

Les anglicismes lexicaux en français dans les transports

Résumé: Le développement dynamique des transports dans les pays anglophones, particulièrement aux États-Unis après la Seconde Guerre mondiale, a provoqué une exportation remarquable de termes de ces domaines et leur pénétration dans toutes les langues du monde. Le français n'y fait pas exception et on y rencontre de plus en plus d'anglicismes. Cet article étudie la pénétration et la présence des anglicismes lexicaux en français dans les transports (navigation, chemins de fer, automobile, aéronautique, autres moyens de transport). D'après l'analyse graphique, phonétique et sémantique de ces anglicismes lexicaux, les recherches révèlent un niveau négligeable d'adaptations graphiques (11,11 %) et phonétiques (12,22 %), ainsi qu'une faible tendance à la polysémie de certains anglicismes lexicaux dans la langue française (12,22 %). Ce travail se penche aussi sur les interventions de la France et du Québec face à ces emprunts. Les recommandations concernant les anglicismes lexicaux en français, émises par la Commission d'enrichissement de la langue française en France (*Journal Officiel de la République française*) et par l'Office québécois de la langue française au Canada (*Grand dictionnaire terminologique*), ont fait l'objet de recherches révélant des niveaux d'intervention modérés de la part des deux pays. En France, ces recommandations ont été adoptées dans 47,78 % des cas, tandis qu'au Canada, elles ont été mises en place dans 30 % des cas. L'influence de l'anglo-américain sur la langue française et la présence des anglicismes lexicaux en français dans les transports sont dues au développement intensif des États-Unis dans tous les domaines du transport et du fait que c'est un pays qui possède le plus d'aéroports, de routes et de voies ferrées du monde.

Mots-clés : anglicismes lexicaux, français, transports.

1) Introduction

Le développement des relations entre la France et les autres pays francophones, d'une part, et les États-Unis, d'autre part, ainsi que le développement intensif des transports dans le monde anglophone, particulièrement après la Seconde Guerre mondiale, a fait pénétrer des anglicismes lexicaux en français (Pergnier 1989 : 11 ; Walter 2001 : 314 ; Hagège 1987 : 149 ; Guiraud 1971 : 118-123). Après la publication de *Parlez-vous franglais ?* (Étiemble 1964), l'intérêt des locuteurs francophones pour les anglicismes a été suscité, transformant ainsi ces emprunts linguistiques en un domaine d'investigation linguistique. Jusqu'aux années 1990, plusieurs études étaient menées sur ce sujet, incluant la publication de trois dictionnaires d'anglicismes (Wartburg 1967, Höfler 1982 et Rey-Debove & Gagnon 1990). Cependant, de nos jours, les anglicismes sont relativement moins abordés, la majorité des recherches se concentrant sur leur typologie (Humbley 1990, Mareschal 1994). Ce travail fait partie de notre projet intitulé « Les emprunts lexicaux anglais dans la langue française de 1945 à 2005 (aspect linguistique et socioculturel) » (Николовски 2012). Le projet est divisé en six domaines : Sciences humaines, Sciences juridiques, politiques et économiques, Sciences et techniques, Arts, Vie quotidienne, Sport et les loisirs, ainsi que le domaine Divers. Cette division est inspirée par l'exemple de Jean Tournier, qui, dans son œuvre *Les mots anglais du français* (Tournier 1998), classe les anglicismes selon les « champs lexicaux » ou « centres d'intérêt » (Tournier 1998:7). La division de Tournier repose sur l'analyse des éléments culturels étudiés par Lévi-Strauss, Sapir, Whorf, Mounin, Benveniste, et d'autres. De plus, cette division s'appuie largement sur les travaux de l'anthropologue américain Edward T. Hall (1959), qui présente, dans son livre *The Silent Language (Le langage silencieux)*, dédié à la culture, une carte de la culture divisée en 100 sections décrivant ses sous-domaines.

Tournier donne la même carte dans son livre *Introduction descriptive à la lexicogénétique de l'anglais contemporain* (Tournier 2007 : 410). Dans sa division en six domaines, il essaie

d'englober tous les anglicismes lexicaux. Les transports (navigation, chemins de fer, automobile, aéronautique, autres moyens de transport) font partie de la deuxième section de notre projet (Николовски 2012 : 224-253) composé de 1236 unités, c'est-à-dire anglicismes lexicaux.

Les objectifs de cet article sont multiples. D'abord, nous voulons montrer l'influence de la langue anglo-américaine sur le français, à savoir la pénétration et la présence des anglicismes lexicaux en français dans les transports, particulièrement après la Seconde Guerre mondiale. En délimitant le domaine de recherche, nous suivons les principes lexicologiques de Georges Matoré tels qu'exposés dans son livre *La méthode en lexicologie* (1953). Matoré préconise un classement des faits de vocabulaire basé sur l'examen des faits de civilisation, en établissant des coupes synchroniques pour organiser le matériel étudié (Matoré 1985 : 14). Selon lui, le vocabulaire ne constitue pas une structure globale, mais plutôt un ensemble de structures hiérarchisées, où la place des unités lexicales est déterminée par leur poids sociologique plutôt que par leur fréquence ou leur forme (Matoré 1985 : 16). Pour enrichir notre analyse des anglicismes lexicaux dans le domaine des transports en français, nous avons adopté les principes d'analyse des emprunts de Louis Deroy, qui incluent les adaptations phonétiques, phonologiques, graphiques et sémantiques des mots empruntés. En examinant leurs formes graphiques, phonétiques et leurs sens, nous pouvons également évaluer leur degré d'adaptation au français sur le plan phonétique, graphique et sémantique (Deroy 1956 : 235-272).

Nous allons exposer aussi les interventions institutionnelles relatives à ces anglicismes lexicaux, à savoir les recommandations de la Commission d'enrichissement de la langue française (*Journal Officiel de la République française*) concernant la France (Николовски 2002 : 59-62) et celles de l'Office québécois de la langue française (*Grand dictionnaire terminologique*) préconisant l'emploi des variantes canadiennes à la place de ces anglicismes lexicaux. De cette façon, nous montrerons l'influence de la langue anglo-américaine sur la langue française dans ces domaines, ainsi que les interventions de la France et du Québec relatives à ces emprunts.

Notre recherche repose sur la définition de Humbley, selon laquelle « *L'emprunt lexical au sens strict du terme /est/ le processus par lequel une langue L1 dont le lexique est fini et déterminé dans l'instant T, acquiert un mot M2 (expression et contenu) qu'elle n'avait pas et qui appartient au lexique d'une Langue L2 (également fixe et déterminé)* » (Humbley 1974 : 52).

2) Corpus des transports

Le corpus de cette étude est composé de 90 unités sélectionnées en fonction de leur fréquence dans le français des transports et de leur présence dans les dictionnaires généraux ou spécialisés sur les anglicismes, ainsi que dans des journaux et magazines (v. Sources). Chaque unité est constituée de plusieurs éléments. Tout d'abord, nous présentons sa forme écrite, c'est-à-dire le nom de l'unité, ainsi que sa prononciation et sa catégorie grammaticale¹. Pour justifier sa présence, nous mettons en évidence sa datation en français, c'est-à-dire la première attestation du mot ou du sens, parfois la datation en anglais pour vérifier si l'emprunt est présent en français

¹ La section *Forme graphique* englobe toutes les variantes d'écriture et les formes francisées des emprunts, ce qui permet de déterminer le degré d'adaptation graphique des anglicismes lexicaux présents dans le corpus. Ces variantes sont facilement identifiables car elles sont accentuées ou comportent d'autres signes spécifiques à l'orthographe française. La section *Prononciation* présente l'état phonétique des anglicismes lexicaux en français, c'est-à-dire leur adaptation au système phonétique français. Nous y incluons toutes les variations phonétiques des emprunts, même les unités qui n'ont pas de forme phonétique spécifiée dans le corpus.

pendant la période couverte par notre recherche (après la Seconde Guerre mondiale). Ensuite, nous exposons les composants morphologiques de l'unité lexicale, suivis des définitions qui expliquent le ou les sens de l'anglicisme lexical. De manière générale, nous essayons d'illustrer chaque unité avec des exemples tirés du corpus.

Nous présenterons ensuite les recommandations de la Commission générale de terminologie et de néologie publiées dans le *Journal Officiel* de la République française (JORF) et celles de l'Office québécois de la langue française publiées dans le *Grand dictionnaire terminologique* (GDT) pour déterminer les positions respectives de la France et du Québec concernant les anglicismes lexicaux. À la fin de l'unité sont présentés les synonymes et les homonymes.

Le corpus des transports est divisé en cinq domaines : 1. Navigation (NAV) avec 28 unités (31,11 %), 2. Chemins de fer (CF) avec 3 unités (3,33 %), 3. Automobile (AUT) avec 17 unités (18,89 %), 4. Aéronautique (AER) avec 35 unités (38,89 %) et autres moyens de transport (AMT) avec 7 unités (7,78 %).

Nous avons relevé 11 unités (12,22 %) à deux prononciations, 4 unités à deux graphies (4,44 %), 6 formes francisées (6,67 %) et 11 unités polysémiques (12,22 %), ce qui met en évidence une instabilité phonétique, graphique et sémantique, ainsi qu'une intégration inachevée de ces anglicismes. Le JORF a formulé des recommandations pour 43 unités (47,78 %), tandis que le GDT a formulé des recommandations pour 27 unités (30 %) empruntées à ces domaines.

3) État phonétique

La première adaptation que subit un mot emprunté est phonétique et, dans une certaine mesure, phonologique (Deroy 1956 : 235). En général, les emprunteurs essaient de reproduire précisément la prononciation étrangère, si celle-ci ne leur semble pas trop difficile, mais les résultats sont souvent imparfaits. Les sons familiers de la langue maternelle ont tendance à remplacer les sons étranges. L'adaptation varie en fonction de la forme du mot, des différences entre les langues et de la manière dont l'emprunt est effectué (Migliorini 1935 : 214-215). Parfois, la prononciation du mot étranger est si difficile que l'assimilation est presque impossible (Brunot 1922 : 47). La structure des langues joue également un rôle important. Les altérations sont plus importantes lorsque le mot est emprunté d'une langue très différente que d'une langue similaire. Le système phonologique d'une langue agit comme un modèle incontournable (Troubetzkoy 1949 : 54 ; Bally 1950 : 315). Enfin, la prononciation de l'emprunt varie en fonction du niveau d'éducation de l'emprunteur. S'il maîtrise la langue étrangère, il reproduit fidèlement les sons entendus ou lit correctement les graphies. Si l'emprunteur est cultivé et si son influence est importante, l'emprunt a plus de chances d'être adopté avec une prononciation correcte. C'est souvent le cas pour les anglicismes aujourd'hui. Cependant, si l'emprunteur n'est pas éduqué et ne connaît pas la langue étrangère, il reproduit ce qu'il pense avoir entendu ou lit à sa manière. Étant donné que la plupart des locuteurs ne sont pas bilingues, de nombreux emprunts ont subi des altérations de forme à travers le temps et l'espace (Deroy 1956 : 237).

On peut adapter la prononciation d'un mot étranger de quatre manières : en ignorant les sons inconnus ou difficiles à prononcer, en les remplaçant par des sons familiers, en ajoutant de nouveaux sons pour rendre le mot plus familier, ou en ajustant l'accent en fonction des règles de la langue emprunteuse (Deroy 1956 : 239).

En ce qui concerne *l'état phonétique* ou l'adaptation phonologiques des unités du corpus, nous avons relevé 11 unités (12,22 %) à deux prononciations, ce qui met en évidence une faible instabilité phonétique et leur intégration inachevée :

- 1) [karferi] / [karfere] ; [døldreems] / [døldrøem] ; [overpør] / [ovørpør] ; [wintʃ] / [wɪnʃ] ; [dʒip] / [zip] ; [øvœrdrajv] / [øverdræjav] ; [tʃartœr] / [fartær] ; [tʃeklist] / [feklist] ; [dʒetlajnœr] / [ʒætlajnœr] ; [dʒœmbodʒet] / [ʒœmbodʒet] ; [træjl] / [træl].

Selon le taux d'adaptation, arrivent en tête le NAV et l'AMT avec 14,29 %, suivis par l'AER avec 11,43 %, l'AUT avec 11,76 % et enfin le CF avec 0 %.

Nous avons constaté aussi une préservation complète de la forme phonétique anglaise, avec toutefois une prononciation à la française avec l'accent sur la dernière syllabe du mot ou du groupe de mots (2), une chute du [h] en position initiale et médiane (3), une nasalisation due à la structure graphique de l'emprunt (4-6), une chute de la diphongue anglaise (7), une apparition de [ŋ] (8), une adaptation de la prononciation française à la graphie anglaise (9) :

- 2) [fulsajz] < [fol'saɪz] ; [ərbag] < ['erbæg], ['eəbæg] ; [tʃeklist] < ['tʃeklist] ; [dʒetlajnœr] < ['dʒætlajnœ(r)] ; [skajlab] < ['skailæb] ; [bajkœr] < ['baɪkə(r)] ; [dʒetski] < ['dʒetski:] ; [tʃeklist] < ['tʃeklist] ; [mawntenbajk] < ['maʊnt(ə)n bajk] etc.
- 3) [overpør] / [oværpør] < ['høvə, pɔ:(r)t] ; [oværkraft] < ['høvəkra:ft], ['hʌvəkræft] ; [idrofɔjl] < ['haɪdrəfɔɪl] ; ['ardtɔp] < ['ha:rðta:p], ['ha:dtɔp] ; [elipɔr] < ['helipɔ:(r)t] ; ['œb] < [hʌb] ; [mɔtɔrom] < ['mœtə(r)hœum] etc.
- 4) ã : [lɔrã] < *loran* ['lɔ:rən] ; [trimarã] < *trimaran* ['traɪməræn] ; [lædrøvœr] < *landrover* ['lænd rəʊvə(r)] ; [ætiskid] < *anti-skid* ['ænti'skid], ['æntai'skid] etc.
- 5) ð : [trðspðdœr] < *transpondeur* [træn'spa:ndœr], [træn'spɔndə(r)] ; [stasjðvagð] < *station-wagon* ['steɪʃn wægən] ; [elvð] < *elevon* ['eləvən], ['eli,vən] etc.
- 6) ð : [trðfəri] < *train-ferry* [træɪn 'fəri] ; [ðærkulœr] < *intercooler* [,ɪntə'ku:lə(r)] etc.
- 7) [rølønrøløf] < [røʊl ,ɒn røʊl 'ɒf] ; [sønar] < ['søʊna:(r)] ; [øvœrdrajv] / [øverdræjav] < ['øvədraɪv], ['øværdræjav] ; [drøn] < [drøʊn] etc.
- 8) [akwaplaninj] < ['ɑ:kwəpleɪnɪŋ], ['ækwəpleɪnɪŋ] ; [tyniŋ] < ['tju:nɪŋ], ['tu:nɪŋ] ; [warniŋ] < ['wɔ:(r)nɪŋ] etc.
- 9) [ʃeklist] / [tʃeklist] < *check-list* ; [ʒip] / [dʒip] < *jeep* ; [wɪnʃ] / [wintʃ] < *winch* ; [fartær] / [tʃartœr] < *charter* ; [dʒetlajnœr] / [dʒætlajnœr] < *jetliner* ; [ʒœmbodʒet] / [dʒœmbodʒet] < *jumbo-jet* etc.

4) État graphique

En règle générale, lorsqu'il s'agit d'emprunts linguistiques, une adaptation graphique peut intervenir. Les mots empruntés peuvent être écrits différemment de l'orthographe d'origine. Cette adaptation est inévitable lorsque la langue emprunteuse utilise un système d'écriture différent de la langue source. Par exemple, la transcription d'un mot arabe ou chinois en français est une forme d'adaptation (Deroy 1956 : 248).

Lorsque les systèmes d'écriture se superposent, l'adaptation graphique se retrouve principalement dans les emprunts oraux. Les emprunteurs ont tendance à noter leur prononciation, souvent modifiée par rapport au modèle, en utilisant les conventions de leur propre écriture nationale (Deroy 1956 : 248). Dans le passé, en français, les anglicismes étaient généralement empruntés par voie orale et recevaient une orthographe conforme à la prononciation francisée, comme *bébé* (« baby »), *bifteck* (« beefsteak »), *boulingrin* (« bowling-green »), *chèque*

(« check »), *comité* (« committee »), *dispensaire* (« dispensary »), *paquebot* (« packet-boat »), *redingote* (« riding-coat »), *revue* (« review »), *rosbif* (« roast-beef »), etc. (Deroy 1956 : 249).

Actuellement, avec la connaissance accrue des grandes langues étrangères parmi les Français, cette pratique a évolué. Cependant, il est important de noter que de nombreux érudits et écrivains ont tenté de rétablir l'ancienne habitude de franciser la graphie des emprunts. Certains ont proposé des formes francisées pour des mots tels que *bifetèque*, *biocause*, *boucmacaire*, *codaque*, *groume*, *quipesèque*, *smoquine*, *stoque*, *tiquet*, *zingue*, etc. (Waringhien 1952 : 402-404).

En ce qui concerne les noms propres de lieux et de personnes, anciennement, les noms étrangers étaient adaptés à la manière française : *Bouquinquant* pour « Buckingham », *Soubtantonne* pour « Southampton », *Boccace* pour « Boccacio », *Xavier* pour « Xaver » (espagnol), *Ratisbonne* pour « Regensburg », *Nuremberg* pour « Nürnberg », *Naples* pour « Napoli », *Douvres* pour « Dover », etc. Il est courant de respecter la graphie étrangère, bien que des questions subsistent quant à l'adaptation de noms de famille historiques ou de prénoms étrangers (Sénéchal 1935 : 349-350 ; Pichon 1937 : 113-120 ; Spitzer 1937 : 325-328 ; Dauzat 1939 : 219-224 ; Spitzer 1939 : 31-45 ; Laplatte 1951 : 118-129). En somme, l'adaptation graphique des emprunts linguistiques joue un rôle crucial dans la manière dont les langues intègrent des éléments étrangers, reflétant à la fois des considérations linguistiques et culturelles (Deroy 1956 : 248-250).

L'état graphique ou l'adaptation graphique des anglicismes lexicaux comprend 10 unités à deux ou plusieurs formes graphiques, des formes uniques francisées conformes au système orthographique du français (11,11 %) ainsi que l'état graphique de toutes les unités dans le corpus. En ce qui concerne les *unités à deux graphies*, nous avons relevé 4 unités (4,44 %), ce qui met en évidence une faible instabilité graphique et une intégration inachevée de ces anglicismes :

- 10) chris-craft / chriscraft < Chris-Craft Boats ; A. B. S., ABS < ABS ; crash test / crash-test < crash test ; G.P.W.S. / GPWS < GPWS.

Le taux d'adaptation graphique de l'AUT est de 4,44 % et de celui dans les NAV et AER est de 1,11 %, tandis que nous n'avons pas relevé d'autres adaptations graphiques dans les autres domaines (CF et AMT).

En ce qui concerne les *formes uniques francisées*, nous avons retrouvé 6 unités ou 6,67 %, ce qui met en évidence aussi une faible instabilité phonétique et une intégration inachevée de ces anglicismes lexicaux dans les transports :

- 11) in-bord < in-board ; speedomètre < speedometer ; transpondeur < transponder ; élévon < elevon ; héliport < heliport ; pressuriser < to pressurize.

Selon le taux d'adaptation graphique, les plus représentés sont les NAV et AER avec 3,33 %, tandis que les AUT, CF, AMT affichent 0 %.

Nous avons remarqué ici une conservation complète de la graphie anglaise (3), une francisation de la fin des lexèmes (4), une présence des marqueurs du système orthographique du français, c'est-à-dire, par une accentuation (5), un emploi d'un trait d'union (6), une siglaison (7) :

- 12) airway, crash, drone, hub, jetliner, propfan etc.
- 13) transpondeur < transponder, pressuriser < to pressurize, speedomètre < speedometer, transpondeur < transponder etc.
- 14) élévon < elevon, héliport < heliport, speedomètre < speedometer.
- 15) check-list, anti-skid, crash-test, cabin-cruiser, car-ferry, liberty-ship, motor-sailer, train-ferry, crash-test, hard-top, motor-home, station-wagon, check-list, jumbo-jet, link-trainer, vapor-lock, jet-ski, mountain-bike etc.

5) État sémantique

En plus des adaptations phonétiques et morphologiques, l'emprunt de mots peut également entraîner parfois des modifications sémantiques (Deroy 1956 : 261-272). On peut catégoriser de manière générale les altérations de signification qui surviennent aux mots empruntés. Ces emprunts sont souvent des faux amis, car leur sens diffère dans la langue d'emprunt par rapport à la langue d'origine.

Un trait courant lors de l'emprunt d'un mot est la perte de nuances. Cela est particulièrement observé lorsque des termes issus de langues spécialisées sont adoptés par la langue commune. Lorsque ces mots pénètrent la langue commune et sont couramment utilisés, ils subissent des changements de sens (Meillet 1948 : 255-256).

La précision d'un terme est souvent liée au contexte spécifique où les mêmes intérêts dominent et où l'expression totale n'est pas nécessaire. En sortant de ce contexte étroit, le mot perd sa précision et devient plus vague. Ce phénomène est dû au fait que le mot emprunté s'adapte à son nouvel environnement linguistique et social, où la signification spéciale d'origine n'est plus pertinente. En France pendant la Renaissance, certains emprunts à l'italien ont entraîné des changements sémantiques. Ces emprunts ont l'avantage de s'intégrer dans la nouvelle langue sans associations préexistantes (Estienne, 1885 : 179-181). Cependant, cette liberté les rend sujets à des changements de sens surprenants pour les locuteurs de la langue source. Un cas fréquent est la simplification du sens initial lors de l'emprunt. Souvent, les mots sont empruntés avec un seul sens, alors qu'ils en avaient plusieurs dans la langue d'origine.

Lorsqu'on examine les termes empruntés qui sont adoptés à plusieurs reprises par une seule langue, il est généralement rare d'emprunter la même chose deux fois. Si cela arrive, c'est généralement parce que le terme qui avait été emprunté précédemment n'est plus identifiable en raison de changements dans sa forme ou son sens. Ce processus crée l'impression qu'un tout nouveau mot est emprunté (Ullmann 1952 : 222).

Enfin, il y a une dernière catégorie de mots empruntés avec des changements de sens : les noms propres de lieux et de personnes qui deviennent des termes génériques à l'étranger. De nombreux animaux, plantes, produits et objets étrangers importés en France sont nommés d'après leur lieu d'origine (Deroy 1956 : 269).

Sur les 79 unités (soit 87,78 %) du corpus, monosémiques, elles conservent principalement la signification spécifique déterminée en anglais. Parmi les 8 unités (anglicismes), certains (*cabin-cruiser*, *hydrofoil*, *crash test*, *charter*, *check-list*, *galley*, *link-trainer*, *custom*) trouvent partiellement ou totalement leurs origines en français. La moitié de ces unités, soit 4, ont le même sens qu'en anglais (*cabin-cruiser*, *crash test*, *charter*, *link-trainer*), tandis que les 4 autres unités, d'origine française, présentent un sens différent de celui en anglais (*hydrofoil*, *check-list*, *galley*, *custom*).

En français, *hydrofoil* emprunte le premier sens de l'anglais, à savoir « Embarcation à ailes portantes dont la coque sort de l'eau à grande vitesse » (TLF), en négligeant le deuxième sens « A winglike structure attached to the hull of a boat that raises all or part of the hull out of the water when the boat is moving forward, thus reducing drag » (AHD).

En français, *check-list* connaît une restriction de sens ne renvoyant qu'à l'aéronautique : « Liste d'opérations permettant de vérifier le fonctionnement de tous les organes et dispositifs d'un avion, d'une fusée avant son envol » (PL) :

- 17) « Le Guillon, assis au poste de pilotage de gauche, vérifie le devis de poids et de centrage, Pouliquen, sa *check-list* à la main, épelle les 43 ordres de « l'avant mise en route » (Réalités, 7, 1953, 22b) » (Höfler 1982).

En anglais, *check-list* a un sens plus général : « A checklist is a list of all the things that you need to do, information that you want to find out, or things that you need to take somewhere, which you make in order to ensure that you do not forget anything » (CED) :

- 18) *Make a checklist of the tools and materials you will need* (CED).

En français, *galley* désigne (est) un « Espace réservé au service, dans les grands avions de transport pour passagers ; ensemble des services (cuisines, etc.) réunis » (Rey-Debove & Gagnon 1990) :

- 19) « C'est [l'Airbus] un avion où l'on a le droit de se dégourdir les jambes, des « espèces » ont été réservés pour cela près des « *galleys* » (blocs service) (Paris-Match, 8 juin 1974, p. 31) (Rey-Debove & Gagnon 1990).

Mais en anglais, *galley* se rapporte à plusieurs domaines tels que la navigation, l'architecture, l'imprimerie, et l'héraldique :

- 20) « 1. Nautical a. A large, usually single-decked medieval ship of shallow draft, propelled by sails and oars and used as a merchant ship or warship in the Mediterranean.
b. An ancient Mediterranean seagoing vessel propelled by oars.
c. A large rowboat formerly used by British customs officers.
2. The kitchen of an airliner, ship, or camper.
3. a. A long, usually metal tray, used for assembling lines of printers' type in composing proofs and pages.
b. A proof made with printer's type before page composition to allow for the detection and correction of errors » (AHD).

En français, *custom* est un « Véhicule de série (voiture, moto) personnalisé par des spécialistes (PR) » :

- 21) *Les chiffres de reprises à partir de 60 km/h vous le diront ; sur le terrain, elle met tous les autres Custom d'accord* (Moto-Revue, 6 mai 1981, p. 21) (Rey-Debove & Gagnon 1990).

Outre le sens emprunté en français, en anglais, *custom* renvoie également à la mode, à l'habitude, à la coutume, à la pratique, à l'usage, etc.

Cependant, nous avons relevé 11 unités à plusieurs sens (soit 12,22 %), reparties par domaines de la façon suivante : 21,43 % (NAV), 14,29 % (AMT), 8,57 % (AER), 5, 88 % (AUT), 0 % (CF) : *chris-craft / chriscraft, sonar, in-bord, rating, roll on-roll off, speedomètre, airbag, crash, shuttle, terminal, biker*. Les anglicismes peuvent changer de sens dans un domaine ou élargir leur sens à plusieurs domaines d'emploi. Tous les anglicismes polysémiques ont le même sens ou presque le même sens en français qu'en anglais. Les exceptions sont *sonar, speedomètre* et *airbag*.

A savoir, hormis le premier sens de *sonar* : 1. « Dispositif de détection, d'écoute et de communication sous-marines analogue au radar, et utilisant des ondes acoustiques » (PR 2004), cet emprunt présente un deuxième sens « Moyen naturel de repérage par écho sonore, chez certains animaux, notamment chez les chauves-souris, les marsouins » (d'après PIÉRON 1973) » (TLFi), qui est attesté seulement dans l'AHD et non dans les autres sources du corpus :

- 17) « Après les États-Unis et l'U.R.S.S., La France cherche à utiliser leurs sons remarquables [des dauphins] : un « *sonar* » naturel infiniment plus précis que tous les sonars en usage [...] ». (Paris-Match, 11 mars 1972, p. 37, Rey-Debove & Gagnon 1990).

Speedomètre a emprunté les deux premiers sens de l'anglais : 1. « Compteur de vitesse en nœuds, sur un bateau » (Rey-Debove & Gagnon 1990) et 2. Par extension. « Compteur de vitesse pour skieurs » (Rey-Debove & Gagnon 1990), mais a exclu le troisième sens en anglais : « a. An instrument for indicating distance traveled as well as rate of speed. b. An odometer. (AHD).

Airbag garde bien le premier sens de l'anglais : 1. « Coussin destiné à protéger les passagers d'un véhicule automobile lors d'un choc, en se gonflant subitement de gaz » (PL 2005), mais prend un autre sens figuré et familier qui n'existe pas en anglais : « Sein (de femme) » (PR 2004).

22) Le JORF par rapport au GDT

Dans le contexte politique, lorsque les locuteurs natifs ressentent que leur langue nationale est en danger, avec le risque qu'une autre langue vienne la remplacer, des mesures sont mises en place pour faire face à cette menace. Cela a été observé en France et au Québec, où les gouvernements ont adopté des actions pour préserver leur langue face à la montée en puissance d'anglicismes, et ce phénomène a débuté à partir du milieu du XXe siècle. Leur objectif principal était de rendre les termes d'origine étrangère conformes au français et de recommander leur utilisation (Kim 2015).

Au sujet des interventions de la France et du Québec relatives à ces emprunts, nous allons présenter les recommandations de la Commission d'enrichissement de la langue française (JORF) concernant la France et celles de l'Office québécois de la langue française (GDT), préconisant l'emploi de la variante canadienne à la place de ces anglicismes lexicaux.

Le JORF a formulé des recommandations pour 43 unités (47,78 %) issues de ces domaines, signe d'un interventionnisme modéré de la part de l'État français. La plupart des recommandations concernent l'AER avec 60 % (48), puis l'AUT avec 47,06 % (47), l'AMT avec 42,86 % (49), le NAV avec 39,29 % (46) et le CDF avec 0 %. Ainsi :

- 18) car-ferry / transbordeur, navire transbordeur (22/09/2000) ; deep tank / caisse profonde (22/09/2000) ; fouling / antifouling (22/10/2004) ; hovercraft / aéroglisseur (12/08/1989), hydroglisseur, naviplane) ; hoverport / port d'aéroglisseurs (22/09/2000) ; hydrofoil hydroptère (22/09/2000) ; rating / coefficient de jauge, coefficient (20/06/2003) ; roll on-roll off / roulage, roulier, navire roulier (22/09/2000) ; train-ferry / transbordeur, navire transbordeur (22/09/2000) ; transpondeur / répondeur (22/09/2000) ; winch / cabestan (22/09/2000).
- 19) A. B. S., ABS / antibloquage de sécurité, ABS (23/10/1999) ; airbag / sac gonflable, rideau gonflable (22/09/2000) ; aquaplaning / aquaplanage (30/12/1984) ; crash test, crash-test / essai de choc (22/09/2000) ; intercooler / échangeur thermique intermédiaire, ETI, refroidisseur (22/09/2000) ; motor-home / autocaravane (22/09/2000) ; tuning / personnalisation (05/04/2006) ; warning / feux de détresse (05/04/2006).
- 20) anti-skid / (système) antipatinage (22/09/2000) ; charter / (avion) nolisé, affrété, frété (03/04/1982, 15/09/1992) ; check-list / liste de vérification (22/09/2000) ; crash / écrasement (22/09/2000) ; drone / drone (22/09/2000) ; élévon / elevon (22/09/2000) ; galley / office (30/12/1984) ; héliport / hélicoptère (22/09/2000) ; hub / station pivot, pivot, station maîtresse (22/09/2000) ; jet / avion à réaction (09/11/1976) ; jumbo-jet / gros-porteur (22/09/2000) ; karman / raccordement d'aile (22/09/2000) ; link-trainer / simulateur de vol (22/09/2000) ; shuttle / navette spatiale (23/12/2007) ; STOL / adac (18/01/1973, 09/11/1976) ; taxiway / voie de circulation (06/06/2009) ; UFO / ovni (02/12/2007) ; vapor-lock / bouchon de vapeur (22/09/2000) ; vtol / adav, sigle de avion à décollage et atterrissage verticaux (09/11/1976).
- 21) custom / personnalisation (05/04/2006) ; mountain-bike / vélo tout-terrain, VTT (22/09/2000) ; quad / quad, quadricycle (06/06/2009).

Le GDT a formulé des recommandations pour 27 unités (30 %), ce qui indique un niveau d'interventionnisme modéré de la part du Canada. La plupart des recommandations concernent le AMT avec 42,86 % (54), puis l'AUT avec 41,18 % (52), le CDF avec 33,33 % (51), le NAV avec 28,57 % (53) et l'AER avec 22,86 % (50). Ainsi :

- 22) cabin-cruiser / vedette de croisière, vedette habitable, yacht à moteur, croiseur ; car-ferry / ferry-boat pour autos, car-ferry, car ferrie, car-ferrie ; decca / système de navigation decca, système Decca, système DECCA, navigateur Decca, navigateur decca, appareil de navigation Decca, DECCA, decca ; GPS / système de localisation GPS, système GPS, GPS, système mondial de localisation, système de positionnement GPS, système mondial de positionnement, système de localisation par satellite ; hoverport / gare aéromaritime ; in-bord / moteur intérieur ; motor-sailer / yacht mixte, yacht auxiliaire. self-trimmer / cargo self-trimmer, navire auto-arrimeur.
- 23) cab-signal / signal d'abri, signalisation en cabine.
- 24) A. B. S., ABS / système de freinage antibloquage, système d'antibloquage de roue, système antibloquage ABS, dispositif antibloquage, antibloqueur, dispositif de frein antibloquage, freins ABS ; airbag / coussin gonflable de sécurité, coussin de sécurité, coussin autogonflable ; aquaplaning / aquaplane, hydroplane, phénomène d'aquaplane ; crash-test / essai de collision ; full-size / grosse voiture, voiture de grande taille ; station-wagon / familiale, break ; tuning / réglage, mise au point.
- 25) anti-skid / anti-dérapant ; charter / vol nolisé, vol affrété, vol à la demande, vol d'affrètement ; G.P.W.S., GPWS / dispositif avertisseur de proximité du sol ; hub / plaque tournante, plateforme de correspondances, plate-forme de correspondances, plateforme de correspondance, plate-forme de correspondance, plateforme, plate-forme, carrefour aérien, pivot, moyeu ; I. L. S. / système d'atterrissement aux instruments, système ILS, système d'approche de précision, dispositif ILS, radioalignement de piste et de descente ; pressuriser / mettre sous pression, mettre en pression, surcomprimer ; propfan / hélice transsonique, hélice supercritique, hélice cimenterre, soufflante-hélice, soufflante non carénée, doublet de propfan, propfan contrarotatif, hélice transsonique contrarotative, hélice supercritique contrarotative, doublet contrarotatif, propulseur à hélices à grande vitesse, hélice transsonique ; ufologue.
- 26) jet-ski / motomarine, moto aquatique ; quad / motoquad, motoquadriroue, moto quadriroue, véhicule tout-terrain, véhicule tout-terrain à quatre roues, quatre-roues, quad, moto quad ; trail / moto verte, moto tout-terrain, moto tout terrain.

23) Conclusion

En conclusion, cet article a examiné l'influence de la langue anglo-américaine sur le français, en se concentrant sur la présence des anglicismes lexicaux dans le domaine des transports, en particulier après la Seconde Guerre mondiale. Nous avons analysé leurs formes graphiques, phonétiques et sémantiques pour évaluer leur degré d'adaptation à la langue française. De plus, nous avons étudié les interventions institutionnelles de la Commission d'enrichissement de la langue française (*Journal Officiel* de la République française) en France et de l'Office québécois de la langue française (Grand dictionnaire terminologique) au Québec, qui préconisent l'utilisation de variantes canadiennes à la place de ces anglicismes lexicaux.

Nos résultats mettent en évidence l'importante influence de la langue anglo-américaine sur le français dans le domaine des transports. Les anglicismes lexicaux sont largement présents, bien que leur adaptation graphique et phonétique au français soit souvent limitée. Nous avons observé des stratégies phonétiques telles que la reprise de la prononciation anglaise et des adaptations graphiques avec des marqueurs du système orthographique français. Il est évident que les emprunts peuvent parfois rester inchangés par rapport à la langue d'origine, mais ils peuvent aussi subir des altérations phonétiques, graphiques et sémantiques lorsqu'ils s'intègrent dans la langue d'accueil.

Il serait tentant de parler de « mimétisme linguistique », bien que cette expression ne reflète pas la régularité des lois observées dans les sciences naturelles (Deroy 1956 : 272). En réalité, il n'y a pas de règles fixes ici, car les cas particuliers sont nombreux. Des erreurs et des incidents sérieux peuvent découler de la liberté et de l'imagination incontrôlée de l'esprit humain, même s'ils ne sont pas totalement attribuables au hasard.

La majorité des unités du corpus sont monosémiques (79 unités) et la plupart conservent leur signification spécifique d'origine en anglais lors de leur emprunt en français. 8 anglicismes lexicaux ont des origines partielles ou complètes en français. La moitié d'entre eux conserve le même sens qu'en anglais, tandis que les autres présentent des variations de sens. De plus, 11 unités du corpus se sont avérées polysémiques, montrant que les anglicismes peuvent changer de sens selon les domaines d'utilisation. Dans l'ensemble, les emprunts polysémiques en français conservent généralement leurs significations similaires à celles en anglais, à l'exception de quelques cas spécifiques qui présentent des variations ou des extensions sémantiques.

Les interventions institutionnelles diffèrent entre la France et le Québec, avec une intervention plus fréquente de la France, en particulier dans les domaines de l'aéronautique, de l'automobile et de la navigation.

En résumé, cette étude souligne l'influence croissante de la langue anglo-américaine sur le français dans le domaine des transports, ainsi que les efforts entrepris par la France et le Québec pour préserver la langue française en recommandant l'utilisation de termes français ou de variantes canadiennes. Ces résultats contribuent à une meilleure compréhension de l'évolution linguistique et des dynamiques culturelles dans le contexte des échanges internationaux.

Sources

- AHD : *The American Heritage Dictionary of the English Language*. <<https://ahdictionary.com/>>, 30/10/2022.
- CED : *Collins English Dictionary*. <<https://www.collinsdictionary.com/>>, 31/10/2022.
- DAC 1999 : C. Forest & D. Boudreau, *Dictionnaire des anglicismes*, Le Colpron, Laval : Beauchemin.
- Rey-Debove & Gagnon 1990 : J. Rey-Debove & G. Gagnon, *Dictionnaire des anglicismes : les mots anglais et américains en français*, Paris : Le Robert.
- Höfler 1982 : M. Höfler, *Dictionnaire des anglicismes*, Paris : Larousse.
- DMOE 1998 : H. Walter & G. Walter 1998 : *Dictionnaire des mots d'origine étrangère*, Paris: Larousse.
- GDT : *Le Grand dictionnaire terminologique*. <<http://www.gdt.oqlf.gouv.qc.ca/>>. 23/10/2022.
- JORF : *Journal officiel de la République française*. <<http://www.journal-officiel.gouv.fr/>>. 31/10/2022.
- L'Express*. <<http://www.lexpress.fr/>>. 30/10/2022.
- Le Monde*. <<http://www.lemonde.fr/>>. 29/10/2022.
- L'Humanité*. <<http://www.humanite.fr/>>. 31/10/2022.
- MAF 1998 : J. Tournier, *Les mots anglais du français*, Paris : Belin.
- MW: *Merriam-Webster*. <<http://www.merriam-webster.com/>>. 29/10/2022.
- OED: *Online Etymology Dictionary*. <<https://www.etymonline.com/>>. 31/10/2022.
- PL 2005 : P. Merlet (dir.), *Petit Larousse illustré*, Paris: Larousse.
- PR 2004 : A. Rey, & J. Rey-Debove (dir.), *Le Nouveau Petit Robert*, Dictionnaire alphabétique et analogique de la langue française, Paris : Dictionnaires Le Robert.
- RDHLF 2000 : A. Rey (dir.), *Dictionnaire historique de la langue française*, Paris: Dictionnaires Le Robert.
- TLFi: *Trésor de la langue française informatisé*. <<http://atilf.atilf.fr/>>. 31/10/2022.

Références bibliographiques

- Bally 1950 : Ch. Bally, *Linguistique générale et linguistique française*, Berne : Francke.
- Brunot 1922 : F. Brunot, *La pensée et la langue*, Paris : Masson.

- Dauzat 1939 : A. Dauzat, « La francisation des noms de famille étrangers », *Le Français moderne*, n° 7, Paris : D'Artrey, 219-224.
- Deroy 1956 : L. Deroy : *L'emprunt linguistique*, Paris : Les Belles Lettres.
- Estienne 1885 : H. Estienne, *Deux dialogues du nouveau langage françois italianizè*, tome I, Paris : P. Ristelhuber, 79-181.
- Étiemble 1991 [1964] : R. Étiemble, *Parlez-vous franglais ?*. Paris : Gallimard.
- Grant 2019 : H. R. Grant, *Transportation and the American People*, Bloomington : Indiana University Press.
- Guiraud 1971 : P. Guiraud, *Les mots étrangers*, Paris : PUF.
- Hagège 1987 : C. Hagège, *Les Français et les siècles*, Paris : Éditions Odile Jacob.
- Hall 1959: E. T. Hall, *The Silent Language*, Garden City, NY: Doubleday & Company.
- Humbley 1974 : J. Humbley, « Vers une typologie de l'emprunt linguistique », *Cahiers de Lexicologie*, n° 25, Paris : Didier Larousse, 46-70.
- Humbley 1990 : J. Humbley, *L'intégration de l'anglicisme contemporain: étude comparative des emprunts lexicaux faits à l'anglais depuis 1945 en français, en allemand et en danois, reflètes dans les dictionnaires*, Doctorat d'État, Paris : Université Paris 13.
- Kim 2015 : M. Kim, « L'anglicisme et l'intervention linguistique gouvernementale : étude de l'implantation terminologique en francophonie », *ELIS-Echanges de linguistique en Sorbonne*, n° 3(3), Paris : Sorbonne Université, 79-102.
- Laplatte 1951 : C. Laplatte, « Commentaire sur la loi du 3 avril 1950 sur la francisation des noms et prénoms étrangers », *Revue Internationale d'Onomastique*, 3, Paris : D'Artrey, 118-129.
- Mareschal 1994 : G. Mareschal, « Étude typologique et comparative de l'anglicisation et des anglicismes dans quatre aires de la francophonie », *Actes du Colloque sur les anglicismes et leur traitement lexicographique. Communications, discussions et synthèses*, n° 25-37, Québec: Gouvernement du Québec.
- Matoré 1953 : G. Matoré, *La Méthode en lexicologie. Domaine français*, Paris : M. Didier ; nouvelle édition Paris : M. Didier, 1973.
- Matoré 1985 : G. Matoré, *Le Vocabulaire et la société médiévale*, Paris : P.U.F.
- Meillet 1948 : A. Meillet, « Comment les mots changent de sens, in Année Sociologique », 1905-1906, reproduit dans *Linguistique historique et linguistique générale*, (I), nouv. éd., Paris, 255-256.
- Migliorini 1935 : B. Migliorini, « *Prestito. — Linguistica* », in *Enciclopedia Italiana di Scienze, Lettere ed Arti*, vol. 28, Roma : Istituto Giovanni Treccani, 214-215.
- Pernier 1989 : M. Pernier, *Les anglicismes. Dangers ou enrichissement pour la langue française?*, Paris : P.U.F.
- Pichon 1937 : E. Pichon, « L'appellation française des lieux étrangers », *Le Français moderne*, n° 5, Paris : D'Artrey, 113-120.
- Sénéchal 1935 : Ch. Sénéchal, « Faut-il traduire les prénoms étrangers ? », *Le Français Moderne*, n° 3, Paris : D'Artrey, 349-350.
- Spitzer 1937 : L. Spitzer, « Étais-je à Istanbul ou à Constantinople ? », *Le Français moderne*, n° 5, Paris : D'Artrey, 325-328.
- Spitzer 1939 : L. Spitzer, « Note sur la prononciation des noms propres », dans *Bulletin de la Société de Linguistique de Paris*, n° 40, Paris : Klincksieck, 31-45.
- Tournier 2007 : J. Tournier: *Introduction descriptive à la lexicogénétique de l'anglais contemporain*, Genève: Slatkine Érudition.
- Troubetzkoy 1949 : N. S. Troubetzkoy, *Principes de phonologie*, Paris : Klincksieck.
- Ullmann 1952 : S. Ullmann, *Précis de sémantique française*, Paris & Berne : Francke.
- Walter 2001 : H. Walter, *Honni soit qui mal y pense: L'incroyable histoire d'amour entre le français et l'anglais*, Paris: Robert Laffont.
- Waringhien 1952 : G. Waringhien, « L'emprunt », *Vie et Langage*, n°1, Paris : Larousse, 402-404.
- Wartburg 1967 : W. Wartburg, *Französisches Etymologisches Wörterbuch. Eine darstellung des galloromanischen sprachschatzes*, 18. Band : *Anglizismen*, Basel: Zbinden
- Николовски 2002 : З. Николовски, *Современата јазична политика на Франција во однос на францускиот и регионалните јазици*, Магистерски труд, Скопје : Универзитет „Св. Кирил и Методиј“.
- Николовски 2012 : З. Николовски, *Англиските лексички заемки во францускиот јазик од 1945 до 2005 година (лингвистички и социокултурен аспект)*, Докторска дисертација, Скопје : Универзитет „Св. Кирил и Методиј“.

Les anglicismes lexicaux en français dans les transports

Résumé : Le développement dynamique des transports dans les pays anglophones, particulièrement aux États-Unis d'Amérique après la Seconde Guerre mondiale, a provoqué une exportation remarquable de termes de ces domaines et leur pénétration dans toutes les langues du monde. Le français n'y fait pas exception et on y rencontre de plus en plus d'anglicismes. Cet article étudie la pénétration et la présence des anglicismes lexicaux en français dans les transports (navigation, chemins de fer, automobile, aéronautique, autres moyens de transport). D'après l'analyse graphique, phonétique et sémantique des de ces anglicismes lexicaux, les recherches révèlent des adaptations graphiques (11,11 %) et phonétiques (12,22 %) insignifiantes, ainsi qu'une faible tendance à la polysémie de certains anglicismes lexicaux dans la langue française (12,22 %). Ce travail comprend aussi les interventions de la France et du Québec à l'égard de ces emprunts. Les recommandations concernant les anglicismes lexicaux en français, émises par la Commission d'enrichissement de la langue française en France (Journal Officiel de la République française) et par l'Office québécois de la langue française au Canada (Grand dictionnaire terminologique), ont fait l'objet de recherches révélant des niveaux d'intervention modérés de la part des deux pays. En France, ces recommandations ont été adoptées dans 47,78 % des cas, tandis qu'au Canada, elles ont été mises en place dans 30 % des cas. L'influence de l'anglo-américain sur la langue française et la présence des anglicismes lexicaux en français dans les transports sont dues au développement intensif des États-Unis dans tous les domaines du transport et du fait que c'est un pays qui possède le plus d'aéroports, de routes et de voies ferrées du monde. Les États-Unis possèdent aussi les plus longs réseaux routier et ferroviaire de la planète, un réseau aérien composé de plusieurs dizaines d'aéroports majeurs, des systèmes de transport en commun très développés avec des réseaux étendus de bus, métros, tramways et ferrys.

Mots-clés : anglicismes lexicaux, français, transports.