteurs de ces messages dans une interaction censée être durable durant toute déplacement.

10ème question :

Trouvez-vous que la signalétique routière lors de vos déplacements est suffisamment attractive afin d'attirer l'attention du conducteur :

Oui non quelques fois

11ème question : concernant le nombre des panneaux(les rappels).

Est-ce que la présence des panneaux sur nos routes est vraiment suffisante pour fournir assez d'informations et rappeler les circonstances de la conduite ?

Oui non

12ème question : pensez-vous vraiment que ces panneaux signalétiques vous mettent en contact avec votre environnement (la route, les autres conducteurs, tout ce qui peut vraiment orienter votre conduite) ?

Oui non quelques fois

13ème question : cette attention, envers votre environnement pendant que vous conduisez, est –elle permanente ?

Oui non quelques fois

14ème question : à votre sens, quels sont les panneaux qu'on doit implanter d'avantage sur nos trajets pour plus de sécurité et moins de risque routier ?

.....
.....

Réponses :

1/il y a suffisamment de panneaux, le problème est dans le non-respect de ces panneaux.

2/il faut mettre plus de panneaux devant les écoles et les hôpitaux.

3/ Il faut mettre plus de passage pour piétons.

4/il faut implanter les types de panneaux (interdiction, indication, obligation)

5/les panneaux linguistiques.

6/les panneaux limitant la vitesse/

7/limitation de vitesse (rappel)

Annexes

8/limitation de vitesse/

9/panneaux d'indication de travaux pendant la nuit.

10/ panneaux pour protéger les piétons.

11/ des panneaux indiquant les ralentisseurs

12/panneau de limitation de vitesse.

13/l'ensemble des panneaux du code de la route.

14/panneau de danger imprévu.

15/Nous remarquons un manque flagrant voire l'absence des panneaux dans les villages et les petites localités.

16/panneaux indiquant les tournants et les carrefours.

17/les panneaux de limitation de vitesse.

18/panneaux d'indication.

20/panneaux d'indication.

21/Limitation de vitesse.

22/ panneaux indiquant les déviations, les cassis ; les stop, la mouvance des sables/

23/panneaux d'interdiction, de sensibilisation et les panneaux linguistiques

24/Ceux d'indication de limitation de vitesse.

25/Panneaux indiquant l'obligation et l'interdiction.

26/panneaux concernant l'annonce des dos d'âne, travaux, risque d'éblouissement, rétrécissement de la chaussée,

27/Panneaux d'interdiction

28/ceux indiquant les dos d'âne

29/des panneaux électroniques (lumineux) pour avertir et informer.

3^{ème} axe :

Nous pensons à cet égard que le conducteur ne donne pas aux panneaux leur juste valeur, en oubliant qu'ils sont là pour être respecté, il est question ici de la culture du signe et surtout quand il s'agit du code de la route que beaucoup de théories de la sémiotique du langage y ont accordé une grande importance.

Annexes

15ème question : êtes- vous conscients de l'importance des messages contenus dans les panneaux routiers ?

Oui non un peu

16ème question : êtes-vous convaincus de l'importance des informations contenues sur les panneaux routiers?

Oui non quelques fois

17ème question : pensez-vous que le respect des panneaux est impératif ?

Oui non quelques fois

18ème question : Mesurez-vous le degré de danger et le risque que vous preniez quand vous ne respectez pas les indications dictées par panneaux signalétiques ?

Oui non quelques fois

19 ème questions : êtes-vous conscients que la moindre transgression d'un panneau routier, entraine le risque de mortalité pour vous et pour les autres ?

Oui non des fois

En plus des panneaux qui constituent le code de la route, il est fréquent que le conducteur peut croiser lors de sa conduite des panneaux contenant des messages sous formes de slogans persuasifs cherchant à influencer le conducteurs vers le positif ; ces slogans peuvent être analysés de multiples façons, mais notre objectif dans cette recherche à part l'ambition de faire une sorte d'analyse du discours de ces slogans en tenant compte des caractères linguistiques d'où une étude sémio-linguistique, et de connaître le vrai impact de ces derniers sur le conducteur.

4^{ème} axe :

Les panneaux linguistiques contenant des messages de persuasion et de sensibilisation « conçus dans les deux langues », en français et en arabe pourraient avoir une influence sur les conducteurs, grâce à leur force « illocutoire » mais aussi par « l'implicite et le sous-entendu » de ces panneaux, et pourraient parfois être plus convainquant que ceux contenant des couleurs, des formes ou des icônes.

Annexes

20ème question : les panneaux routiers tels que : « papa, je préfère t'attendre que te perdre », « votre sécurité est notre priorité » ont-ils un impact sur vous ?

Oui non des fois

21ème question : lequel des deux types de panneaux a le plus d'impact sur vous :

Panneaux sémiotiques panneaux linguistiques les deux

Nous vous proposons quelques panneaux afin de vérifier vos informations et ça sera en guise d'un rappel des différentes significations contenues sur les panneaux routiers qu'on ne cesse de rencontrer une fois au volant :



.....
.....



.....
.....



.....
.....



.....
.....

Annexes



.....
.....



.....
.....



.....
.....



.....
.....



.....
.....



.....
.....

Annexes



.....



.....



.....



.....

Ces dernières années, nous voyons sur nos routes des panneaux qu'on n'avait pas l'habitude de voir, nous aimerions analyser cette situation avec votre aimable collaboration.



Que pensez-vous de ce genre de discours (religieux) sur nos routes ?

Annexes

.....
.....
.....
A-t-il un impact sur vous, autrement dit, diminuez vous votre vitesse en voyant ces panneaux ?



Ce panneau reflète :

La culture du langage des signes chez nous.

OUI

NON

Faites un commentaire sur l'image :

.....
.....
.....



Malgré les petites erreurs, mais ce genre de panneaux veut dire beaucoup de chose.

Votre commentaire :

.....
.....
.....



السرعة وراء أكثر حوادث السيارات

La vitesse est souvent à l'origine des accidents

Annexes

D'après des statistiques très récentes de la gendarmerie (ITA) info-trafique- Algérie, le non respect des panneaux routiers de la limitation de la vitesse, constitue la cause majeure des accidents mortels en Algérie.

Votre commentaire :(tenez compte aussi de l'état des panneaux)

.....
.....



Ferriez –vous la meme chose pour garder votre vie et celle des autres en respectant le ces panneaux ?/

.....
.....

En voyant un énoncé pareil, quel est votre réaction ?

.....
.....

Vos enfants ou vous-même, si vous n'etes pas le conducteur, tenez –vous compte de ce genre de messaghe ?

.....
.....



Votre commentaire :

.....
.....

Annexes



Des panneaux dans les deux langues (arabe et français), insister par tous les moyens pour préserver et inciter les gens à faire attention à leurs vies (signes, couleurs, icônes, symboles, deux langues et parfois plus),

Si vous avez eu l'occasion de voyager, avez-vous rencontré des panneaux performatifs comme c'est le cas en Algérie ? (bien sûr, il ne s'agit pas des panneaux indicatifs les lieux les villes etc.).

.....
.....



Votre commentaire :

.....
.....



Commentez :

.....
.....

Annexes



Commentez :

.....
.....



L'ultime objectif.

Un commentaire :

.....



Une image parmi bien d'autres ;

Un petit commentaire :

.....
.....

Annexes



Un commentaire :

.....
.....



Un tel énoncé, peut il vous influencer ?

.....
.....



Un petit commentaire (à la taille du panneau) LOL :

.....
.....

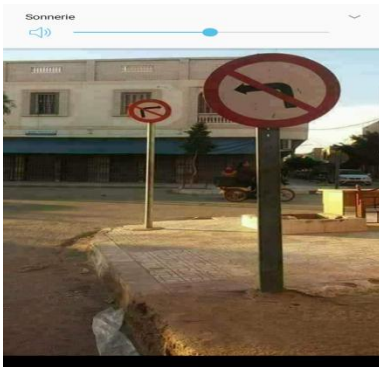
Annexes



Le sens de la responsabilité (l'implicite et le non dit dans la plus part de ce genre de panneau)

Un petit commentaire :

.....



Le conducteur n'est pas toujours coupable.

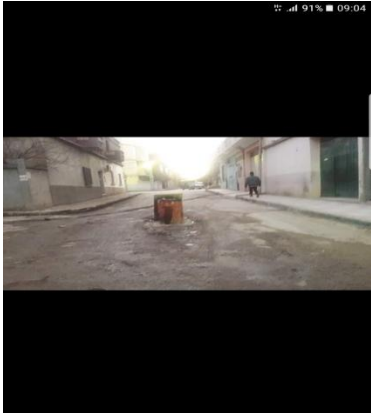
.....



Ça parait stupide mais les statistiques ont montré que la plus part des accidents sont dus au non-respect de ces deux panneaux.

Annexes

Un petit
commentaire.....
.....



Une bêtise peut engendrer une autre.

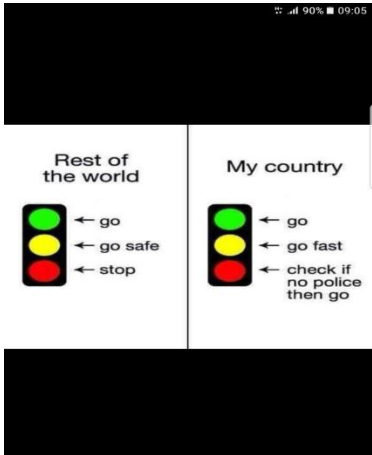
Un petit
commentaire.....
.....



Et s'il y avait des panneaux de régulation, atteindrons nous cet encombrement ?

.....
.....

Annexes

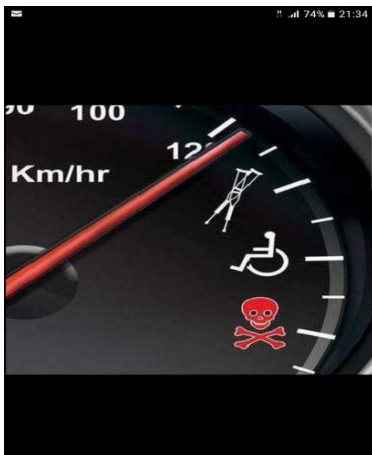


Faites- vous la même chose ?



UN panneau pareil en plein centre-ville

Un commentaire.....



Annexes

Commentez svp :

.....
.....



Ça vous est sûrement arrivé, incivisme, négligence.....

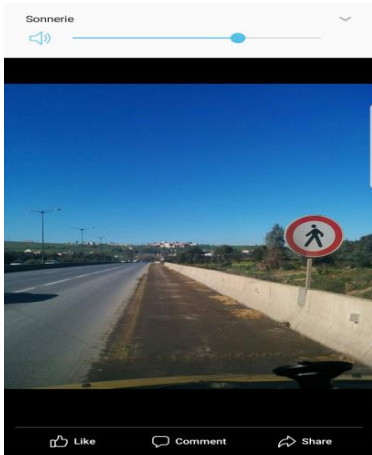
Un petit commentaire svp.....



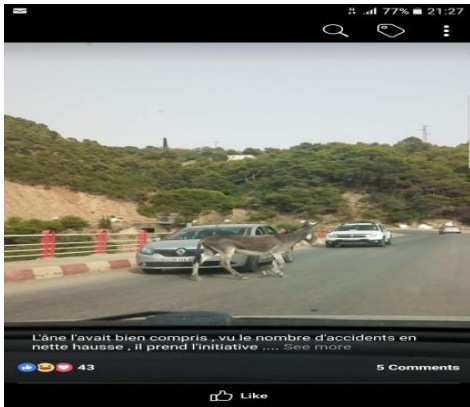
Le radar, avantage ou inconvénient ?

.....

Annexes



Dites quelque chose.....



Bientôt, panneaux routiers dans les trois langues/

Annexes

Commentez.....



Voilà comment les autos-écoles devraient procéder dans l'apprentissage du code de la route (forme, couleurs ensuite signification de chaque panneau).

Est-ce que c'était le cas pour vous ?

Oui

non



Résultat d'un mauvais apprentissage concernant la priorité.

Commentez

svp.....

Annexes



Pour conclure veuillez proposer un slogan de sécurité routière et vous auriez participé à mieux gérer la situation au sein de nos routes, merci.

.....
.....

(03)

السؤال الأول:

- هل أنتم على علم بمعنى جميع إشارات المرور

بعضها	لا	نعم

السؤال الثاني:

- هل تتذكرون المعلومات و التعليمات التي تعلمتموها أثناء تكوينكم في مدارس تعليم السياقة

بعضها	لا	نعم

السؤال الثالث:

- هل تضمنون أن فترة تكوينكم في مدارس تعليم السياقة كافية

قليلا	لا	نعم

السؤال الرابع:

هل يمكنكم التعرف على معنى الاشكال التي قد تتخذها لائحات إشارات المرور

بعضها	لا	نعم

السؤال الخامس:

هل تعلمون أن أشكال و ألوان لائحات إشارات المرور لكل منها معنى

بعضها	لا	نعم

السؤال السادس:

Annexes

هل شكل المثلث يدل على شيء ما حسبكم هل يعني

اجبارية	منع	تعليمية

السؤال السابع:

هل الشكل الدائري المحاط باللون الأزرق يعني

اجبارية	منع	تعليمية

السؤال الثامن:

ماذا تعني لأتحة بشكل مستطيل بلون أزرق

نعم	لا	أحيانا

السؤال التاسع

على ماذا يدل اللون الأصفر على مساحة الأتحة

.....

السؤال العاشر

هل تضمنون أن الإشارات المرورية أثناء تنقلاتكم كافية لجذب انتباه السائقين

نعم	لا	أحيانا

السؤال 11

- هل إشارات المرور كافية لتجسيد المعلومة وتذكير السائق:

نعم	لا	أحيانا

Annexes

--	--	--

السؤال 12

هل يمكن القول فعلا أن إشارات المرور تجعل السائق في تجاوب و إهتمام مستمر مع ما يحدث في الطريق و بقية السائقين

أحيانا	لا	نعم

السؤال 13:

هذا الاهتمام مع ما يحيط بكم من إشارات أثناء السياقة هو إهتمام دائم غير متقطع

أحيانا	لا	نعم

السؤال رابع عشر

ماهي حسبكم إشارات المرور التي يجب مضاعفة عدده

السؤال خامس عشر

هل لديكم وعي بأهمية التعليمات التي توجد فيها إشاراتالمرور

أحيانا	لا	نعم

السؤال سادس عشر

Annexes

هل أنتم مقتنعون بأهمية الإشارات المرورية:

أحيانا	لا	نعم

السؤال السابع عشر:

هل فى اعتقادكم احترام إشارات المرور إجباري

أحيانا	لا	نعم

السؤال الثامن عشر:

هل تقدرن حق التقدير للأخطار التي قد تحدث بكم عند عدم إحترام تعليمات الإشارات المرورية:

أحيانا	لا	نعم

السؤال التاسع عشر:

هل أنتم واعون أن أدنى عدم إحترام الإشارات المرورية قد يتسبب لكم ولغيركم بالأذى أو الهلاك:

أحيانا	لا	نعم

السؤال العشرون:

هل الاءحات التي نجد فيها عبارات مثل "عد سالما فأولادك فى انتظارك" لها تأثير

Annexes

على كيفية سياقتكم

أحيانا	لا	نعم

السؤال الواحد والعشرون

أين منلائحات إشارات المرور أكثر تأثيرا في السائق الإشارات أم المكتوبات:

الإشارات	المكتوبات	الإثنين معا

السائقين

-
-
-
-
-

..... ماذا تعني لكم إشارة



-

..... ماذا تعني لكم إشارة



-

..... ماذا تعني لكم إشارة



-

.....

Et ce panneau :

Annexes



.....



.....



.....



.....



.....



.....

هل حسبكم لأشكال إشارات المرور (مثلث دائري مربع) معني أم لا

..... هل للون الأحمر داخل المثلث معني :

هل شكل المثلث يدل على شيء ما حسبكم

.....

Annexes

هل الشكل الدائري المحاط باللون الأزرق له نفس المعنى للشكل الدائري المحاط بالأحمر :

هل يمكن تصور طريق دون إشارات مرور :

لا	نعم

هل مضاعفة إشارات المرور ستخفض من حوادث المرور :

لا	نعم

ماهي حسبكم إشارات المرور التي يجب مضاعفة عدده :

-
-
-
-

ماهي إشارات المرور الناقصة حسبكم :

-
-
-