

<b>Zeitschrift:</b>	Revue de linguistique romane
<b>Herausgeber:</b>	Société de Linguistique Romane
<b>Band:</b>	37 (1973)
<b>Heft:</b>	145-146
<b>Artikel:</b>	Essai sur les structures sémantiques et lexicale des voies de communication dans les parlers lyonnais actuels
<b>Autor:</b>	Marguiron, A.
<b>DOI:</b>	<a href="https://doi.org/10.5169/seals-658404">https://doi.org/10.5169/seals-658404</a>

### Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

### Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

### Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 15.01.2026

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

# ESSAI SUR LES STRUCTURES SÉMANTIQUE ET LEXICALE DES VOIES DE COMMUNICATION DANS LES PARLERS LYONNAIS ACTUELS

## INTRODUCTION.

L'étude des types lexicaux contenus dans chaque carte des Atlas Linguistiques a été faite jusqu'à ce jour surtout selon les méthodes de l'histoire et de l'onomasiologie ; l'ouvrage classique de M. B. Quadri, *Aufgaben und Methoden der Onomasiologischen Forschung* en donne de nombreux exemples.

Désirant étudier certaines cartes de l'*ALLy*<sup>1</sup> sous un jour nouveau, sans être amenée à répéter ce qui, pour les cartes de l'*ALF*, est déjà acquis par les recherches des onomasiologues et consigné ou discuté dans le *FEW*, j'ai voulu considérer les cartes d'un même champ linguistique comme liées entre elles par une double structure : une structure sémantique et une structure

1. Nous avons utilisé les abréviations suivantes :

- ALF* : *Atlas Linguistique de la France*, par Gilliéron et Edmont ;  
*ALG* : *Atlas Linguistique de la Gascogne*, par J. Séguy ;  
*ALJA* : *Atlas Linguistique du Jura et des Alpes du Nord*, par J.-B. Martin et G. Tuaillet ;  
*ALLY* : *Atlas Linguistique du Lyonnais*, par P. Gardette ;  
*ALMC* : *Atlas Linguistique du Massif Central*, par P. Nauton ;  
*DFC* : *Dictionnaire du Français Contemporain*, par J. Dubois etc., lib. Larousse, 1971 ;  
*DicTopoForez* : *Dictionnaire Topographique du Forez*, par J.-E. Dufour, 1946 ;  
*FEW* : *Französisches Etymologisches Wörterbuch*, par W. von Wartburg ;  
*GPFP* : *Glossaire des Patois Francoprovençaux*, de A. Duraffour, p. p. L. Malapert et M. Gonon, Paris, C. N. R. S. 1969 ;  
*TFA* : Table des Formes Anciennes, établie par M<sup>me</sup> M. Gonon à la suite du *Dictionnaire Topographique du Forez* ;  
*TraLiLi* : *Travaux de Linguistique et de Littérature publiés par le Centre de Philologie et de Littératures Romanes de Strasbourg*.  
\* : L'astérisque placée à la suite du numéro d'une carte renvoie à une liste placée dans la légende de cette carte.

lexicale. J'ai choisi le champ des voies de communication en lyonnais (cartes n° 837, 839 et 840 de l'*Atlas Linguistique du Lyonnais*).

Si cette étude aboutit à nous faire connaître, sous un jour nouveau, les cartes analysées, les lexèmes qui y sont contenus, le domaine linguistique envisagé, la méthode aura prouvé son utilité.

Notons ici que, sous le nom de domaine lyonnais, nous entendrons toujours uniquement la partie francoprovençale de l'*ALLy*, atlas qui inclut aussi, au nord, certaines localités bourguignonnes et à l'ouest et au sud, certaines localités du domaine d'Oc (carte 1).

Le but de cette étude fixé, il ne reste plus qu'à préciser la méthode suivie. Elle est le fruit de contraintes diverses, certaines reconnues dès le départ, d'autres aperçues seulement au fur et à mesure que se déroulait l'analyse. Elle n'est utilisable que si l'on différencie nettement le plan notionnel du plan lexical. Cette distinction est parfois plus délicate à observer qu'il n'y paraît, car on ne peut appréhender les notions d'un dialecte que par le biais des lexèmes.

L'analyse d'un champ se fait en deux phases. La première consiste à reconnaître, empiriquement, les différentes notions du champ sémantique étudié. Il n'y a pas, à ma connaissance, de méthode valable pour déterminer scientifiquement les différentes notions d'un champ. On est forcé de recourir à sa propre intuition linguistique<sup>1</sup>. Mais, cette analyse ne devant, en aucun cas, rester uniquement subjective, on peut la compléter utilement par des enquêtes et des sondages.

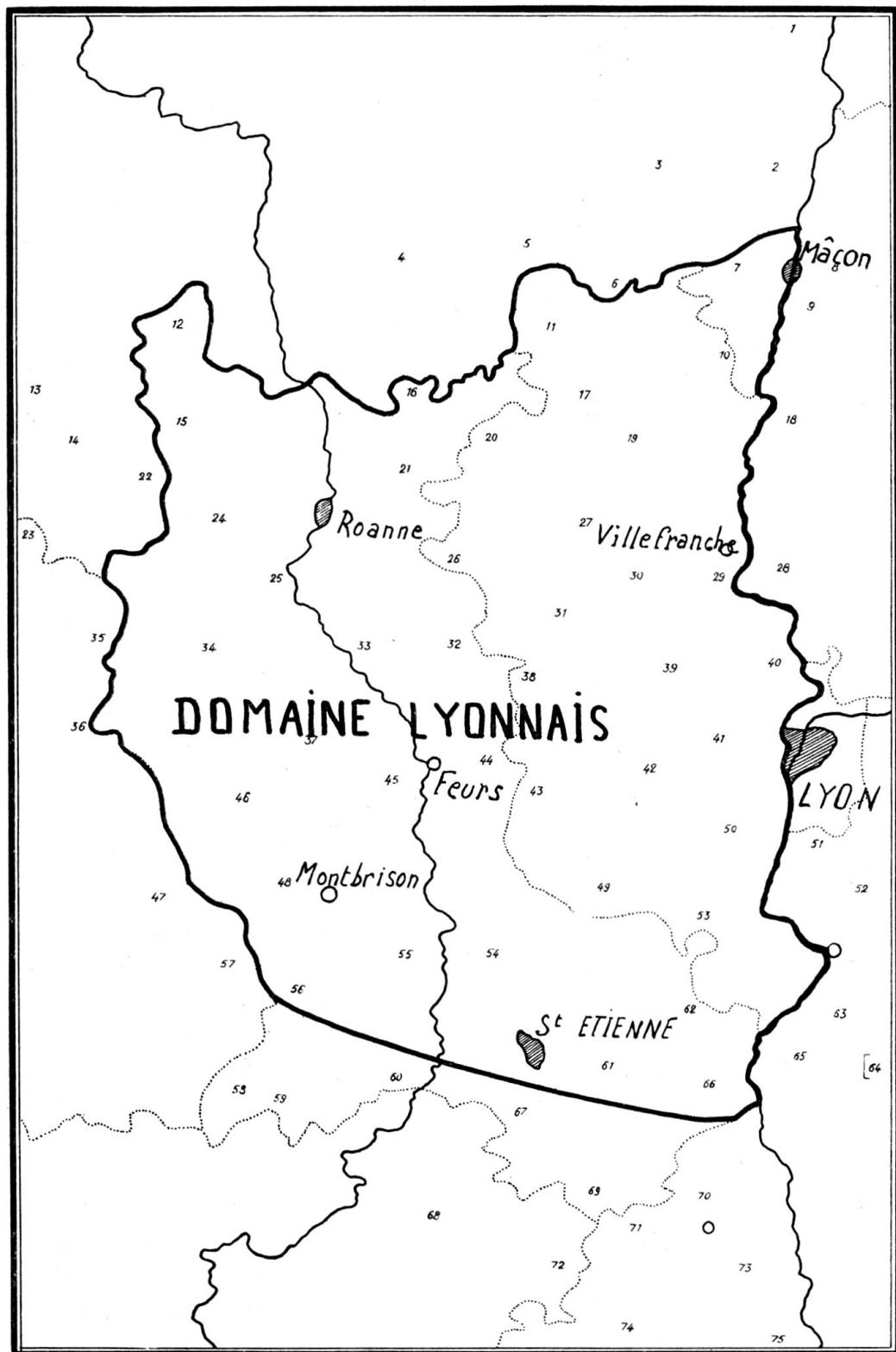
Une fois ces notions empiriquement reconnues, il convient, et c'est la deuxième phase, d'en faire une analyse détaillée. Pour ce faire, j'ai emprunté à la méthode de M. B. Pottier le procédé qui consiste à déterminer les différents sèmes de chacune de ces notions. M. B. Pottier a utilisé cette méthode dans un but surtout lexicographique (voir son article : « La Définition Sémanlique dans les Dictionnaires », p. 32-39, in *TraLiLi* 3, 1, 1965).

Dans le choix que j'ai fait des sèmes<sup>2</sup> je n'ai retenu que ceux qui étaient oppositionnels, c'est-à-dire qui me permettaient de distinguer, d'opposer

1. Consulter, à ce sujet, l'article de M. O. Ducháček : « Quelques observations sur la structure du lexique », tome 1, p. 200-210, dans les *Mélanges Straka*, Société de Linguistique Romane, Lyon-Strasbourg, 1970.

2. J'ai emprunté certains éléments à la terminologie de M. B. Pottier, notamment le mot *sème*, mais j'ai négligé *sémème* et *monème* parce que trop spécialisés.

J'ai employé les mots *notion* et *lexème* : notion n'y est donc jamais l'équivalent du *noème* de la terminologie des sémanticiens, mais désigne seulement le contenu du mot par opposition à sa forme (*lexème*).



CARTE I. — Domaine du francoprovençal lyonnais.

deux ou plusieurs notions. C'est ainsi que certains sèmes, nécessaires à la définition complète de la notion « autoroute » : « accessible seulement de façon tangentielle en des points aménagés à cet effet », « sans croisement à niveau », « à chaussées séparées », etc., ont été négligés parce qu'ils ne permettaient pas une opposition supplémentaire de cette notion aux autres notions du champ. Il en a été de même pour d'autres sèmes, ceux du tracé, du revêtement, de la signalisation, de l'importance, pour les autres sortes de voies de communication. Cette façon d'utiliser la méthode permet de déterminer les notions qui forment la base indispensable, la structure fonctionnelle du champ étudié (les voies de communication) pour un état de langue précis (le lyonnais tel qu'il a été relevé par les enquêteurs de l'*ALLy*).

Une fois l'analyse des notions faite et le système notionnel établi, la seconde partie de ce travail consiste à analyser, à la lumière des résultats obtenus, les cartes « route », « chemin », « sentier » et « raccourci » de *l'Atlas Linguistique du Lyonnais*, cartes 837 à 840.

Avant de commencer l'étude sémantique proprement dite, nous désirons apporter une dernière précision. Ainsi que nous le disions plus haut, l'étude des notions d'un dialecte est très délicate car on a toujours tendance à appliquer aux patois son propre schéma notionnel, c'est-à-dire celui du français moderne. Le fait est sans conséquence lorsqu'il s'agit d'objets concrets. Mais lorsqu'il s'agit d'une réalité aussi mouvante que celle des voies de communication, il prend une importance accrue. Ainsi apparaît-il vite qu'il est absolument impossible d'analyser les lexèmes du lyonnais avec le schéma notionnel du français actuel : on aboutit à une situation absurde. On verra d'ailleurs, au cours de cette étude, les erreurs qui peuvent résulter d'une lecture des cartes ne tenant pas compte de cette donnée. Il a donc fallu retrouver, à vingt années d'écart, ce qu'entendaient les patoisants par tel ou tel lexème. Question complexe pour diverses raisons : les témoins, même les gens les plus âgés, parlent — ou du moins comprennent — le français ; ils ont, de plus, des contacts incessants avec des gens de la ville qui ne parlent que le français (ne seraient-ce que leurs enfants partis travailler à Lyon). Il devient ainsi difficile de différencier nettement chez eux ce qui est héritage des notions du passé et ce qui a été accepté récemment. J'ai cependant été grandement aidée en cela par les enquêteurs de l'*ALLy*, surtout Mgr Gardette qui connaissait bien la pensée profonde, les réactions des habitants de son domaine, et par une enquête que j'ai faite dans un village de l'Ain dont je connaissais depuis toujours les chemins et les sentiers, ce qu'ils étaient... et ce qu'ils sont devenus.

Il ne me suffisait pas cependant de savoir les notions des patoisants du Lyonnais-Forez. Je dus bientôt me rendre à l'évidence qu'il était tout aussi indispensable de connaître celles des enquêteurs, celles du français moderne donc. Cette analyse présentait en effet deux avantages incontestables :

a) D'une part, je risquais moins d'erreurs en analysant d'abord les notions de ma propre langue qu'en appliquant une méthode encore peu « rôdée » à un état de langue qui ne m'est accessible que par le biais des documents ou des enquêtes.

b) D'autre part, lorsque les notions de deux états de langue sont définies nettement, les particularités de l'un font ressortir celles de l'autre. Et surtout, l'opposition que l'on décèle entre les deux structures et dont on n'a pas assez tenu compte dans l'Atlas permet d'expliquer les contradictions apparentes entre les résultats de l'analyse sémantique et ceux des enquêtes linguistiques. On verra aussi, au cours de cet article, combien la comparaison des deux systèmes notionnels s'est avérée payante.

### Première partie :

#### ANALYSE DU SYSTÈME NOTIONNEL DES VOIES DE COMMUNICATION EN FRANÇAIS ACTUEL.

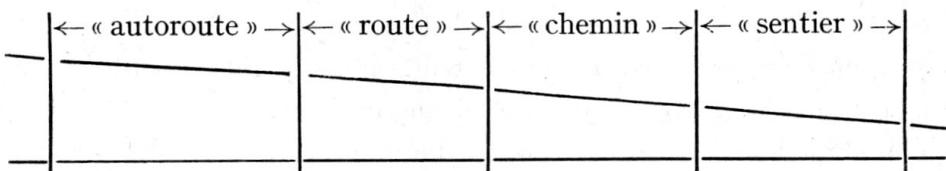
Nous avons dit, lors de la description de la méthode, que la détermination des éléments d'un système notionnel ne pouvait être qu'intuitive. Pour contrôler cependant cette intuition et m'assurer que je ne m'étais pas fourvoyée, j'ai posé la question suivante à dix témoins, tous d'origine lyonnaise citadine :

« une voie de communication est l'espace tracé et aménagé pour aller d'un lieu à un autre. Des plus importantes aux plus étroites, quelles sont celles que vous connaissez ? »

Il est symptomatique de constater que tous ont donné, dans le même ordre et sans hésitation : « autoroute », « route », « chemin » et « sentier ». (Un seul témoin, un étudiant de vingt-et-un ans, ne m'a pas donné « sentier » immédiatement, mais seulement après que je lui eus posé une question supplémentaire).

Les réponses de mes témoins rejoignant mon intuition, j'ai adopté, pour le français actuel un système à quatre éléments que l'on pourrait

schématiser ainsi (l'écartement maximal correspondant à la voie la plus large) :



Ce système à quatre éléments adopté, il reste encore à déterminer le contenu sémantique de chacune de ces notions. C'est à ce niveau qu'intervient la méthode de M. B. Pottier d'analyse par sèmes. Mais, de même que les différentes notions du système ne sont données qu'intuitivement, de même aucun dictionnaire, aucune méthode scientifique ne détermine les différents sèmes nécessaires à l'analyse des notions d'un champ.

Les définitions des dictionnaires de la langue française n'ont jamais été, jusqu'à ce jour, établies à partir d'analyses sémiques, il n'est donc pas possible de n'utiliser que cette source de documentation. Et bien que les dictionnaires soient le point de départ le plus valable, il n'en reste pas moins qu'en fin de compte, il faut toujours se fier à son intuition. Les risques d'erreurs sont grands : chaque individu possède son idiolecte, son expérience personnelle des choses et des gens. Un représentant de commerce n'a pas la même expérience des voies de communication qu'un chauffeur routier sur la ligne Lyon-Marseille ou qu'un citadin qui n'utilise sa voiture que pendant les week-ends ou les vacances. J'ai donc consulté, outre de nombreux dictionnaires, des documents aussi variés que le *Code de la Route*, la nomenclature de la Voirie Nationale ou celle des cartes routières (cartes Michelin). J'ai aussi largement utilisé (ainsi que je l'ai dit plus haut) une enquête auprès de dix témoins lyonnais.

J'ai utilisé les documents suivants :

a) les Dictionnaires.

— les Dictionnaires Larousse, à savoir :

Le *Larousse du XX<sup>e</sup> siècle*, publié sous la direction de P. Augé, Larousse, Paris, 1932.

Le *Grand Larousse Encyclopédique*, Larousse, Paris, 1960-1964.

Le *Nouveau Petit Larousse*, Larousse, Paris, 1970.

— les Dictionnaires Robert, c'est-à-dire :

Le *Dictionnaire Alphabétique et Analogique de la Langue Française*, par P. Robert, Société du Nouveau Littré-P. U. F., Casablanca-Paris, 1953.

Le *Petit Robert* (Dictionnaire Alphabétique et Analogique de la Langue Française) par P. Robert et A. Rey, Société du Nouveau Littré, Paris, 1967.

Le *MicroRobert, Dictionnaire du Français Primordial*, publié sous la direction de P. Robert et A. Rey, SNL le Robert, Paris, 1971.

— le *Dictionnaire du Français Contemporain*, publié sous la direction de J. Dubois, Larousse, Paris, 1970.

— le *Grand Larousse de la Langue Française*, publié sous la direction de MM. Guilbert, Lagane et Niobey, Larousse, Paris, 1971 (seuls les deux premiers volumes sont parus à ce jour).

— le *Dictionnaire de la Géographie*, publié sous la direction de P. Georges, P. U. F. Paris, 1970.

b) la nomenclature de la Voirie nationale.

c) la nomenclature des cartes routières *Michelin*.

d) le *Code de la Route* (définitions préliminaires).

e) une courte enquête effectuée auprès de dix témoins d'origine lyonnaise citadine, d'après le questionnaire suivant :

1<sup>o</sup> « Une voie de communication est l'espace tracé ou aménagé pour aller d'un lieu à un autre. Des plus importantes aux plus étroites, quelles sont celles que vous connaissez ? (réponses probables : autoroute, route, chemin, sentier). Le témoin précisera ensuite ce qui différencie, pour lui, chaque notion des notions voisines.

2<sup>o</sup> Comment s'appellent, pour vous, ces « voies de communication » qui sillonnent la campagne, les bois, les forêts, celles que vous empruntez le dimanche, lorsque vous allez vous promener, cueillir du muguet ou des champignons ? (il s'agit d'une référence directe aux paysages des Monts du Lyonnais, de la Dombes parfois, destinée à éviter toute confusion entre ma question et la réponse de mon interlocuteur).

3<sup>o</sup> Comment s'appelle le chemin qui diminue la distance à parcourir ? (si le témoin hésite trop longtemps, dessin à l'appui).

4<sup>o</sup> Connaissez-vous d'autres sortes de chemins ? (réponses possibles : chemin dans la neige, chemin dans l'herbe, chemin de char, chemin d'exploitation, chemin de montagne etc.) »

Tous ces documents m'ont paru nécessaires à l'établissement d'un système notionnel du français actuel, à titres divers certes, mais chacun apporte des indications bien précises. Les dictionnaires permettent d'établir les notions ; les enquêtes apportent l'élément vivant ; quant aux terminologies des Ponts-et-Chaussées, des cartes routières ou du *Code de la Route*, il est impossible de les négliger à une époque où la voiture règne en maître, dès que l'on envisage le moindre déplacement.

Ces documents figurent en appendice à cet article (les définitions des

trois dictionnaires *Larousse* et des trois dictionnaires *Robert* sont présentées sous forme de tableau pour permettre une comparaison plus aisée.)

Tout en ayant à l'esprit l'ensemble de ces documents, j'ai largement utilisé les définitions du *Dictionnaire du Français Contemporain*. Ses auteurs sont, en effet, les seuls à avoir noté ce qui différenciait, opposait les notions entre elles. Je redirai une dernière fois que les sèmes suivants n'ont pas été choisis dans un but d'abord lexicographique : ils ne tiennent donc pas compte de tous les aspects de chaque notion, mais seulement de ceux qui l'opposent aux autres notions du champ ou aux notions des champs voisins. J'ai retenu les sèmes suivants :

*S<sub>1</sub> voie de communication* : au sens où la définit le *DFC* : « espace tracé ou aménagé pour la communication », p. 1212 b.

*S<sub>2</sub> terrestre* : sème nécessaire pour différencier les notions de notre champ de celles propres à la navigation (« chenal », « passe », « canal », etc.) ou à l'aviation (« couloir aérien »).

*S<sub>3</sub> large* : je considère comme larges les voies permettant le passage des véhicules à essieux. A l'inverse, les voies non larges ne permettent que le passage des piétons, des animaux en file, des cycles. C'est le sème du gabarit.

*S<sub>4</sub> extra-urbaine* : sème nécessaire pour différencier ces notions de celles correspondantes de la voirie urbaine : « avenue », « rue », « ruelle », « boulevard », etc.

*S<sub>5</sub> desserte uniquement locale* : c'est parfois seulement le sème de l'aboutissement qui permet de différencier les « chemins » des « routes », les critères de revêtement, de largeur, de tracé n'intervenant nullement dans le cas de régions isolées ou de villes proches. La « route » va de ville à ville (cf. *DFC*, article chemin, p. 227 b : « la *route* est le seul terme pour désigner les voies de communication entre les villes ») exemple : route de Lyon, de Vienne, de Paris. Les « chemins » sont d'intérêt local et relient des unités moins importantes que les villes (cf. *DFC*, article route, p. 1034 a : « le *chemin* mène d'un point à un autre sur le plan local et à la campagne » ; article chemin, p. 227 b : « chemin : voie de communication aménagée pour aller d'un point à un autre sur le plan local et à la campagne »). En voici une illustration parmi bien d'autres :

Dans le village de Feyzin (Rhône), passe la route qui relie Lyon à Vienne et que tous les habitants du village appellent la *route* (c'est la route nationale 7), mais il y passe aussi un chemin qui longe le Rhône de Saint-Fons à Vienne, traverse Solaise, Sérézin, Chasse, etc. et que l'on appelle *route de Sérézin*. Ce n'est pas une voie de première importance puisqu'elle est classée

« chemin d'exploitation » par la Carte Michelin de 1970 (c'est le chemin départemental n° 4). Malgré cela, alors que toutes les autres voies de la commune sont appelées *chemins*, celle-ci est une *route*, parce que, selon l'explication même du témoin, « elle va plus loin, jusqu'à Vienne ».

*S<sub>6</sub>* exclusivement réservée aux véhicules à traction automobile soumis à l'immatriculation : c'est le sème que j'ai retenu pour différencier « l'autoroute » des autres routes même classées à grande circulation. Ce n'est évidemment pas le seul sème spécifique de cette notion, mais c'est un sème suffisant parce qu'oppositionnel.

*S<sub>7</sub>*, simple : c'est-à-dire n'utilisant pas de rails, comme les chemins de fer par exemple. Le choix de ce qualificatif est loin de me satisfaire, mais je l'ai utilisé pour n'en avoir pas trouvé symbolisant l'opposition entre rail et route : (« voie) publique » ne convient pas, parce qu'il s'oppose à (« voie) privée » et parce qu'il a un autre sens ; « gratuit » ne convient pas non plus car il est des autoroutes à péages.

Ces informations rassemblées selon le système de M. B. Pottier permettent de tracer le tableau suivant :

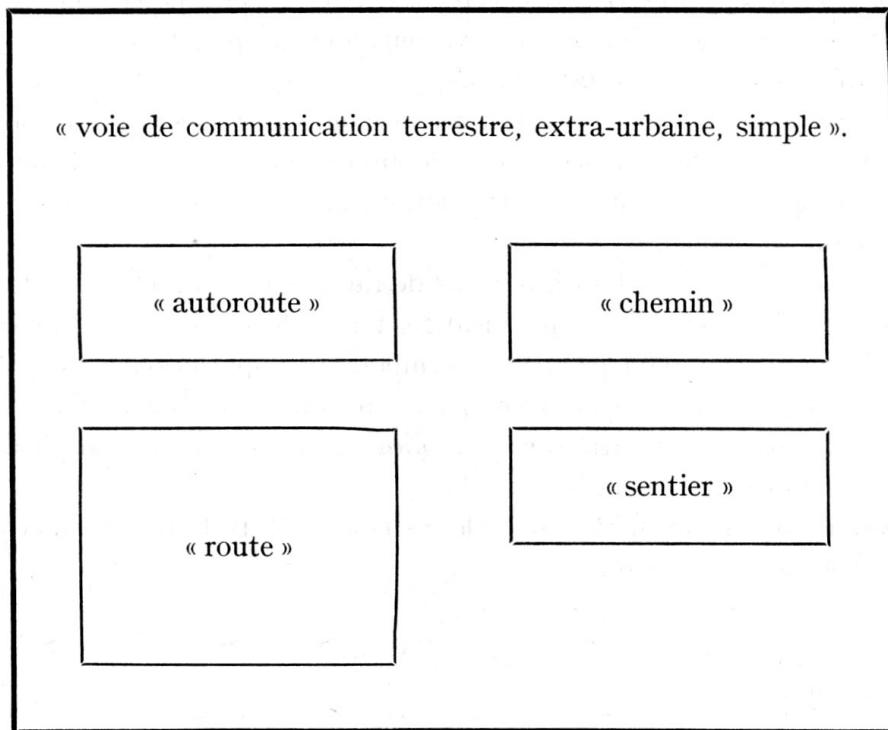
	S <sub>1</sub>	S <sub>2</sub>	S <sub>3</sub>	S <sub>4</sub>	S <sub>5</sub>	S <sub>6</sub>	S <sub>7</sub>
autoroute . . . . .	+	+	+	+	-	+	+
route . . . . .	+	+	+	+	-	-	+
chemin. . . . .	+	+	+	+	+	-	+
sentier. . . . .	+	+	-	+	+	-	+

On peut schématiser ainsi le système notionnel du français actuel (voir page suivante).

La grandeur des carrés où sont inscrites les notions est proportionnelle à l'importance de chaque notion. Si « route » figure dans un espace qui est le double des autres, c'est parce que cette notion occupe la partie la plus importante de ce champ sémantique en français actuel. Il est probable que, dans quelques années, le cadre de la notion « autoroute » devra être égal à celui de la notion « route ».

Le schéma ci-après ne tient compte que des notions en opposition fonctionnelle : il donne la structure sémantique, le système fonctionnel du champ sémantique des voies de communication en français actuel. Cela ne veut pas dire que ce champ se réduit, pour le français actuel, à ces quatre notions simples : cela signifie seulement qu'un individu parlant français aujourd'hui ne peut ignorer l'une de ces quatre notions sous peine de fausser sa commu-

nication avec autrui (nous nous situons dans le cadre d'une conversation normale).



Mais nos témoins et aussi notre propre conscience linguistique nous fournissent, par le biais des lexèmes qui les formalisent, les notions secondaires les plus courantes : « *route nationale* »<sup>1</sup>, « *route départementale* », « *petite route* », « *chemin forestier* », « *chemin de terre* », etc. Des personnes pratiquant un sport nous en fourniraient d'autres, telles : « *sentier de grande randonnée* », « *piste cyclable* », « *piste cavalière* », de même que certains corps de métiers : « *chemin de halage* », « *chemin de schlitte* », « *piste de transhumance* ». Le tourisme impose les siennes, en particulier les routes folkloriques : « *route du vin* », « *route des pierres dorées* », « *route du lapin* »... La Prévention Routière a inauguré les « *routes vertes* » (dont la signalisation est faite au moyen de flèches vertes) permettant de gagner les zones de villégiature par des itinéraires.

1. Dans ce travail, les notions sont mises entre guillemets (ex. « *chemin* », « *route* »). Les lexèmes sont imprimés en italiques (ex. *chemin*, *route*). Lorsque l'on tient compte à la fois de la notion et du lexème qui la formalise ou lorsqu'on appréhende une notion seulement à travers le lexème qui la formalise (c'est surtout le cas dans les atlas), la présentation est la suivante : « *route nationale* », « *chemin de traverse* », « *voie de pé* » etc.

raires très peu fréquentés, de gagner, par exemple, la Côte Varoise en traversant les Alpilles.

Il reste à aborder un dernier problème : la place dans le champ de notions comme « raccourci », « détour » et, à l'extrême, « déviation ». J'avais pensé, au début, que « détour » et surtout « raccourci » faisaient partie du système fonctionnel du français actuel. Mais je me suis rendu compte, à la lumière des enquêtes, qu'il n'en était rien : aucun témoin ne m'a donné spontanément « détour » et « raccourci » lorsque je lui ai demandé quelles sortes de voies de communication il connaissait.

Il ne s'agit pas tellement d'une question de fréquence : il n'est pas évident que, dans une langue citadine comme le français actuel, « *sentier* » soit plus fréquemment utilisé que « *raccourci* ». Il s'agit seulement de la conscience linguistique des sujets parlants pour lesquels « raccourci », « détour » et « déviation » ne se trouvent pas sur le même plan que « chemin » ou « route ». Probablement sont-ils sentis comme des voies inhabituelles :

« raccourci » = « voie » + un sème : « qui diminue la distance à parcourir »,

« détour » = « voie » + un sème : « plus longue que le chemin ordinaire »,

« déviation » = « voie » + un sème : « dont l'usage est imposé temporairement pour éviter un obstacle ».

Doit-on généraliser et considérer que lorsqu'une notion est rattachée par un sème à un autre champ, lorsqu'elle indique une spécialisation, elle ne fait pas partie du système fondamental ? Cela paraît plausible et expliquerait aussi pourquoi « *piste* » ne fait pas partie du système fonctionnel. « *Piste* » est aujourd'hui senti comme faisant partie du vocabulaire réservé aux pays en voie de développement : « voie tracée dans les déserts, les savanes » (cf. les enquêtes en appendice, témoin n° 5). Voir aussi la définition du *DFC* (865 b) « piste » : « chemin rudimentaire dans une forêt, une région peu habitée », du *Micro Robert* (801 b) « chemin non revêtu (notamment en pays peu développé) ».

Dans le cas de « raidillon » souvent obtenu lors des enquêtes, l'explication diffère un peu. « *Raidillon* », au sens où le définit le *DFC* (955 b) : « partie d'un chemin qui est en pente raide » (et c'est ainsi qu'il est compris par nos témoins) n'est pas une voie de communication mais bien plutôt un accident de cette voie, comme les cassis ou les dos-d'âne.

Il importe enfin de bien préciser que la conscience linguistique d'un individu ou les enquêtes auprès de témoins (même très nombreux) ne permettent jamais d'établir un système complet du champ sémantique des voies de

communication pour l'ensemble du français. Les mots rares : « *laie* », « *layon* » « *sente* » (*DFC* n'enregistre aucun de ces trois mots) ou spécialisés (« *chemin de schlitte* », « *chemin dans les marais salants* » n'apparaissent pas dans cette étude et c'est normal. Car nous avons fixé un niveau de langue : le français parlé actuel. C'est pour ce seul niveau que nous avons voulu établir le système notionnel fonctionnel.

Nous pensons que, les enquêtes ayant permis de contrôler notre propre intuition, ce système est juste et correspond bien à la réalité. « Autoroute », « route », « chemin » et « sentier » sont les quatre notions principales ; tout le reste n'est que notion secondaire apportant soit une précision, soit une spécialisation ou bien une preuve de richesse de vocabulaire de l'individu, mais ne remet jamais en cause le système établi.

## Deuxième partie :

### ANALYSE DU SYSTÈME NOTIONNEL DES VOIES DE COMMUNICATION EN LYONNAIS.

L'étude du système notionnel du français actuel était nécessaire, malgré sa longueur, à une meilleure compréhension du lyonnais : connaissant avec précision nos propres notions, nous allons pouvoir aborder l'étude de celles du dialecte lyonnais. Nous avions posé — en hypothèse à démontrer — que le lyonnais était la langue de tout un domaine géographiquement délimité. Nos moyens d'information devront donc tenir compte de l'ensemble du Lyonnais et du Forez francoprovençaux et donner, dans la mesure du possible, des informations assez complètes sur les mots et les choses.

Le seul ouvrage réunissant ces conditions est *l'Atlas Linguistique du Lyonnais*. L'*ALLy* présente une liste « route » et les cartes « chemin », « charrière », « sentier » et « raccourci ». Les notions envisagées par les enquêteurs y sont en général précisées, de même que les précisions et les rectifications apportées, le cas échéant, par les témoins. On dispose aussi d'une aide intéressante : le questionnaire qui servit aux enquêtes et se trouve publié dans le tome 4, page 125 pour ce qui nous intéresse ici. De plus, en cas d'hésitation de ma part sur le rapport entre les notions décrites et la réalité, j'ai bénéficié de l'aide de Mgr Gardette, de M<sup>les</sup> Gonon et Durdilly qui connaissaient fort bien les gens et les choses du Lyonnais et du Forez.

Cependant l'*ALLY*, dont les légendes sont forcément limitées, ne donne pas tous les renseignements souhaitables sur les voies de communication du Lyonnais, leur état aux moments des enquêtes, la place qu'elles tenaient dans la vie, dans l'esprit, dans la langue des patoisants interrogés, etc. J'ai donc fait une enquête personnelle dans un village de l'Ain (Mollon, canton de Meximieux), hors du domaine lyonnais<sup>1</sup>, mais dans un village dont je connaissais bien les routes, les chemins et les sentiers. J'ai interrogé des gens âgés (75-85 ans) parlant encore le patois et leurs enfants (45-55 ans) parlant français mais comprenant le patois, pour essayer de mieux cerner l'évolution de la pensée paysanne depuis les enquêtes de l'Atlas jusqu'à nos jours. J'ai obtenu ainsi de précieux renseignements sur l'état des voies de communication dans le premier quart du siècle et leur utilisation par les paysans, ce qui me permet de mieux utiliser les données de l'Atlas. Je ne donne pas, dans les documents, la totalité de cette enquête qui s'est le plus souvent déroulée sous forme de conversations à bâtons rompus, mais j'y ferai appel chaque fois que cela me paraîtra nécessaire.

Le matériel que présentent les légendes des cartes de l'*ALLY* est le suivant :

*Carte 839\* « route »* : « Il s'agit des grand'routes entretenues par l'État ou par les départements. »

*Carte 837 « chemin »* : « Nous désignons par là un chemin vicinal ou un chemin privé assez large pour que les chars y passent. »

*Carte 838 « charrière »* : « Le mot 'charrière' (fém. sing.) est très usuel dans presque tout notre domaine, les localités où il est inconnu ont été marquées du sigle + (une quinzaine). La charrière est normalement un chemin où passent les chars, mais suivant les localités, c'est un chemin dans les bois, une rue dans le village, un chemin de desserte, un chemin de montagne, etc. Nous avons précisé ces sens au moyen de sigles : sigles B chemin dans les bois, D chemin de char, P chemin en pente dans la montagne, R rue dans le village ou dans un hameau, C coursière, raccourci. »

*Cartes 839 « sentier »* : « Il s'agit d'une piste faite à travers champs ou ménagée entre deux propriétés et tout juste assez large pour le passage d'un homme ou d'une bête. »

1. On a remarqué que Mollon est situé hors du domaine lyonnais franco-provençal, mais le village se trouve dans une partie de l'Ain qui est non seulement francoprovençale mais proche de Lyon. Nous verrons plus loin que le système fonctionnel est le même à l'est qu'à l'ouest de Lyon (voir p. 68) et que cette partie du département de l'Ain appartient à l'ancien domaine sous influence lyonnaise (voir p. 72).

*Carte 840 « raccourci »* : « Nous avons demandé ici le nom du chemin qui évite les détours de la route en coupant à travers la campagne. Nous l'avons demandé sous le nom local de ‘ coursière ’. Comme le raccourci est, en général, un sentier, le nom du sentier est souvent employé concurremment avec celui de cette carte pour désigner le raccourci. »

Avant de faire l'analyse sémique des notions du lyonnais, je désire apporter deux précisions :

La première concerne le matériel que présente l'Atlas. Les enquêtes ont été faites, il y a maintenant vingt-cinq ans ; les enquêteurs ont, à ce moment-là, interrogé des témoins dont l'âge se situait entre 50 et 80 ans. Le patois enregistré est donc, pratiquement, celui que l'on parlait au début de ce siècle. Il n'est pas étonnant, alors, de constater que la route ne fait pas partie de la vie quotidienne des patoisants. La route relie les villes, elle est l'apanage des citadins. Le paysan ne l'utilise pour ainsi dire jamais, sauf pour se rendre aux marchés et aux foires ; il se sert des chemins pour son travail. La route jouait, en quelque sorte, dans nos campagnes, un rôle comparable à celui de l'autoroute, aujourd'hui, en France. De même que l'autoroute moderne ne relie que les grandes villes sans desservir le trafic local, départemental, de même la route n'était pour le paysan d'autrefois d'aucune utilité sur le plan local, communal. Ni l'une ni l'autre ne sont intégrées à la vie économique locale, à l'opposé de la route française d'aujourd'hui et du chemin lyonnais d'autrefois. On a vu plus haut que les patoisants nomment *route* les voies qui dépassent les limites de la commune : ainsi, à Feyzin, la *route de Sérézin* (cf. p. 32-33).

La seconde précision concerne le nombre des notions fonctionnelles du lyonnais : il est inutile d'insister sur le fait que le système fonctionnel lyonnais ne possède pas de notion « autoroute », mais il est intéressant de considérer le cas de la notion « raccourci ». Alors que les résultats de l'enquête nous avaient obligée de rejeter « raccourci » du système fonctionnel du français actuel, cette notion fait partie de celui du lyonnais. Déjà l'*ALLY* suggère cette éventualité en plaçant la carte « raccourci » à la suite des cartes désignant les différentes voies de communication. Mais cela ne constitue pas une preuve ! La preuve m'en a été donnée au cours de l'enquête faite auprès des patoisants. Il faut, pour comprendre cette situation, se reporter aux temps où le paysan ne possédait qu'un cheval ou une paire de bœufs (parfois même, seulement une vache) pour labourer ou atteler son chariot lors des récoltes. En dehors de ces deux époques, le paysan allait à pied. On conçoit alors l'intérêt de ces raccourcis que l'on nomme chez nous *coursières*.

Les vieux paysans du village m'ont très clairement expliqué cette situation : « Aujourd'hui les jeunes (ils ont 50 ans !) prennent leur tracteur ou leur voiture pour aller aux champs. Autrefois on allait à pied et il y avait partout des coursières. Plusieurs allaient du village à la Côteière (le village se trouve à cheval sur le rebord du plateau de la Dombes et la vallée de l'Ain) ; d'autres filaient droit à travers le vallon jusqu'à Loyes (le village voisin), alors que le chemin serpente sur les flancs du coteau ; d'autres encore rejoignent directement la rivière (d'Ain). Aujourd'hui ces coursières ne sont plus utilisées, peut-être même ont-elles disparu faute d'entretien ? » Précisons enfin qu'à l'inverse de ce qui se passe en français (où le raccourci permet surtout de gagner du temps, en utilisant des itinéraires moins encombrés par exemple), le raccourci est toujours pour les patoisants un sentier, mais il ne se confond pas avec lui.

Par ailleurs, le fait que l'on ait obtenu des réponses pour tous les points d'enquêtes du domaine prouve l'importance de cette notion dans la pensée paysanne et sa parfaite intégration au système notionnel lyonnais.

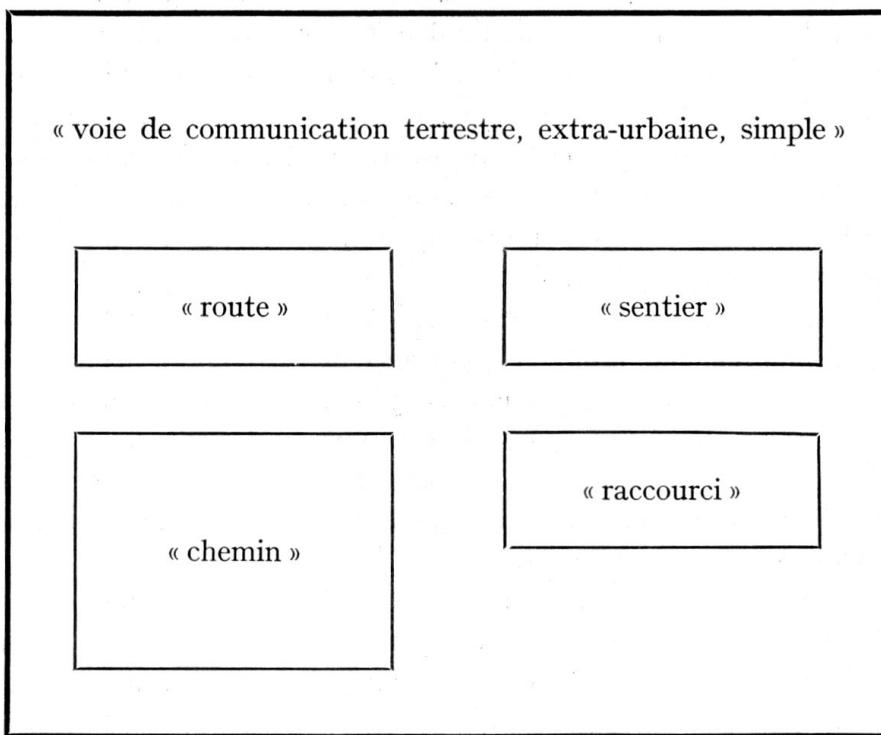
Au contraire, des notions comme « chemin de descente pour le bois », « chemin de transhumance » ne font pas partie du système fonctionnel car les enquêteurs n'ont pas reçu de réponses pour l'ensemble du domaine (cf. carte « draye » ALLy n° 841).

Les notions sont assez clairement définies pour que l'on puisse en faire l'analyse sémique. Pour faciliter la comparaison que nous voulons faire entre les deux systèmes notionnels, nous reprenons les mêmes sèmes que précédemment :

- S<sub>1</sub> voie de communication,
- S<sub>2</sub> terrestre,
- S<sub>3</sub> large (un véhicule à essieux),
- S<sub>4</sub> extra-urbaine,
- S<sub>5</sub> de desserte uniquement locale,
- S<sub>6</sub> réservée aux véhicules automobiles immatriculés,
- S<sub>7</sub> simple (n'utilisant pas de rails) ;
- nous ajoutons un 8<sup>e</sup> sème : « qui diminue la distance à parcourir ».

	S <sub>1</sub>	S <sub>2</sub>	S <sub>3</sub>	S <sub>4</sub>	S <sub>5</sub>	S <sub>6</sub>	S <sub>7</sub>	S <sub>8</sub>
route .....	+	+	+	+	—	—	+	—
chemin.....	+	+	+	+	+	—	+	—
sentier.....	+	+	—	+	+	—	+	—
raccourci ...	+	+	—	+	+	—	+	+

Nous avons constaté, premièrement, que le système lyonnais ignore « l'autoroute » mais connaît le « raccourci », deuxièmement, que le patoisant utilise beaucoup plus fréquemment les chemins que les routes. Ceci nous amène à tracer, pour le lyonnais, un schéma différent de celui du français actuel présenté p. 34.



Pour le patoisant, la structure sémantique schématisée ci-dessus est absolument nécessaire : il ne peut en abandonner délibérément un élément sans fausser sa communication avec autrui. Mais les patoisants peuvent, eux aussi, nuancer ces notions. La carte « chemin » explicite certaines de ces nuances : « *chemin de traverse* », « *chemin de desserte* », « *chemin de char* » ; de même la carte « sentier » : « *passage à talon* » ; « *rætō* », de même la carte « charrière » : « *chemin dans les bois* », « *chemin en pente dans la montagne* », etc. Les patoisants peuvent aussi posséder d'autres notions de par leurs occupations : « *chemin de transhumance* », « *chemin de descente pour le bois* » ou « *chemin tracé dans la neige* », « *sentier tracé dans l'herbe* », etc. Mais ces notions ne font pas partie du système fonctionnel, car elles appartiennent à d'autres registres de pensée : transhumance, exploitation du bois, etc.

## Troisième partie :

## COMPARAISON DES DEUX SYSTÈMES.

L'étude du système notionnel du français actuel et celle du système notionnel du lyonnais nous ont donné les résultats suivants :

système français : « autoroute », « route », « chemin » et « sentier »,  
système lyonnais : « route », « chemin », « sentier » et « raccourci ».

Chacun de ces systèmes possède une notion qui lui est propre. Il n'est pas besoin d'insister sur le cas « d'autoroute » forcément inexistant au début de ce siècle et nous avons déjà expliqué la présence de la notion « raccourci » dans le système lyonnais. Nous nous intéressons aux notions propres aux deux systèmes, en particulier : « route » et « chemin ».

La notion « chemin », « voie de communication terrestre, large, extra-urbaine, de desserte locale, simple » apparaît comme la notion dominante du lyonnais. Ce fait est confirmé, pour l'ensemble du domaine de l'*ALLY*, par les enquêteurs et, à titre d'exemple, par l'enquête effectuée à Mollon (Ain). La situation de ce village est la suivante : Mollon est traversé par la route nationale 84 (ancienne route Lyon-Genève) que tout le monde appelle *la route* (ou *la rota*). Mais, alors que pour les habitants du village (pour les plus âgés, comme pour les plus jeunes), les autres voies de la commune sont des *chemins*, pour les citadins qui viennent le dimanche, elles se répartissent en *routes* et *chemins*. Ainsi, « la voie de communication » que les citadins appellent *la route* — qui rejoint Chalamont — est, pour tous les gens du village, *le chemin de Montbellon* (dernier lieu-dit, à la limite de la commune).

Une question se pose alors : si, pour des systèmes notionnels en réalité différents, on obtient des résultats identiques, c'est que l'analyse sémique n'a pas été menée avec la rigueur nécessaire et qu'il manque des sèmes différenciateurs. Quels sèmes faire intervenir ? le sème du revêtement ? du tracé ? de l'importance ?

La route est en principe pourvue d'un revêtement lisse et bien entretenue, les témoins sont unanimes sur ce point. Cependant comment ce sème pourrait-il servir à différencier les « routes » des « chemins » ? Pour certains, il

n'est « chemin » que de terre (ce n'est peut-être pas encore la majorité<sup>1</sup>) ; pour beaucoup le chemin a été recouvert, mais ce revêtement est détérioré pour les uns, bien entretenu pour les autres. Bon nombre de chemins communaux sont d'ailleurs mieux goudronnés que certaines routes isolées. On peut, d'autre part, remarquer que lorsque les Ponts-et-Chaussées construisent une nouvelle voie, on parle, la plupart du temps, de *route*, même si celle-ci n'est pas revêtue et ne permet que difficilement le croisement de deux véhicules. Il est possible toutefois que cette situation lexicale soit due au simple fait que tôt ou tard, chacune de ces voies nouvelles sera effectivement goudronnée.

Toujours est-il qu'il fallut abandonner ce sème, ainsi que celui du tracé, car il n'est pas non plus déterminant. J'avais pensé, au départ, que le tracé des chemins s'adaptait au relief, à la configuration des propriétés, alors que la route coupait droit. Mais ce n'est pas une distinction valable : la route reliant les villes et les petites villes, fait parfois plus de détours que le chemin qui n'a qu'un seul but : celui de joindre deux points à travers la campagne (on peut consulter une carte routière pour le constater) c'est ainsi que de Mollon, on gagne Chalamont beaucoup plus rapidement en coupant à travers la campagne qu'en suivant la route nationale.

Certains dictionnaires ont introduit le sème de l'importance : « route », « voie de communication de première importance » (cf. les trois dictionnaires *Robert*), mais il s'agit là d'un sème indéterminé et vague qu'il est impossible d'introduire sans risque d'erreurs dans une analyse sémique. Il est probable, par exemple, que, pour le paysan, les chemins qui conduisent aux terres fertiles de la commune sont au moins aussi importants que la route qui traverse le village.

Il m'a paru plus sage donc de me servir du sème de l'aboutissant (desserte uniquement locale ou non). L'aboutissant important est généralement une ville (mais ce peut-être un poste-frontière, une station touristique ou scientifique, etc.) ; la desserte locale est assurée par les chemins (voir le *Dictionnaire de la Géographie*, CHEMIN : « voie de faible gabarit reliant champs,

1. Le français actuel tend de plus en plus à restreindre la compréhension de « chemin » aux seuls « chemins de terre » (voir, dans les enquêtes en appendice, les réponses des témoins n° 1, 5, 10 : « le chemin n'est pas revêtu » et des témoins n° 3, 7, 9 : « le chemin n'est pas obligatoirement goudronné »). Cette tendance est d'ailleurs enregistrée par le *Grand Larousse de la Langue Française* (p. 697 c) CHEMIN : « voie de terre, plus ou moins large, aménagée pour aller d'un lieu à un autre » ; elle se retrouve effectivement chez les plus jeunes, d'après les différents sondages que j'ai pu effectuer autour de moi.

fermes, hameaux et villages par opposition à la route qui assure les communications entre bourgs et villes).

Il ne me semble donc pas que ce soient les sèmes retenus qui soient la cause de cette imprécision, mais bien plutôt la méthode même de l'analyse sémique. Les notions de la langue commune se définissent par opposition, il est délicat de fixer, de façon précise, les limites des notions concrètes, mais il est pratiquement impossible de fixer celles des notions abstraites ou même simplement en évolution constante<sup>1</sup>.

Cela ne signifie pas, à mon avis, que l'analyse sémique est contre-indiquée ou inefficace. Elle reste indispensable, ne serait-ce que pour obliger à une précision rigoureuse ou parce que l'on a besoin d'un cadre, d'une méthode pour mener une étude positive. Mais il est indispensable de l'appliquer avec précaution. Le compte des sèmes est précis et précieux ; le prendre au pied de la lettre appauvrirait considérablement la langue. Et c'est là que réside la bien-fondé de cette méthode : par la rigueur qu'elle impose, elle permet de mieux comprendre le fonctionnement de la langue, fonctionnement efficace parce que structuré ; parce qu'elle ne rend pas et ne peut pas rendre compte de tout, elle montre bien que la langue n'est pas une réalité mathématique, mais une réalité humaine impossible à mettre en formule.

Ce n'est donc pas une faiblesse de la méthode de l'analyse sémique qui explique le décalage des notions « route » et « chemin » pour les deux systèmes. Ce n'est pas non plus une question de compréhension. La définition de « chemin » : « voie de communication terrestre, large, extra-urbaine, de desserte uniquement locale, simple » correspond à la compréhension de cette notion dans chacun des deux états de langue étudiés. La réalité étant évidemment unique, comment expliquer ce décalage ?

Il a son origine dans l'utilisation que fait chacun des deux groupes, de l'ensemble des voies de communication.

Le paysan, surtout celui de la première moitié du siècle, passait sa vie entière dans son village et n'en sortait qu'en de rares occasions (approvisionnement tous les deux ou trois mois, foire annuelle à la bourgade proche, visite à la famille, etc.). Le réseau des voies de communication se réduisait à celui de son village, de sa commune. A l'inverse, le citadin qu'est aujourd'hui l'utilisateur du français actuel, voyage vite et loin, la plupart du temps avec un itinéraire prévu, vers un but précis. Le réseau des voies de commu-

1. Cf. *Teoria Semantica, Hacia una Semantica Moderna*, de M. K. Baldinger (279 pages, Collection Romania n° 12, Alcalá, Madrid, 1970), page 47 et suivantes.

nication est, pour lui, à l'échelle de son département, de sa région, sinon de la France même. Là où le paysan ne voit que le *chemin de Montbellon* (parce qu'il ne l'utilise que jusque là pour cultiver ses terres), le citadin ne verrait (et c'est normal parce qu'il se déplace en voiture) qu'un moyen de rejoindre Chalamont, il le nommera donc *route secondaire* ou *petite route*; cela dans la mesure où il l'utilisera car le citadin, à moins d'avoir des attaches dans un village, n'emprunte pas ces voies mal signalées jusqu'à ces dernières années (cf. les réponses de certains témoins), il préfère les autoroutes, les routes nationales ou départementales.

Ainsi le problème n'est plus du ressort de la sémantique, ce n'est plus qu'une question de rapport entre la réalité des choses et la façon dont les individus les utilisent. Le monde du paysan est à l'échelle de son village : il connaît tous les chemins de sa commune, il sait les différencier, les caractériser. Le monde du citadin est à l'échelle de sa région, de la France : il en parcourt les routes et ne s'intéresse qu'à la plus ou moins grande facilité de circulation qu'elles offrent.

Les deux classes sociales n'utilisent donc pas les mêmes voies et c'est ce qui explique le décalage qui apparaît entre les deux systèmes. Nous pouvons maintenant affirmer que ce décalage n'est qu'apparent puisque les différentes notions conservent la même compréhension dans les deux systèmes.

Cependant la situation des deux classes était différente : le paysan lyonnais, de par sa situation, était journalement en contact avec les chemins et les sentiers. Et bien qu'il possède des notions simples identiques à celles du français, il a été amené à les nuancer, à les préciser. On trouve des traces de cette connaissance particulière, pour le seul cas de « chemin » par exemple, dans l'*ALLy* (cartes 837 et 838) : « *petit chemin* », « *chemin de chariot, de char ou de charrette* », « *chemin de desserte* », « *chemin de traverse* », dans le *Lexique de Vaux* : « *chemin battu* (très fréquenté, où l'herbe a de la difficulté à pousser) », « *chemin en ligne droite* », « *chemin rapide en montagne pour aller d'un lieu à un autre* », dans le *Lexique de Poncins* : « *chemin charretier* », « *chemin qui conduit aux champs* », etc. (on pourrait en trouver de nombreuses dans le *Glossaire des Patois Franco-provençaux* et dans certaines monographies).

On obtient ainsi ce que nous appellerons le sous-système de la notion simple « chemin ». Ce sous-système groupe donc les différentes notions secondaires de « chemin » qui ont été formalisées par tel ou tel patois. On peut analyser ces notions secondaires en disant qu'elles se composent des différents sèmes de la notion principale, + un ou plusieurs sèmes différenciateurs :

- « chemin » + « qui dessert les terres » = *chemin de desserte*,  
 « chemin » + « qui conduit au champ en traversant la propriété d'autrui » = *traverse* (*Lexique de Poncins*),  
 « chemin » + « rapide » + « en montagne » = *coursière* (*Lexique de Vaux*),  
 « chemin » + « en pente » + « dans la montagne » = *charrière* (*ALLy* c. 838, points 39 et 43).

Ce sous-système est, bien sûr, en liste ouverte, car il est impossible de tenir compte de toutes les nuances exprimées (on est souvent à la limite de l'idolecte et de la lexicologie). De plus, ces nuances ont été formalisées en quelques points du domaine seulement. Elles ne peuvent donc pas figurer sur le même plan que les notions fonctionnelles qui sont propres à l'ensemble du domaine (condition nécessaire si l'on veut démontrer l'unité linguistique du lyonnais).

On peut, de même, esquisser le sous-système de « sentier » en lyonnais : « sentier praticable et entretenu », « sentier pour permettre aux piétons d'accéder à leur champ en traversant la propriété d'autrui », « sentier pour descendre » (*Lexique de Vaux*), « sentier qui monte très fort » (*Lexique de Poncins*), etc.

Mais il n'existe rien de semblable pour la notion « route ». On n'enregistre aucune notion secondaire, ni dans l'*ALLy*, ni dans le *Lexique de Vaux*, ni dans celui de Poncins.

A l'inverse, dans le cas du français actuel, la situation est tout autre : la notion « route » prend un essor considérable. Influencés par la réglementation du *Code de la Route* (qui limite la vitesse à 110 km/h sur les routes nationales et départementales), par la Radio, la Presse et la Prévention Routière (qui conseillent d'emprunter les (*routes*) *départementales* et parfois les *petites routes* plutôt que les (*routes*) *nationales* lors des retours de vacances), par les cartes routières et les guides touristiques, les utilisateurs du français actuel possèdent un sous-système « route » pratiquement emprunté à la langue de l'Administration. Mes quelques témoins m'ont parlé avec facilité de *route nationale*, de *route départementale*, de *route à grande circulation*, et même, par hypercorrection, de *route vicinale*, sans peut-être savoir les différencier autrement que par les interdits dont les frappe le *Code de la Route*. Le sous-système de la notion « route » en français actuel n'est pas spontané. Mais il convient de remarquer qu'il a pratiquement été imposé par une Administration qui l'a déterminé sur des bases financières et juridiques et que, malgré cela, il a été « assimilé » par la langue.

Le cas de la notion « chemin » en français actuel est encore différent. Cette notion n'est pas, nous l'avons vu, celle à laquelle se réfèrent le plus fréquemment les utilisateurs du français, mais elle existe incontestablement (chacun de mes témoins a pu me citer au moins une sorte de chemin). De plus, le sous-système de « chemin » est extrêmement intéressant à étudier car il est lourd de l'héritage du passé.

— S'il n'existe plus, en France, de grandes routes portant l'appellation « *chemin* » (cf. *chemin royal*, *grand chemin*), il en existe au moins une au Canada : le *Chemin du Roi* était la grande route de liaison Québec-Montréal, au nord du Saint-Laurent, avant la création de l'autoroute.

— Plus près de nous, du moins géographiquement, certains quartiers de Lyon, très récemment urbanisés, ont conservé jusqu'à ces dernières années, l'appellation *chemin* pour désigner les chemins (les rues aujourd'hui) qui les reliaient aux premiers villages de ce qui était alors la campagne et n'est même plus maintenant la banlieue. Pour le seul cinquième arrondissement, on relève : *chemin de l'Étoile d'Alaï à Saint-Irénée*, *chemin du Point-du-Jour à Sainte-Consorce*, *chemin de Saint-Just à Vaise*, *chemin de Vaise à Champsvert*, *chemin du Fort Saint-Irénée*, *chemin de Champagne*, *chemin de Loyasse*. Il va sans dire que cette situation se dégrade très vite et que ces voies, « débaptisées », portent aujourd'hui le nom banal de *rue Joliot-Curie*, *rue Commandant Charcot*, etc.

— On trouve surtout des traces de cette vitalité de « *chemin* » dans les nombreuses expressions que nous a conservées la tradition. Il suffit de consulter un dictionnaire pour en trouver à foison : *chemin des écoliers*, *ne pas s'arrêter en si beau chemin*, *faire voir du chemin à quelqu'un*, *trouver quelqu'un (quelque chose, des pierres) en son chemin*, *être toujours par voies et chemins*, *être vieux comme les chemins*, *chemin de velours*, *chemin du paradis*, *chemin de Damas*, le simple *chemin faisant* ou le merveilleux *chemin de Saint-Jacques*. La tradition nous a aussi conservé de vieux proverbes : « tous les chemins mènent à Rome », « le chemin de l'enfer est pavé de bonnes intentions », « Qui trop se hâte reste en chemin ».

Ces expressions ont cependant été peu à peu remplacées par celles formées à partir de route (et parfois même directement calquées sur celles de chemin) : *faire fausse route* (1690), *faire route* (1771), *faire de la route* (1907) ou les modernes « *route des vacances* » ou « *route du soleil* ». Ce vieux mot « *chemin* » qui a dominé le système du français pendant des siècles, n'a pu résister à la puissance de « *route* », envahissante depuis l'apparition de l'automobile... et du macadam.

Ce rapide tour d'horizon nous a permis de constater la diversité des sous-systèmes créés par deux états de langue possédant des notions simples identiques<sup>1</sup>.

Nous pouvons, pour ce qui nous intéresse, conclure notre étude sémantique. Le fonctionnement du lyonnais apparaît clairement : un système fonctionnel clos à quatre éléments assure la structure de l'ensemble. Il compte quatre notions simples : « route », « chemin », « sentier » et « raccourci » qui permettent la communication courante, fondamentale entre les individus.

Bien que trois de ces notions aient, en lyonnais, la même compréhension qu'en français actuel, bien que la réalité soit une, on note une différence, non pas de conception mais d'utilisation entre les deux états de langue ; cette différence apparaît dans le fait que le lyonnais et le français n'ont pas nuancé leurs notions simples de la même manière, n'ont pas les mêmes sous-systèmes et c'est ce qui assure à chaque état de langue sa couleur et son originalité.

Notre résultat positif immédiat reste celui-ci : nous avons acquis la certitude que le lyonnais possède un système notionnel unique pour l'ensemble du domaine. Il nous reste maintenant à trouver si chacun des éléments de cette structure est bien traduit, pour l'ensemble du lyonnais, par un seul lexème.

1. On aperçoit vite que système fonctionnel et sous-systèmes ne rendent pas compte de l'ensemble des notions que l'on peut répertorier : « chemin dans la neige », « chemin de transhumance », « sentier dans l'herbe », « chemin de ronde », « chemin de croix », etc. etc.

Ces notions n'appartiennent pas au système fonctionnel des voies de communication en lyonnais pour diverses raisons :

— soit parce qu'elles sont localisées. C'est le cas de « chemin de transhumance », de « chemin de descente pour le bois » qui n'ont été relevées par les enquêteurs que dans les Monts du Lyonnais et du Forez. Or nous voulons établir le système du dialecte lyonnais et devons, pour cela, ne tenir compte que des notions connues de l'ensemble du domaine. Il va sans dire que ces notions peuvent devenir fonctionnelles dans un autre état de langue : celui des pasteurs ou des bûcherons par exemple.

— soit parce qu'elles appartiennent à un autre registre de pensée. Le « chemin dans la neige », le « sentier dans l'herbe » sont des voies temporaires et sont, de ce fait, exclues du système.

— soit, tout simplement, parce qu'elles ne font pas partie de l'état de langue étudié : en lyonnais, ce serait le cas de « chemin dans les marais salants ».

Mais il s'agit là, on le voit, d'un autre problème.

### Quatrième partie :

#### ANALYSE DU SYSTÈME LEXICAL DES VOIES DE COMMUNICATION DANS LES PARLERS LYONNAIS.

L'analyse à laquelle nous venons de nous livrer nous a permis de découvrir la structure sémantique des voies de communication dans la pensée des patoisants de la région lyonnaise. C'est un système à quatre éléments finalement assez proche du système du français.

Si notre analyse a été convenablement menée, l'étude des lexèmes correspondant à ces quatre notions doit montrer un parallélisme entre les notions et les lexèmes. C'est dire que cette étude doit aider à une meilleure compréhension du système lexical du lyonnais, en particulier des cartes de l'*ALLY* (Cartes « route », « chemin », « sentier » et « coursière », n°s 837, 839 et 840).

D'autre part, si ce système notionnel est vraiment fondamental pour l'ensemble du lyonnais, il apparaîtra, dans les cartes lexicales, qu'à chaque notion correspond, en lyonnais, un seul lexème. Il n'y aurait pas autrement de communication possible sur les notions essentielles. Ce lexème pourra, dans certains cas, ne pas être propre au Lyonnais mais s'étendre au dehors, à toute la France même, notamment dans le cas où la notion ou le lexème auraient été empruntés au français.

Enfin si ce système sémantique est vraiment une structure organisée, il apparaîtra que les quatre lexèmes correspondants forment, eux aussi, une structure, c'est-à-dire qu'il seront toujours les mêmes, dans tout le domaine lyonnais : ce sera la structure lexicale du lyonnais. En dehors de ce domaine, l'un ou l'autre (ou plusieurs) de ces lexèmes pourra être différent, et l'on aura alors affaire à une structure lexicale différente (structure vélave ou sud-bourguignonne, par exemple). Il sera intéressant de voir si la frontière du système lexical correspond à la frontière linguistique établie à l'aide de critères phonétiques et morphologiques. Et aussi de voir jusqu'où s'étend le système lexical lyonnais : en particulier s'il est identique pour l'ensemble du domaine francoprovençal ou s'il y a eu, au contraire, une fragmentation de ce domaine.

I. — *Analyse de la carte « route ».*

Ici une surprise nous attend : il n'y a pas, dans *l'ALLy*, de carte « route », mais seulement une liste de formes insérée en annexe à la carte « sentier » (n° 839) (carte 2). L'auteur de l'Atlas ou les enquêteurs auraient-ils pensé que cette notion était peu intéressante, de même que le lexème qui la formalise ? oui et non. Auteur et enquêteurs n'avaient pas fait d'analyse sémique. Trouvant partout, en Lyonnais-Forez et hors du domaine, un lexème dont la forme correspondait à celle du français et lui était parfois même identique, ils ont dû penser que « *route* » était emprunté du français et n'avait donc pas autant d'intérêt que des lexèmes typiquement franco-provençaux.

Cette pensée correspond bien aux résultats que nous avons obtenus par le biais de l'analyse sémique ; elle est, de plus, confirmée par l'histoire. La route est pour les citadins qui voyagent en voiture et non pas pour le paysan traditionnel qui conduit son troupeau au pré par les chemins moins fréquentés. Ou, autrement dit, la notion « route » ne tient qu'une petite place dans le système notionnel paysan.

L'histoire, de son côté, nous apprend deux choses. D'une part que *routa* n'existait pas en lyonnais au Moyen Age et même après : la *TFA* ne relève que deux fois *route* en 1461 et 1510 et une fois *routa* en 1395 alors qu'elle enregistre quelque trois cents attestations de *chemin* ; le *DicTopoForez* enregistre des lieux-dits *les Routes*, *Quatre-Routes*, etc. dont l'aspect phonique est toujours identique à celui du français et dont la plus ancienne attestation date du XVIII<sup>e</sup> siècle.

D'autre part, le *FEW* nous apprend que l'extension de *route* à des routes construites date du moment où l'on a accordé plus d'attention à leur construction, c'est-à-dire le XVI<sup>e</sup> siècle. Le Moyen Age avait peu entretenu le réseau routier des Romains qui s'était conservé jusqu'à l'époque carolingienne. A côté de ces voies, on avait fait des chemins de terre qui ne pouvaient être empruntés sans grande difficulté que pendant la bonne saison (à cause des risques d'embourrement). Dans ces conditions, on s'explique que le mot *strata* ait sombré comme appellatif en galloroman et qu'on ait employé les représentants de *rupta* pour désigner les routes construites, étant donné que celles-ci ont été construites là où se trouvaient auparavant les chemins de terre (*FEW* 10, 573 b et 574 a). Il va sans dire que cette évolution s'est faite très lentement :

commencée dès les débuts du XVI<sup>e</sup> siècle, elle était loin d'être achevée à la fin du XVIII<sup>e</sup><sup>1</sup>.

La notion « route » est donc une notion empruntée, elle a été formalisée par un mot d'emprunt (*route* n'a dû arriver en lyonnais, que vers les XVIII<sup>e</sup>, XIX<sup>e</sup> siècles). Mais cette notion, bien qu'empruntée, est aujourd'hui, comme nous l'avons vu, intégrée dans la structure notionnelle du paysan. Et cela est si vrai que le mot d'emprunt a été patoisé, adapté à la phonétique locale et se trouve, lui aussi, intégré au système lexical lyonnais. Nous en donnerons pour preuve le fait que les formes phonétiques de la carte « route » correspondent assez bien avec celles de la carte « coude » (ALLy n° 1092), dont le lexème est d'évidence non emprunté mais vient du latin CUBITŪ par une évolution phonétique normale<sup>2</sup>.

1. Voir à ce sujet les travaux du Colloque qui s'est tenu à Sarrebrück, les 17 et 18 mai 1958, sur le thème : *Les routes de France, depuis les origines jusqu'à nos jours*, publié sous ce titre dans les Cahiers de Civilisation par l'Association pour la Diffusion de la Pensée Française, Paris, 1959. M. G. Livet : « sans doute des résultats positifs ont été enregistrés... Cet effort était-il suffisant pour assurer, à la fin du règne de Louis XIV, une bonne viabilité ? non certes, malgré les réussites locales d'autant plus méritoires... » (p. 79)

M. L. Trenard : « Au total, à la veille de la Révolution, 40 000 km de routes souvent mal entretenues, barrées de péages, avec peu de transversales ou de chemins vicinaux... tout trafic restait aléatoire. » (p. 108).

2. On a obtenu le même résultat phonétique en 29 points du domaine lyonnais (qui en compte 40), un résultat phonétique différent en 6 points, tandis que 4 localités sont restées sans réponses et que le point 55 a donné le lexème *grand chemin*. Voici les détails de la comparaison de ces deux cartes :

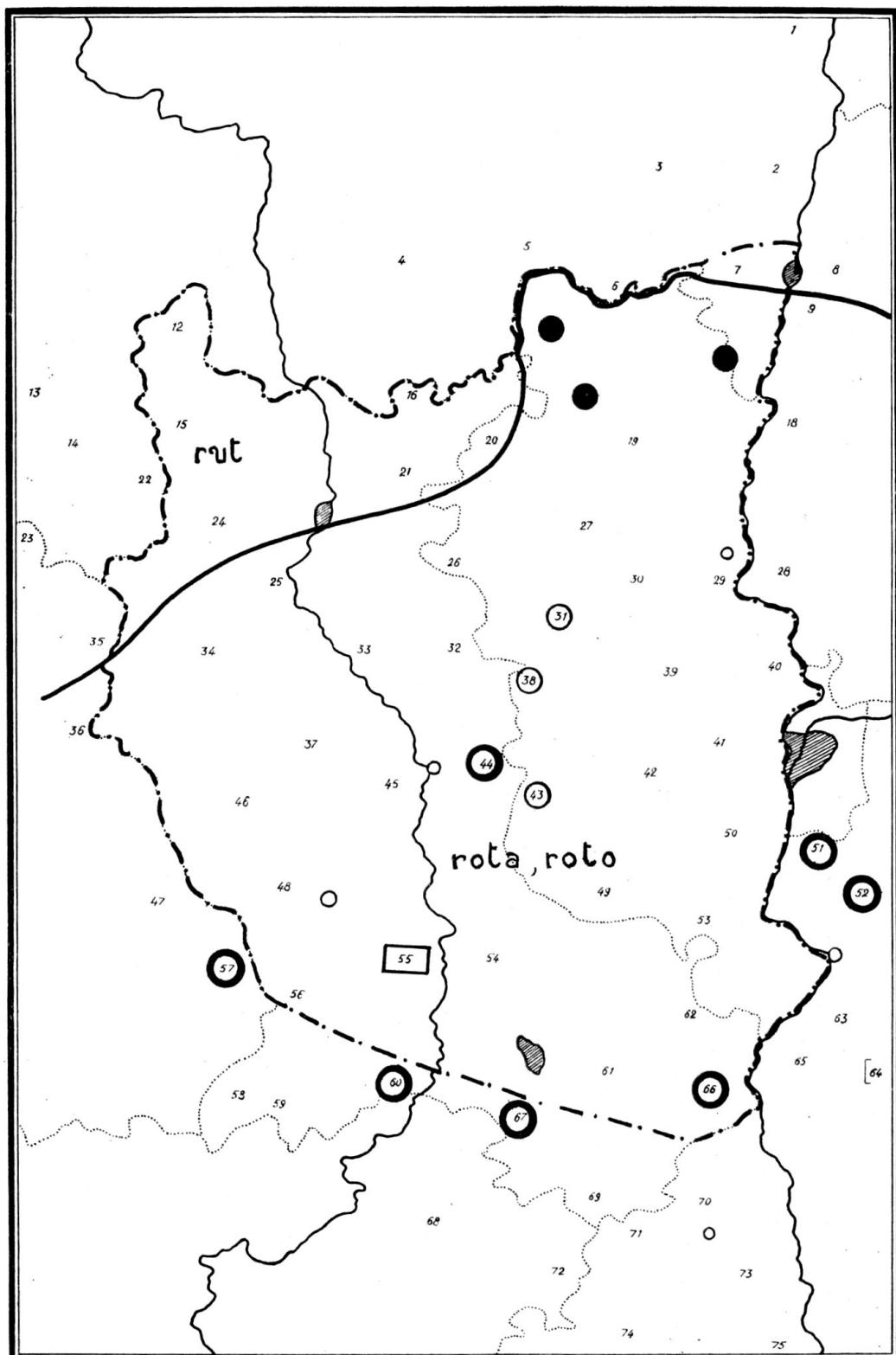
mêmes résultats phonétiques :

<i>rut</i>	<i>kud</i>	points 7, 10, 12, 15 et 24.
<i>ruta</i>	<i>kud<sub>e</sub></i>	point 48.
<i>ruta</i>	<i>kud<sub>i</sub></i>	point 56.
<i>ruta</i>	<i>kud</i>	point 66.
<i>rota</i>	<i>kwod*</i>	points 25, 45, 54.
<i>rota</i>	<i>kod<sub>o</sub></i>	points 26, 29, 30, 32, 33, 37, 38, 39, 41, 53, 62.
<i>rot</i>	<i>kod</i>	point 27.
<i>rota</i>	<i>kod<sub>e</sub></i>	points 31, 50.
<i>rota</i>	<i>kod<sub>a</sub></i>	points 42, 43.
<i>rota</i>	<i>kod</i>	point 46.
<i>rota</i>	<i>kwod<sub>e</sub>*</i>	point 49.
total : 29 points		

\* il n'y a aucune différence entre le *o* de *rota* et le *wo* de *kwod* ou *kwod<sub>e</sub>*, il est bien évident que ce *w* est un phonème de passage entre la consonne vélaire *k* et la voyelle vélaire *o*.

Résultats phonétiques différents :

<i>rut</i>	<i>kod</i>	points 11, 16, 17, 20, 21.
<i>ruta</i>	<i>kod<sub>o</sub></i>	point 44.
total : 6 points		



CARTE 2. — Carte *route* « route » en Lyonnais, établie d'après la liste en annexe à la carte 839 de l'*ALLY*.

— · · · : limites du domaine lyonnais francoprovençal. Cette limite figure, sous cette forme, sur toutes les cartes suivantes.

Dans les localités laissées en blanc, on a obtenu le lexème *route*.

— : limite phonétique du type *route*. Au nord-ouest de cette limite se trouvent les formes à vocalisme -u (ex. *rut*) ; au sud-est se trouvent les formes à vocalisme en -o (ex. *rota, roto*).

● formes à vocalisme -u (ex. *rut, ruto*) dans l'aire à vocalisme -o.

● *grand route*. ○ *grāda rota*. □ *grand chemin*.

Les sept attestations de lexèmes différents obtenus par les enquêteurs ne rompent pas l'uniformité de la carte *route*. *Grand chemin* n'est que le résidu d'un système ancien (*grand chemin*, *chemin*, *chemin charretier*, etc.) et *grand-route* a très probablement été calqué sur *grand chemin*.

Lexème emprunté, *route* s'étend à l'ensemble du domaine mais déborde les frontières du Lyonnais. La carte du lexème *route* « route » que l'on obtient à l'aide de la carte « chaussée » de l'*ALF* (n° 258) et de l'article RUMPERE du *FEW* (10, 569 b), permet de constater que ce lexème est usuel sur l'ensemble du territoire galloroman.

La liste « route », facile à cartographier, correspond donc bien à ce que nous avons appris de l'analyse sémique et elle s'éclaire à la lecture de cette analyse ; un seul lexème, *route*, traduit, pour le lyonnais, la notion simple « route ».

## 2. — Analyse de la carte « chemin ».

Ici à nouveau une surprise : la carte « chemin », loin de présenter un lexème unique en lyonnais, en présente une abondance (carte 3). Nous rencontrons pour le seul domaine lyonnais, le lexème simple *chemin* et ses dérivés : *petit chemin*, *chemin de traverse*, *cemī kē karèy* (31 localités), un lexème *sara*, *eara* qui dessine une petite aire, le long de la Saône entre Mâcon et Lyon, des lexèmes attestés isolément : *charrière*, *chaintre* et *carola*.

Notre analyse est-elle mise en échec ? Ne correspond-elle pas à la réalité paysanne ? Rassurons-nous : ici, c'est le titre de la carte qui ne correspond pas à son contenu. L'*ALLY* a pris pour titre « chemin », mais si la légende de la carte (« nous désignons par là un chemin vicinal ou un chemin privé assez large pour que les chars y passent ») correspond à peu près au titre, la carte 837 « chemin » est en fait le résultat de trois questions précises tendant chacune à obtenir un lexème pour un type précis de chemin. Ces questions figurent dans le questionnaire de l'*ALLY*, t. 4, p. 125, et sont les suivantes :

8. un chemin de char desservant les hameaux, communal ;
- 8 a. un chemin de desserte desservant une ferme, une terre, pas communal mais appartenant aux usagers : *chara*, *charluche* ;
- 8 b. un chemin dans les bois (appartenant aux propriétaires).

On devine qu'à ces trois questions les témoins se sont efforcés de répondre de leur mieux en donnant les lexèmes les plus précis, les plus motivés, les

plus typiques du sous-système de chemin, quitte à les faire surgir de leur mémoire et en évitant évidemment le lexème *chemin* correspondant à la notion « *chemin* en général ». L'auteur de l'Atlas en réunissant les résultats de ces trois questions en une seule carte (mis à part le lexème nettement défini *charrière*) nous a mis sous les yeux le foisonnement d'un sous-système et non pas le lexème correspondant à « *chemin* ».

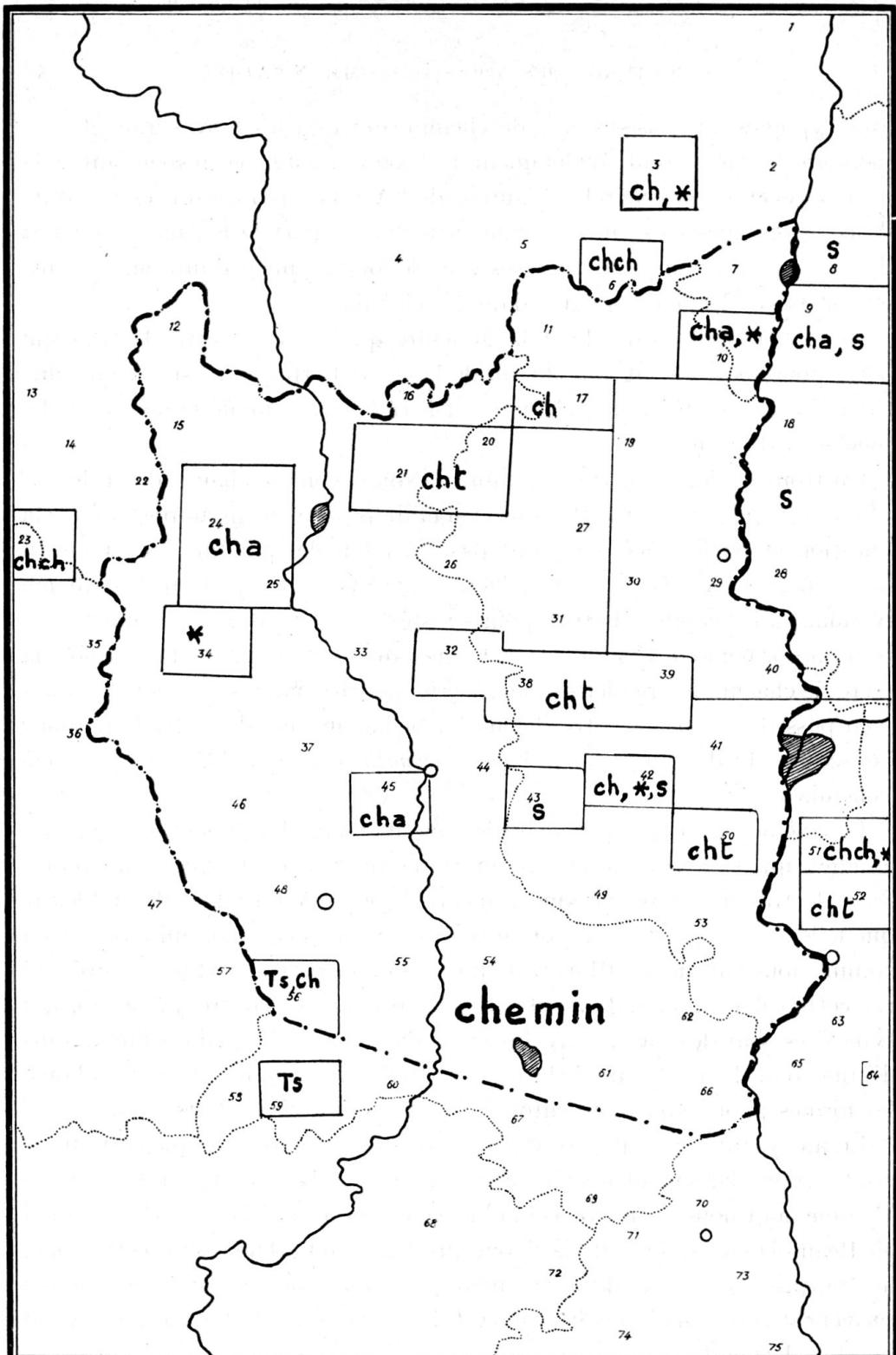
Nous touchons ici du doigt la difficulté qu'il y a à mettre le titre qui correspond exactement au contenu de la carte. Cette carte est, en fait, une carte du sous-système de « *chemin* » et l'*ALLY* lui a donné le nom de l'élément-clef de la notion.

Où trouver alors la carte « *chemin* » ? Nous avons la chance de la découvrir dans une carte où cette notion n'était pas l'élément important de la question et où les réponses n'ont pas été modifiées par une recherche du mot typique : c'est la carte « voie lactée » (n° 835) (carte 4). Dans le domaine lyonnais, à l'exception de trois points restés sans réponse, on a obtenu partout uniformément *chemin de...* Et, quel que soit le saint choisi selon la piété de chacun, le premier terme, *chemin*, ne varie jamais car les patoisants n'en possédaient pas d'autre. La notion « *chemin* » est donc traduite pour l'ensemble du domaine, par le lexème *chemin* (cf. aussi *ALF* n° 262, carte « *chemin* »).

Le lexème *chemin* est propre au lexique lyonnais. La phonétique montre, en effet, que ce lexème n'est pas emprunté au français. Certes, *tsemē* représente le traitement phonétique français de K + A initial et il semblerait que le lexème *tsemē* soit un mot emprunté au français et non un mot ancien comme nous l'affirmons. Mais cette impression ne correspond pas à la réalité car cette carte, comme de nombreuses autres cartes, montre que les formes françaises sont des formes-envahisseuses dans la moitié nord du Forez, tandis que, dans la moitié sud de la carte, se trouvent, comme nous l'attendions, les formes phonétiques autochtones : *tsamē*, *sumē*, *eumē*, *tsomē*, *eomē*.

En analysant cette carte avec plus de détails, nous voyons que cette francisation s'est largement opérée en Forez, le long de la Loire, et à partir de Roanne dont nous connaissons l'influence francisante. Elle s'est opérée aussi en Beaujolais et le long de la Saône jusqu'à Lyon. Dans toute cette zone, le français *chemin* a, d'une manière générale, francisé le *a* du franco-provençal *tsamē*, mais en lui laissant le *ts* caractéristique en un certain nombre de points.

Au contraire, au sud-ouest de Lyon, se trouvent, bien conservées, de plus anciennes formes francoprovençales avec un vocalisme en *a*, un vocalisme



CARTE 3. — Carte « chemin », ALLy n° 837.

1) Dans les localités qui sont laissées en blanc on a obtenu le lexème *chemin*.

2) ch : *chemin* (*petit chemin*, pt 17).

chch : *chemin de chariot* (pt 6), *de char* (pt 23), *de charrette* (pt 51).

cht : *chemin de traverse*.

cha : *charrière*.

s : *sara*.

Ts : *tsariva*.

3) Formes isolées (\*) :

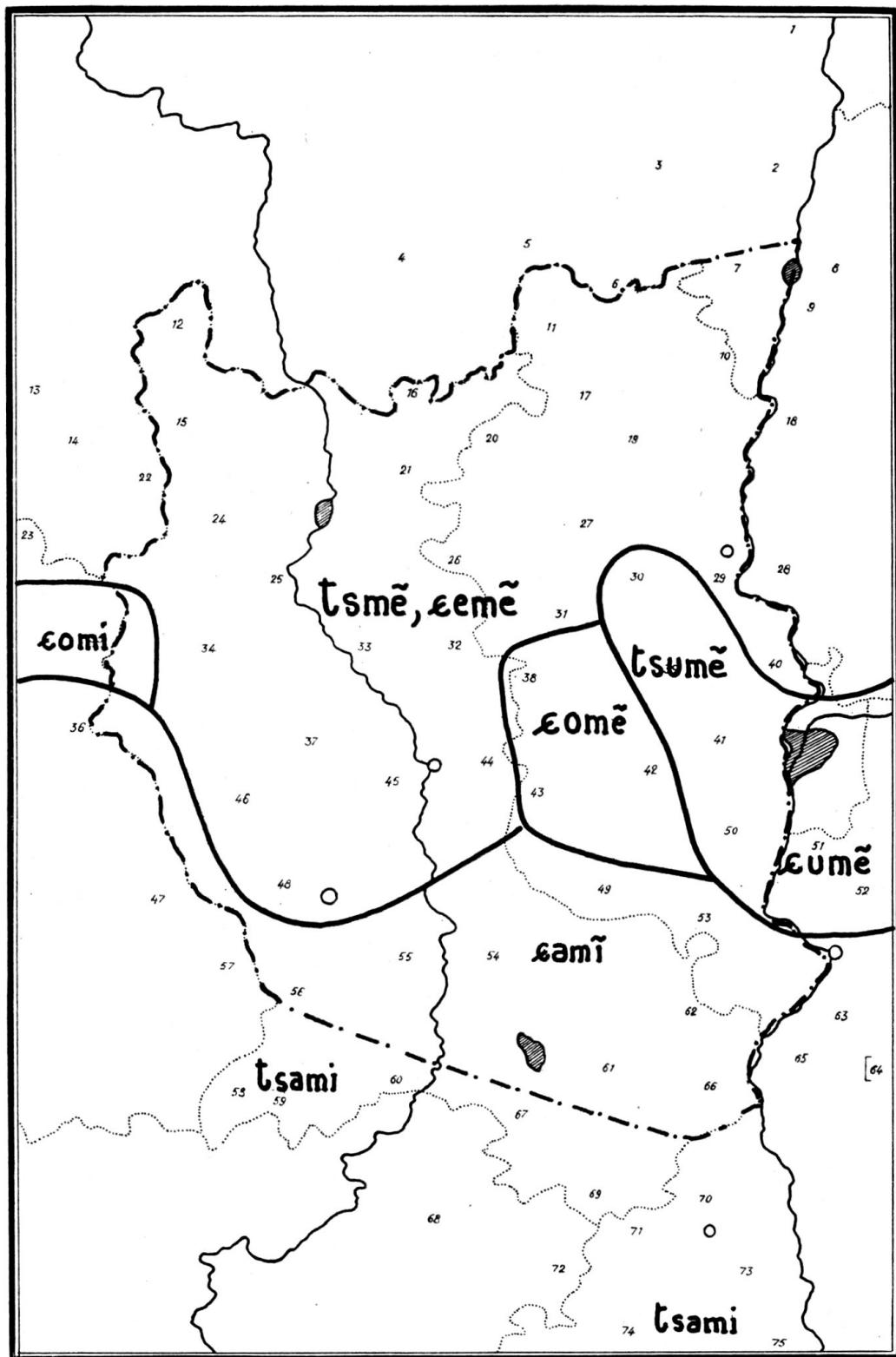
point 3 *la rāt*.

point 10 *na tsētr*.

point 34 *i eemī kē karey*.

point 42 *ē earola*,

point 51 *ō eumē dē désert*.



CARTE 4. — Carte *chemin*, d'après la carte « Voie lactée », ALLy n° 835.

en *o* (qui est la simple transformation de *a*) et un vocalisme en *u* qui doit être la transformation d'un vocalisme plus ancien en *i*. La conservation, à l'initiale, de *ts*, traitement francoprovençal de K initial est, elle aussi, une preuve de l'ancienneté de l'implantation du lexème *chemin* en francoprovençal.

Les anciens textes corroborent, sur ce point, l'enseignement de la carte. En Forez, on trouve, dès les premiers textes, des attestations du mot latin CAMINUS ou plutôt du mot gaulois latinisé en CAMINUS et que G. Dottin (dans sa *Langue Gauloise*, t. 2, p. 240) représente sous la forme \*CAMMINO. *Chemin* est donc un lexème directement hérité du gaulois, il est ancien dans notre dialecte. La TFA en relève quelque 300 attestations qui confirment sa vitalité, en lyonnais, au Moyen Age.

En conclusion, nous pouvons affirmer que la notion « voie de communication terrestre, extra-urbaine, large, de desserte uniquement locale, simple » est traduite, dans l'ensemble du domaine lyonnais, par le seul lexème *chemin*. Celui-ci n'a pas été emprunté mais hérité directement du gaulois. Il se trouve donc solidement implanté dans le lexique dialectal<sup>1</sup> et largement attesté, pour cette raison, dès les origines du francoprovençal.

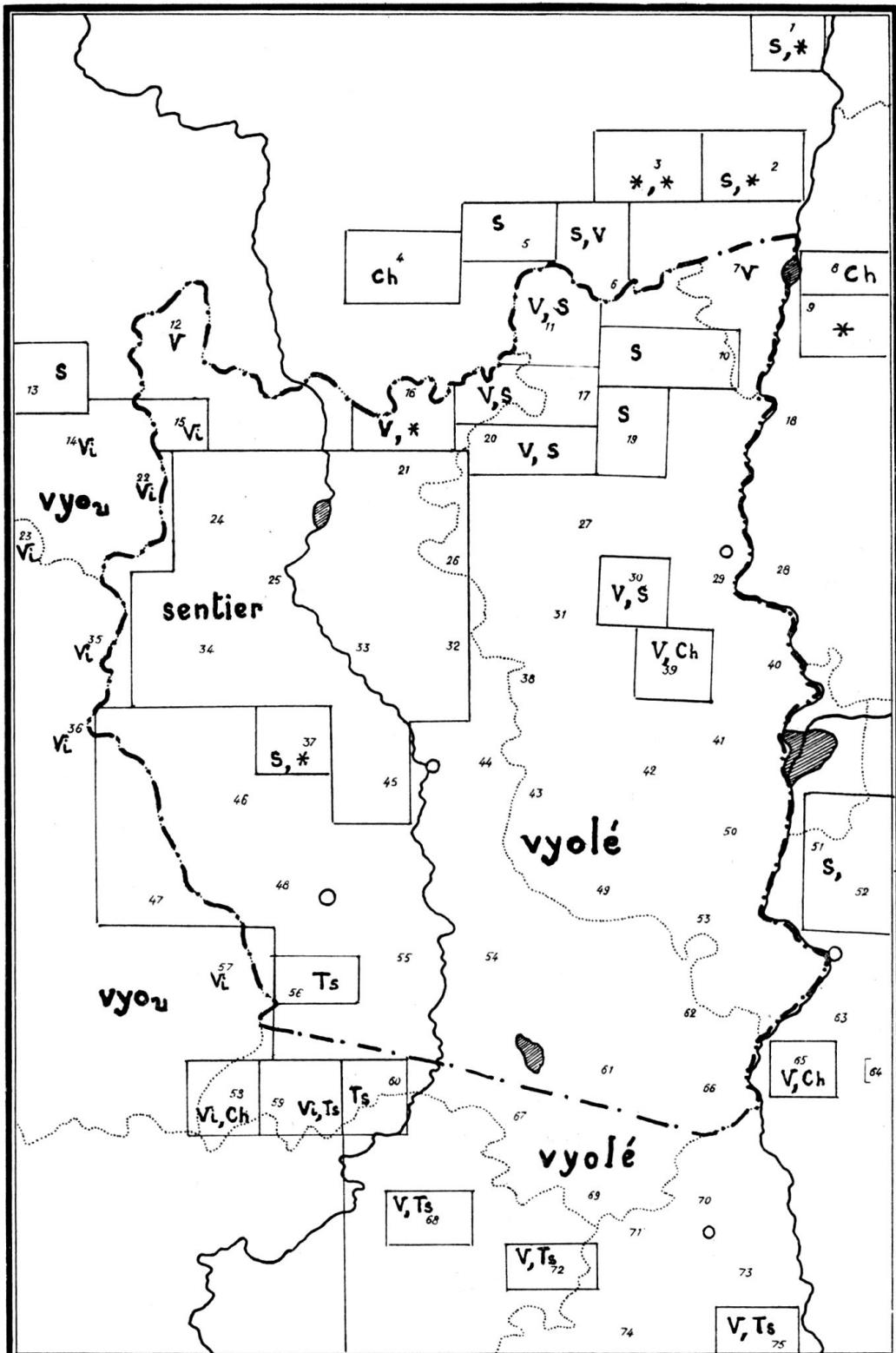
### 3. — Analyse de la carte « sentier ».

La carte « sentier » (ALLy n° 839) (carte 5) paraît, au premier abord, complexe, mais ici aussi, ce n'est qu'une apparence. La carte relève, pour les quarante points du domaine lyonnais, cinq lexèmes différents : *vyolé*, de loin le plus fréquent (les formes *vyol* au nord du domaine sont issues de *vyolé* après chute régulière de -é final dans cette zone), *sentier*, *pta léya* (point 37), *passage à talon* (point 16) et *chemin à piétons* (point 39).

On peut cependant ne pas tenir compte de ces trois derniers lexèmes car ils ont été donnés parallèlement à *vyolé* et *sentier* : ils ne représentent donc qu'un essai de précision de la part des patoisants et formalisent sans aucun doute des notions du sous-système « sentier ».

Il ne reste donc plus en présence que deux lexèmes : *vyolé* et *sentier*. Si l'on considère ces deux seuls lexèmes, on constate que *vyolé* occupe la totalité du domaine, à l'exception de deux aires *sentier* d'importance différente et des points 15 et 56 où l'on a un lexème provençal : *vyol* au nord (point 15)

1. A l'instar de nombreux autres mots : *brayes*, *char*, *charrue*, *ruche*, *banaste*, etc.



CARTE 5. — Carte « sentier », ALLy n° 839.

1) Dans les localités qui sont laissées en blanc, on a obtenu un lexème de type *vyolé*, sauf dans l'aire *sentier* (huit points) autour de Roanne.

2) S : *sentier*.

V : *vyolé*.

Vi : *vyo<sub>w</sub>*, (*vya* de *pé* aux points 58 et 59).

Ts : *tsariv<sub>w</sub>*.

Ch : *chemin à talon* (pt 4, 8), *che-*

*min à piétons* (pt 39), *tsamin* (pt 58), *cheminet* (pt 65).

3) Formes isolées (\*) :

point 1 *lē ryō*.

point 2 *lē rætō*.

point 3 *la dvalé*, *le rætō*.

point 9 *l'ésarō*.

point 16 *ō pósàdz à tälā*.

point 37 *ina pta léya*.

et *tsarivu* au sud (point 56), mais les débordements de zone, surtout en un seul point, sont chose fréquente en dialectologie.

La tache que forme le lexème *sentier*, dans la région de Roanne est, certes, plus étendue. Elle ne remet pas en cause cependant la primauté de *vyolé* en lyonnais, parce qu'il s'agit d'un lexème-envahisseur. La forme de cette aire en est une première preuve : elle s'étale à l'ouest, à l'est et surtout au sud de Roanne en remontant le cours de la Loire. Or, on sait que cette ville est un centre actif de francisation : l'aire *sentier* autour de Roanne est ainsi le fait d'une irradiation à partir de cette ville et non pas le résultat d'une poussée de la langue d'Oïl vers la plaine du Forez, bien que celle-ci soit ouverte physiquement et économiquement sur la Bourgogne française.

Une autre preuve du caractère relativement récent de l'implantation de *sentier* dans la plaine de Roanne nous est fournie par la phonétique même. La forme francoprovençale régulière issue de SEMITARIU serait un type *sendier*<sup>1</sup> avec *d* et non pas *t*. Or, en aucun point de la carte, les enquêteurs n'ont obtenu des formes avec *d*. Les réponses donnent le type *sentier* ou des formes patoisées (*săteé*, *sëti*, *săti*) mais toujours avec *t*. De même c'est à l'influence du lexème français (par un processus de « parachutage ») que les points 10, 11, 17, 19, 20 et 30 doivent leur lexème *sentier*.

Cette progression de *sentier*, tout en montrant la force d'impact du français face aux mots patois, même les mieux attestés, ne remet pas en cause, cependant, l'idée d'un lexème lyonnais unique répondant à la notion simple « sentier ». Nous avons, en effet, non pas deux lexèmes lyonnais pour une seule notion, mais bien un seul, *vyolé*, même si, dans la zone la plus fragile du domaine, il cède le pas au lexème français.

Nous avons vu, précédemment, que *route* et *chemin* s'étendaient à tout le domaine galloroman. *Vyolé* se trouve-t-il dans la même situation et s'étend-il hors du domaine lyonnais ? Oui et non. Oui pour une grande partie du domaine francoprovençal à l'est du sillon Saône-Rhône et aussi à l'ouest du Rhône pour une petite région située dans le nord de l'Ardèche et dans le nord-est de la Haute-Loire ; non pour toutes les autres régions situées au sud, à l'ouest et au nord du Lyonnais.

1. Voir M. H. Hafner, *Grundzüge Einer Lautlehre des Altfrankoprovenzalischen*, Francke, Berne, 1955 (collection Romanica Helvetica), p. 150. M<sup>me</sup> M. Gonon dépouille actuellement les Archives du Rhône, elle a trouvé une attestation de *cenderium* et deux attestations de *cenderio* (Archives du Rhône 10 G 1345 n° 1).

a) régions où *vyolé* s'étend hors du lyonnais.

Nous ne parlerons pas ici de la région francoprovençale située à l'est du sillon Saône-Rhône car nous reprendrons cette question plus loin. Indiquons seulement, en outre, que le lexème lyonnais *vyolé* a glissé, au sud de son domaine, plus exactement entre Loire et Rhône, dans la région à laquelle P. Nauton a donné le nom d'amphizone.

b) région occitane à l'ouest et au sud du Lyonnais.

Dans toute la zone située à l'ouest et au sud du Lyonnais, du point 14 au nord au point 59 au sud, on rencontre un lexème *vyol*, *vyou* ou sa forme complexe *vyā de pé* dont l'aire se prolonge à travers la Haute-Loire, la Lozère et l'Aveyron (carte « sentier », *ALMC* n° 115). L'*ALF* (carte « sentier », n° 1218) permet d'élargir cette aire jusqu'aux points 724 et 733 (Aveyron et Tarn-et-Garonne) et même jusqu'en Gascogne (carte « sentier », *ALG* n° 777) à l'ouest et jusque dans les Basses-Alpes à l'est. Ce *vyol* est formé sur l'ancien francoprovençal *vi* + suffixe diminutif *-ol*; il a été latinisé, notamment en Forez, sous une forme *violum* (cf. *TFA violum*, p. 1184 b). Remarquons ici que le *vyolé* lyonnais est un *viol* + *-é*, remarquons aussi que *violetum* n'est attesté qu'une seule fois dans la *TFA* alors que l'on a 25 attestations de *violum* et 2 de *viol* dans cette même *TFA*. Cela permet de supposer que le domaine francoprovençal faisait primitivement corps avec le domaine occitan puisque l'un et l'autre dialecte avaient adopté le lexème *violum* inconnu de la langue d'Oïl (celle-ci se contentait, la plupart du temps, du lexème *semitariu*, issu du latin SEMITA). Le lyonnais aurait-il affirmé seulement par la suite son indépendance linguistique en augmentant ce *vyol* d'un nouveau suffixe *-et*, d'où *vyolé*, seul relevé aujourd'hui par l'*ALLy*, tandis que le savoyard faisait de même, en même temps ou plus tard, en créant d'autres diminutifs : *vyō*, *vyōné* ?

Il nous a paru intéressant de constater cette communauté lexicale entre francoprovençal et occitan. Nous ne retiendrons, pour l'instant, que le fait suivant : *vyolé* est typiquement lyonnais (nous reprendrons plus loin la question du lexème savoyard).

c) région française.

Au nord du domaine, la situation est plus complexe. On y rencontre, comme on devait s'y attendre, d'abord et surtout, le lexème du français *sentier* (points 1, 2, 5, 6 et 13), mais aussi un dérivé *rœtō* (point 3) d'un

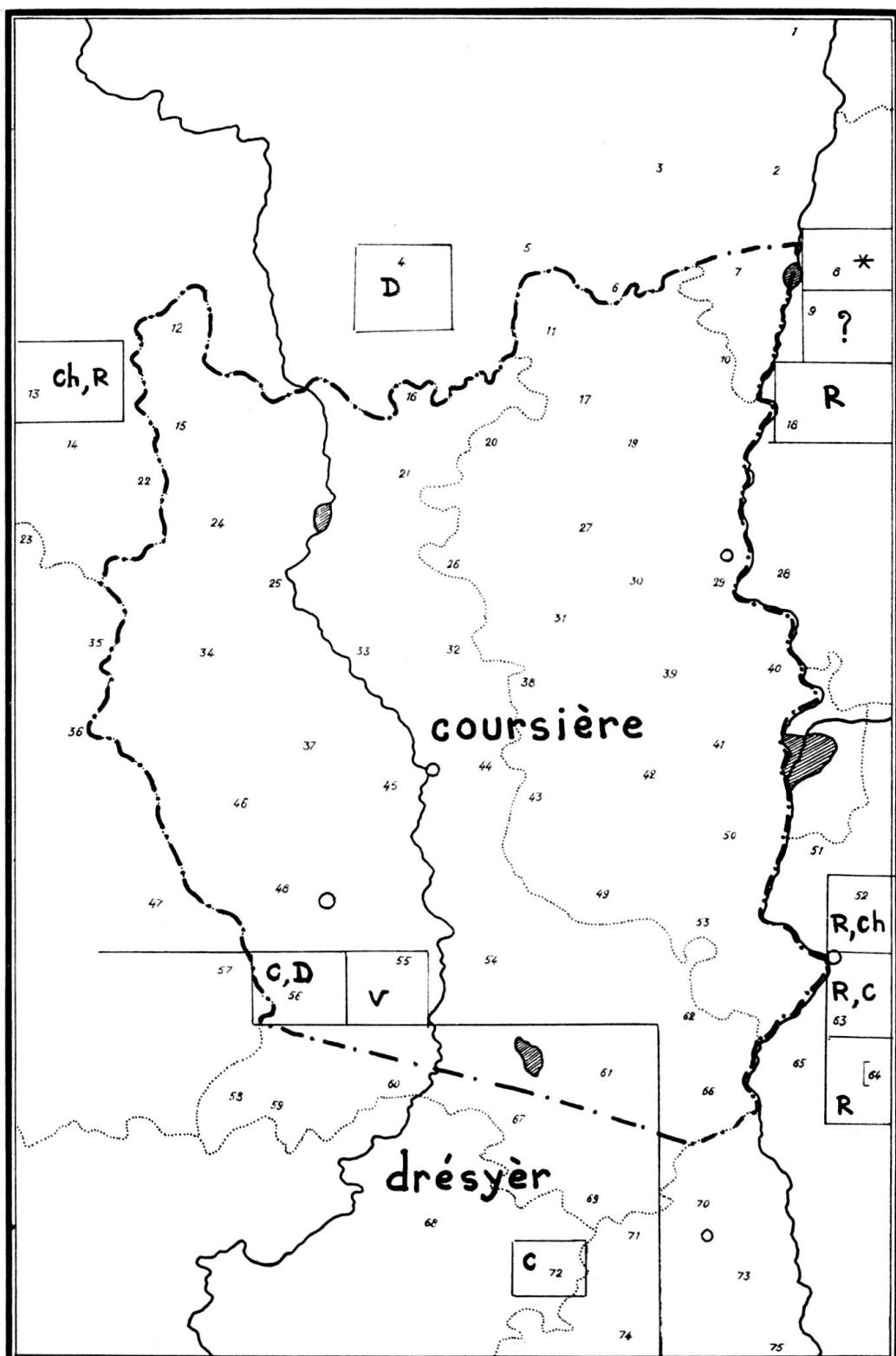
ancien *ræt* « mauvais chemin » (lequel figure, au point 3 de la carte 837 « chemin ») ; *ryō* (point 1) qui est peut-être un diminutif de *ru*, du latin RUGA ; *davalé* (point 3) mot plus récent, qui est issu d'un verbe *dévaler* « descendre » ; *chemin à talon* (point 4) qui est une création motivée récente. Je ne tiens pas compte ici de *vyolé* (point 6) évidemment emprunté au lexique lyonnais. La situation de cette zone apparaît donc à la fois simple et complexe, simple parce que *sentier* est le mot du français dominant en zone française, complexe parce qu'il y a, au moins, quatre mots différents. Cette complexité est due à la situation frontalière de cette zone bourguignonne, située aux confins du domaine francoprovençal. La rencontre des deux lexiques français et francoprovençal crée une zone d'insécurité lexicale propice à la création de lexèmes motivés.

En conclusion, nous avons pour le lyonnais un seul lexème *vyolé* traduisant la notion simple « sentier ». Mais, à la différence des lexèmes *route* et *chemin* pangalloromans, *vyolé* semble typiquement francoprovençal, les domaine d'Oc et d'Oil montrant en effet un choix différent. *Vyolé* semble s'étendre, hors du domaine strictement lyonnais, du côté de l'est du francoprovençal, mais dans des proportions que nous étudierons plus loin.

#### 4. — Analyse de la carte « raccourci ».

On remarquera tout d'abord que le questionnaire de l'*ALLy* portait non pas « raccourci », mais « coursière ». L'auteur de ce questionnaire, certain en effet que le seul lexème usité en lyonnais était *coursière*, (qui est d'ailleurs le seul lexème dont il se sert lui-même), n'a pas hésité à demander ce terme sous son nom local (cf. *ALLy*, t. 4, p. 125), quitte à mettre en titre *raccourci* plus aisément compréhensible. Il ne semble pas que la formulation de cette question ait changé quoi que ce soit aux résultats de l'enquête. *Coursière* est extrêmement vivace en lyonnais, je l'ai obtenu spontanément lors d'une enquête en ville, comme le seul terme connu.

La carte de l'*ALLy* (carte 6) apparaît très uniforme du point de vue lexical. Alors que les formations motivées ne se comptent plus pour cette notion dans les zones limitrophes : « couper droit » *drésyèr* (c'est l'aire la plus importante au sud de Saint-Étienne) ; « couper court » *raccourci* (c'est le lexème du français parachuté en bordure de zone, surtout à l'est du sillon Saône-Rhône) ; « couper à travers » *travar*, *chemin de traverse*, l'*ALLy* nous offre, pour le strict domaine lyonnais, la situation lexicale la plus nette qui soit : le lexème *coursière* occupe l'ensemble du domaine lyonnais, à l'exception



CARTE 6. — Carte « raccourci », ALLy n° 840.

1) Dans les localités laissées en blanc on a obtenu le lexème *coursière*, sauf dans l'aire *drésyèr*, au sud-ouest de Saint-Étienne.

2) C : *coursière*.  
D : *drésyèr*.

Ch : *chemin de traverse* (pt 13), *ô sumē kè kè kop dè drècèr* (pt 52).

V : *vyolé*.

3) Forme isolée :  
point 8 *le travar*.

d'une petite zone de friction, au sud-est (points 55, 56 et 61). *Vyolé* (point 55) ne doit pas étonner, c'est le lexème de la notion « sentier ». L'attestation isolée de *drègir* (point 4) au nord du domaine, ne doit pas étonner non plus : une formation motivée est toujours susceptible de naître en n'importe quel point d'un domaine.

Nous pouvons conclure que la notion « raccourci » est traduite, en lyonnais, par un lexème unique *coursière*, qui déborde, en fait, largement les limites du strict domaine lyonnais.

##### 5. — *Structures lexicales du Lyonnais et des régions voisines.*

L'analyse des cartes de l'*ALLy* correspondant aux notions simples du système « route », « chemin », « sentier » et « raccourci » a permis d'établir que ces notions sont traduites, dans tout le Lyonnais, par les lexèmes *route*, *chemin*, *vyolé* et *coursière*. Il y a donc lieu d'admettre une parfaite concordance du système notionnel et du système lexical<sup>1</sup>.

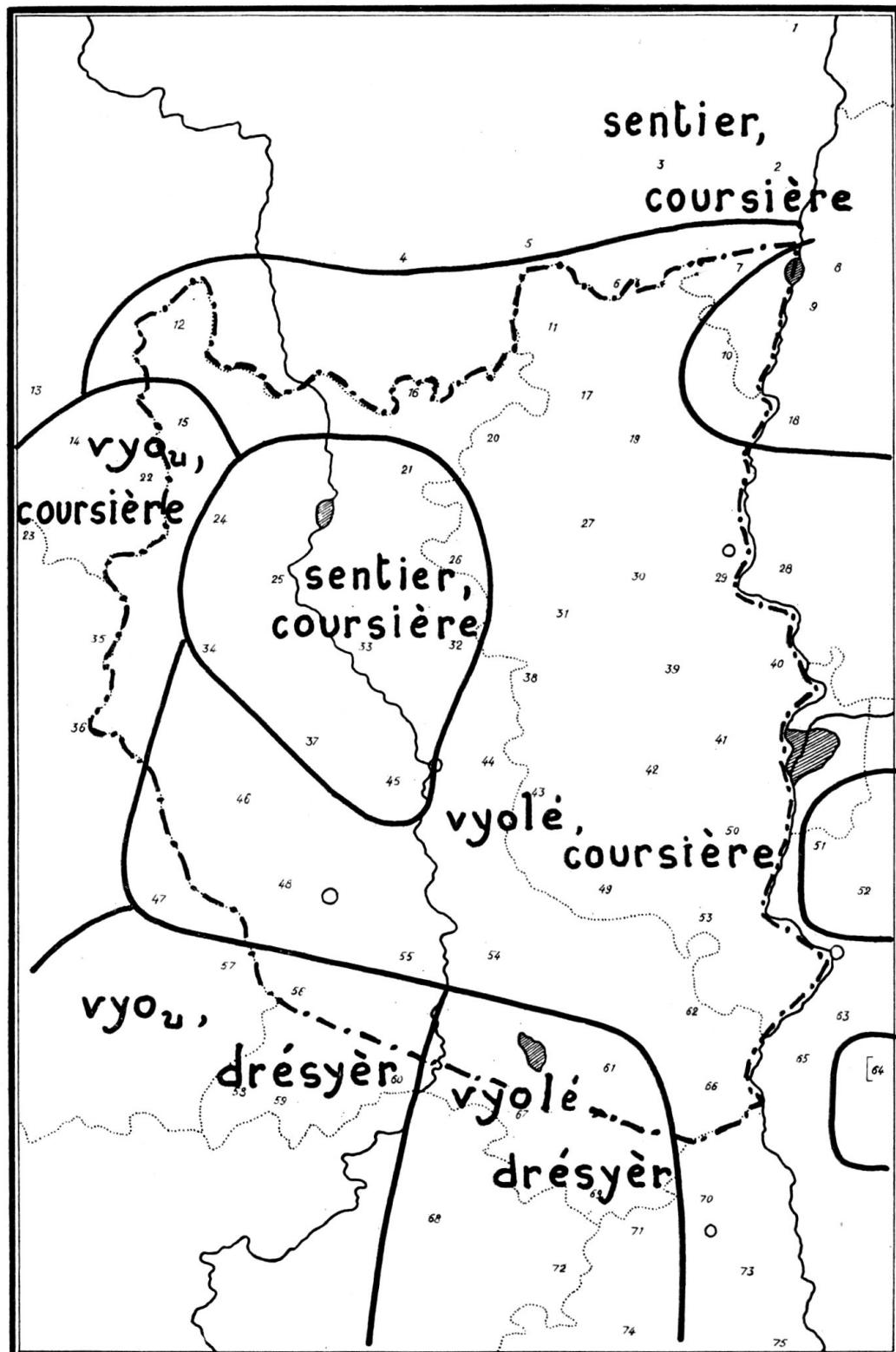
Il ne reste plus maintenant qu'à se demander si ce système lexical n'appartient qu'au lyonnais, en d'autres termes s'il s'oppose aux systèmes des régions voisines. Pour plus de clarté, nous diviserons l'exposé qui suit en deux parties : a) les régions non francoprovençales ; b) les régions franco-provençales autres que le Lyonnais.

###### a) les régions non francoprovençales (carte 7).

Ces régions, sont, au nord, la région dialectale de la Bourgogne (département de la Saône-et-Loire), à l'ouest, la région dialectale auvergnate (département du Puy-de-Dôme), au sud-ouest, la région dialectale occitane du plateau de Saint-Bonnet-le-Château et au sud, la région dialectale du plateau de Bourg-Argental et du Nord-Vivarais.

Si nous négligeons les lexèmes qui formalisent les notions « route » et « chemin » puisque ces lexèmes sont pangalloromans, nous nous apercevons

1. Cette concordance dans tout le domaine lyonnais prouve que, dans l'ensemble du domaine, règne une parfaite intercompréhension. Le foisonnement lexical que l'on remarque dans d'autres cartes (par exemple, celles qui ne font pas partie de la structure fonctionnelle, telles les cartes « chemin de descente pour le bois », « chemin de transhumance », etc.) pourrait faire croire que l'intercompréhension est difficile dans le domaine et qu'elle croît avec la distance. Sans doute en est-il ainsi pour des cartes prises au hasard, mais si l'on se cantonne dans les cartes composant la structure de chaque champ sémantique, on doit pouvoir s'attendre à une intercompréhension très grande.



CARTE 7. — Carte des lexèmes formalisant le couple de notions « sentier »-« raccourci ».

Les lexèmes de sens « sentier » sont placés avant la virgule, ceux de sens « raccourci » sont placés après.

que, pour les lexèmes correspondant aux deux notions « sentier » et « raccourci », le système lyonnais est différent de tous les couples<sup>1</sup> qui l'environt, au nord, à l'ouest et au sud.

Voici le système lyonnais : *vyolé-coursière*

et voici les couples voisins :

couple bourguignon : *sentier-coursière*

couple auvergnat : *vyol-coursière*

couple provençal (Saint-Bonnet-le-Château) : *tsarivu-drésyèr*

couple provençal (Bourg-Argental) : *vyolè-drésyèr, coursière.*

b) les régions francoprovençales autres que le Lyonnais.

Nous nous reportons ici aux cartes encore inédites de l'*ALJA*<sup>2</sup>.

Il n'est pas utile de refaire une analyse sémique de ces quatre notions pour ce nouveau domaine : la situation n'est probablement pas essentiellement différente de celle de l'*ALLY* (voir l'expérience de Mollon). Cependant, les enquêtes de l'*ALJA* ont été faites aux alentours de 1968-1970, c'est-à-dire près de vingt ans après celles de l'*ALLY*. Il est donc probable que le système notionnel de ces patois, pour le couple « route »/« chemin » sera plus proche du système français que ne l'était le système lyonnais. Bien que l'on ne dispose pas encore des légendes de ces cartes, leur seul titre permet de supposer que « route goudronnée » s'oppose à « chemin (à char) », ce qui paraît limiter, au moins pour l'enquêteur, la compréhension de cette dernière notion. Ces précisions apportées, il semble que l'on puisse adopter, pour le domaine enquêté par l'*ALJA*, le système à quatre éléments du lyonnais.

Quant à la situation lexicale, elle est la suivante :

a (la carte « route »).

Elle présente un lexème unique *route* (à l'exception de quatre attestations de *vi*, très éloignées les unes des autres, points 14, 29, 58 et 63 de

1. Il n'est pas possible de parler de système dans le cas de ces régions voisines du domaine lyonnais francoprovençal. Car nous n'avons pas assez de points d'enquête dans chacun de ces domaines pour en déduire l'existence d'un véritable système. Nous avons donc utilisé « couple » qui renvoie aux deux notions « sentier » et « raccourci » mais n'implique aucune extension.

2. MM. Tuaillet et Martin ont bien voulu m'autoriser à consulter ces cartes encore manuscrites. Qu'ils veuillent bien trouver ici l'expression de mes plus vifs remerciements.

l'*ALJA*. Aux points 29 et 58, *route* a été donné concurremment à *vi*<sup>1</sup>. Cette uniformité lexicale n'a rien qui doive étonner, la situation de *route* « route » étant, pour tout le francoprovençal, identique à celle de la Galloromania. Cette carte (carte 8) nous est précieuse car elle montre le maintien de la forme francoprovençale *rota* dans toute la région conservatrice de ce domaine : Deux-Savoies, Dauphiné, ouest et sud du département de l'Ain et enfin le point 17 où la forme *rota* nous indique que tout ce département a dû connaître la forme francoprovençale. Cette carte montre d'autre part l'avancée de l'envahisseur français (plus ou moins patoisé) *rut*, *ruto*, *ruta* au sud de la Franche-Comté et dans le Jura ; elle nous montre enfin la présence de *ruto* dans la région provençale, au sud. Situation tout à fait comparable donc à celle du lyonnais.

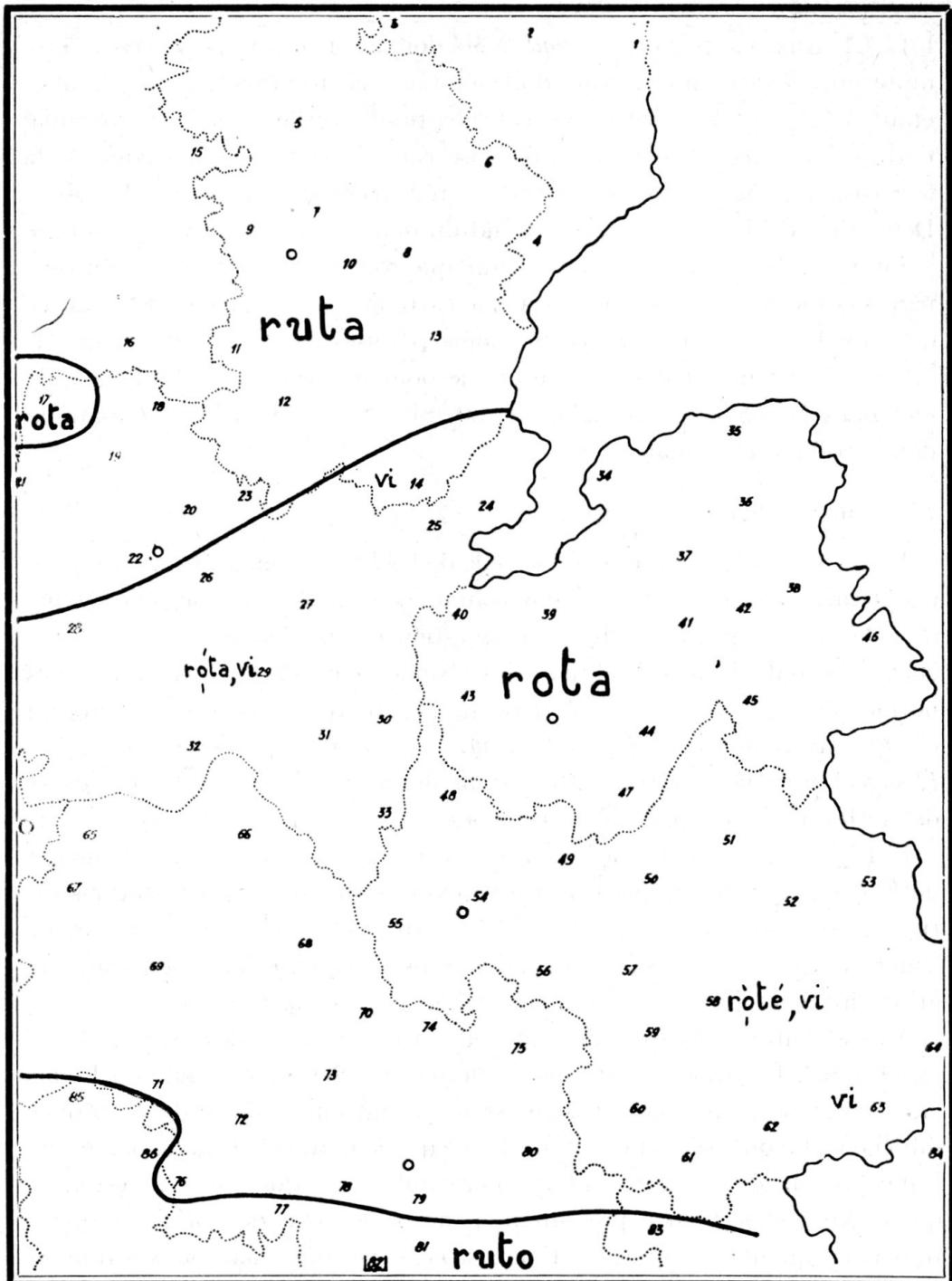
b) la carte « chemin (à char) ».

La carte « chemin », tout comme celle de l'*ALLY*, n'apparaît pas uniforme au premier abord. C'est que, tout comme ceux de l'*ALLY*, les enquêteurs de l'*ALJA* ont voulu préciser leur question et ont demandé : « chemin à char ». Ils ont, de même, obtenu des lexèmes secondaires formalisant des notions de sous-systèmes : *charrière* (p. 13, 16, 19), *chemin de terre* (p. 23 et 28), *chemin de champs* (p. 39), *chemin à char* (p. 33), des *sara*, quelques *barotyérè* en Savoie et trois attestations de *vi* (p. 38 et 46 à l'extrême-est de la Haute-Savoie, p. 63 à l'extrême-est de la Savoie).

L'*ALJA* ne comporte pas de carte « voie lactée » ; on trouve, en marge de la carte 73, une simple liste de 10 expressions, dont 9 attestations du type *chemin de...* La carte de l'*ALF* (carte « chemin », n° 262) venant confirmer, pour ce domaine aussi, l'extension de *chemin*, il ne me paraît pas arbitraire d'accepter une aire homogène de type *chemin* (carte 9).

Au sud, subsiste une aire de formes très francoprovençales : *sumē*, *tsumē*, *sumā*, *camē*. La situation est donc parfaitement identique à celle du Lyonnais, sauf que l'aire conservatrice est beaucoup plus réduite de ce côté-ci du Rhône. Ce qui est normal, étant donné que le nord-ouest du domaine est-francoprovençal est largement ouvert aux influences francisantes. C'est ainsi que le Nord et le Centre présentent, pour cette carte, des formes toujours francisées, quant à la voyelle initiale : *tsemē*, *eemē*, *semē*, mais où *ts*, *s* franco-

1. *Vi* représente un ancien *VIA* dont nous savons qu'il a vécu dans tout le francoprovençal, pendant le Moyen Age (nombreuses attestations dans la TFA). *Vi* (de *VIA*) devait appartenir à un système lexical ancien, dont j'espère avoir l'occasion de reparler dans un futur article.

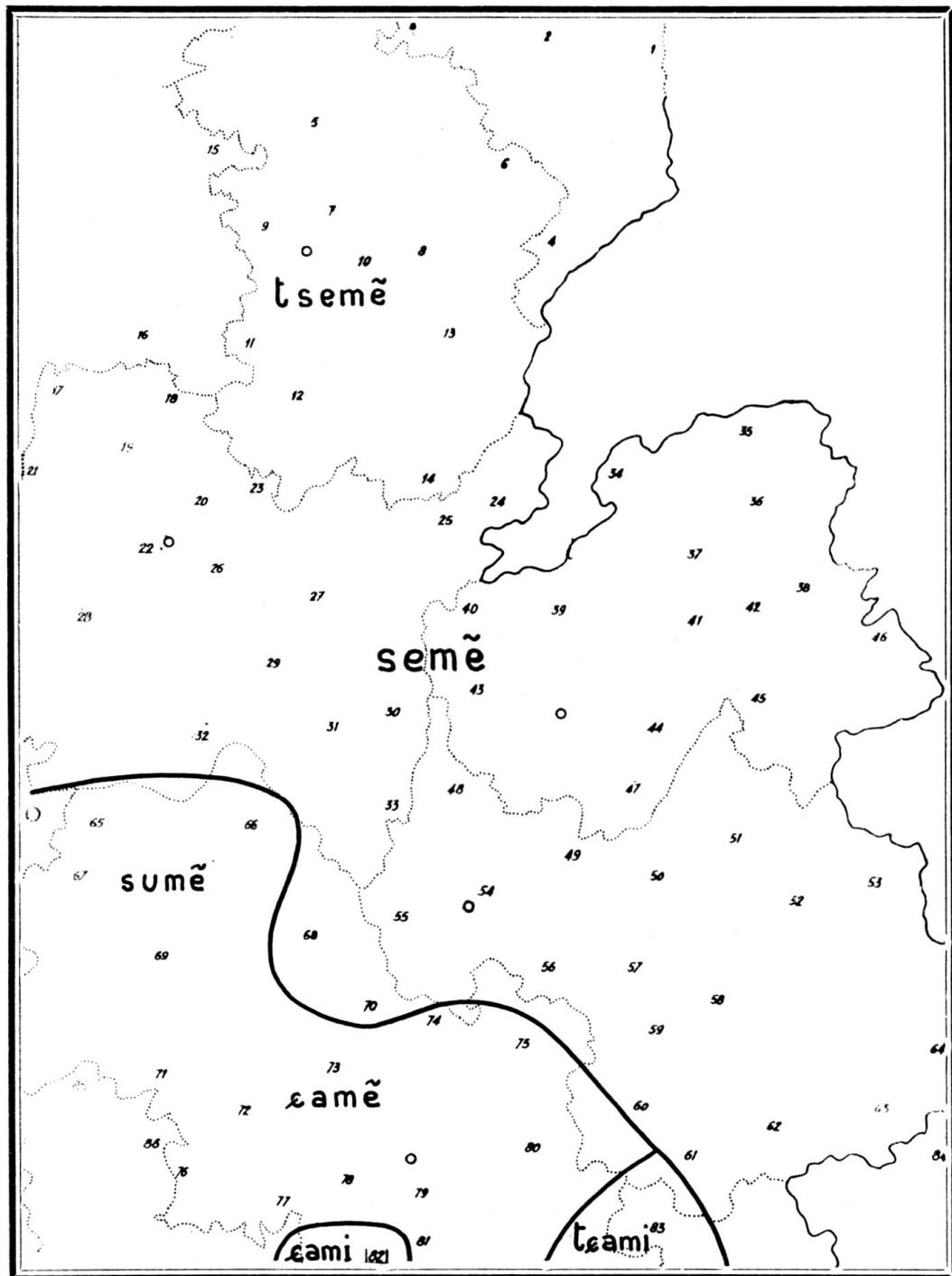


CARTE 8. — Carte « route », ALJA.

— : limites phonétiques de *route*.

Au nord de la limite supérieure se trouvent les formes à vocalisme -u (ex. *ruta*) ; au sud de cette limite, se trouvent les formes à vocalisme -o (ex. *rota*).

Au sud de la limite inférieure, on rencontre les formes provençales *ruto* (et *ruta*) à vocalisme -u.



CARTE 9. — Carte phonétique *Chemin, ALJA*.

Cette carte ne tient compte que du lexème *chemin* et néglige tous les autres lexèmes enregistrés par les enquêteurs pour cette notion (ex. *charrière*, *barôtyérè*, *vi* etc.). Au total, on a 70 localités où l'on a enregistré *chemin* sur les 84 que compte l'*ALJA*.

provençaux sont tout de même largement représentés. On trouve, au sud, des formes provençales sans voyelles nasales, *eami*, *teami*.

c) la carte « sentier dans les prés, en forêt » (voir carte 10).

La carte « sentier » présente une tripartition :

— Dans le tiers-nord du domaine (ouest et nord de l'Ain et le Jura), d'influence française, on trouve *sentier* largement répandu, tandis que le long de la Saône s'étale une poussière de créations motivées : *chemin à talon*, *chemin de bœ*, *petit chemin*, *trovarso*.

— Dans le tiers-sud-ouest (plus exactement dans le sud-est du département de l'Ain, dans le Dauphiné et deux localités de Savoie), on relève uniformément *vyolé* ou *vyulé*.

— Dans le tiers-est (Savoie et Haute-Savoie) apparaît un nouveau dérivé de VIA : *vyō*, *vyōné*.

Si on néglige, comme trop récents, les lexèmes du tiers-nord, on s'aperçoit que le tiers-ouest fait corps avec le lyonnais (*vyolé*) ; tandis que le tiers-est présente un lexème différent et qui lui est propre : *vyō*, *vyōné*. Mais nous reviendrons bientôt sur cette tripartition.

d) la carte « raccourci » (voir carte 10).

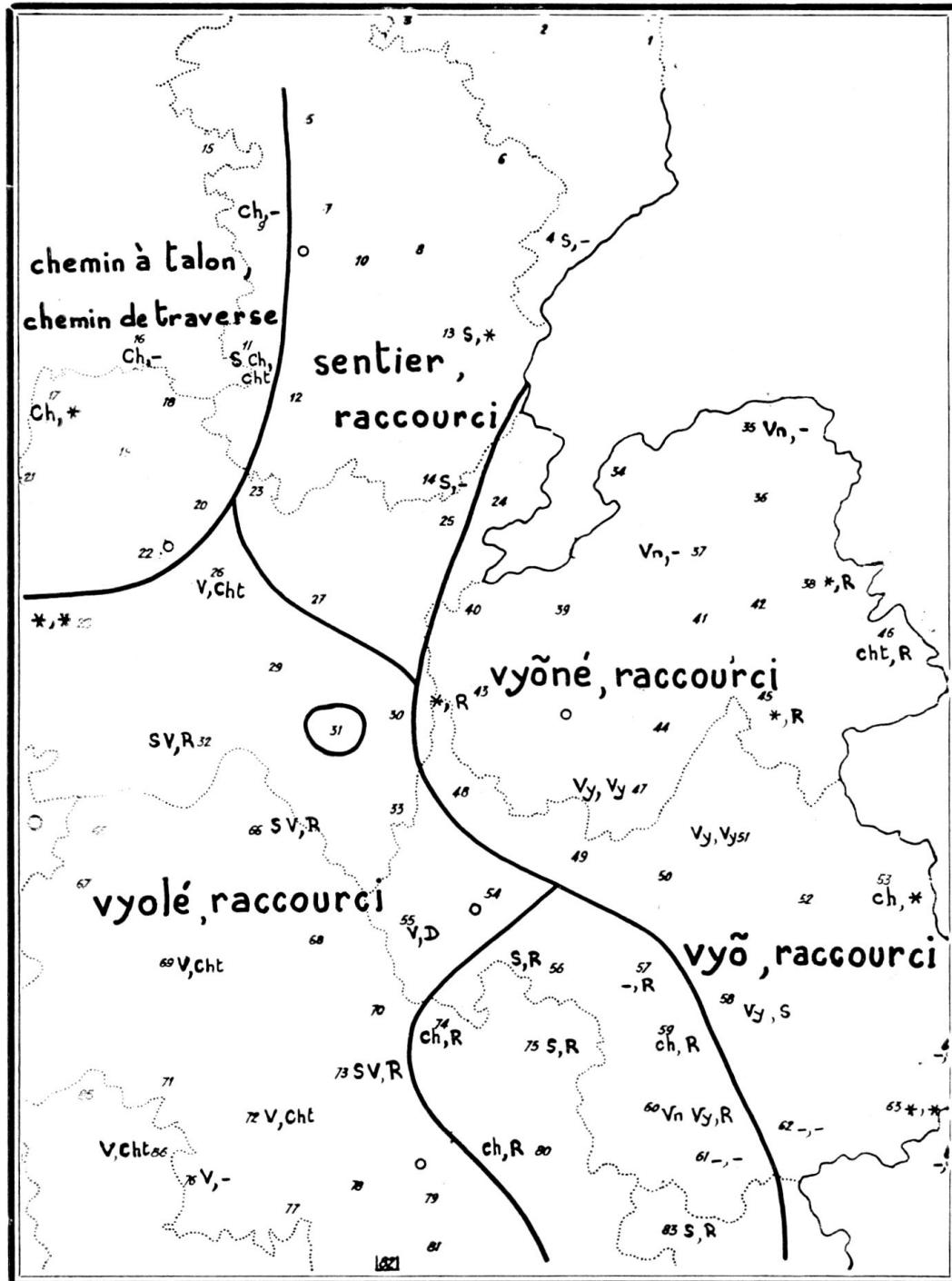
Elle présente, pour l'ensemble du domaine, une situation lexicale où domine sans conteste le lexème français *raccourci*. Mais celui-ci n'a pas empêché l'éclosion (ou la conservation) de nombreuses créations motivées : *dré*, *luz avātazo*, (*chemin de*) *traverse*, *chemin qui coupe*, *drésyèr*, *vit* et la persistance de lexèmes de sens « sentier » : *vyō* (p. 47 et 51), *sentier* (p. 58).

Notons au passage (nous y reviendrons) qu'au point 31, au sud-est du département de l'Ain, on a enregistré un lexème *coursière*.

Ainsi que nous l'avons fait pour le domaine lyonnais, nous pouvons négliger l'étude de *route* et *chemin* pangalloromans. C'est donc sur une carte (carte 10) des lexèmes formalisant les notions du couple « sentier »/« raccourci » qu'apparaîtront les aires caractéristiques du francoprovençal. Celles-ci se présentent ainsi :

a) une aire d'influence française où prédominent deux zones distinctes : une zone où l'on relève le couple *sentier/raccourci*, dans le Jura et le nord-est de l'Ain (il s'agit là, bien sûr, du couple du français) et une zone *chemin à talon/chemin de traverse*, au nord-ouest du département de l'Ain et au nord-ouest du Jura qui a adopté un système motivé formellement.

b) une aire *vyō*, *vyōné/raccourci* groupant la Haute-Savoie et la plus grande



CARTE 10. — Carte des lexèmes formalisant le couple de notions « sentier »-« raccourci ».

Les lexèmes de sens « sentier » sont placés avant la virgule, ceux de sens « raccourci » après.

point 31, couple *vyolé-coursière*.

i) S : *sentier*.

Ch : *chemin à talon* (pt 9, 15, 16, 17, 18, 19, 20 et 22),  
*petit chemin* (pt 11, 21, 74),  
*semè de bœ* (pt 19).

Vn : *vyōné*, *vyoné*.

Vy : *vyō*.

V : *vyolé*.

R : *raccourci*.

Cht : *chemin de traverse*.

D : *drésyèr*.

— : pas de réponse.

2) Formes isolées (\*) :

point 13 *drè*.

point 17 *trava*.

point 28 *désèrta*, *travèrsa*.

point 38 *vè*.

point 43 *pasaž*.

point 45 *vi*.

point 53 *luz ávältázó*.

point 63 *vyolèt*, *vit*.

partie de la Savoie. Le point 60 où l'on a relevé *vyō, vyōné/raccourci* semble permettre d'étendre cette zone jusqu'à la limite-sud de ce dernier département.

c) enfin du sud de Bourg au sud de Grenoble, de l'est de Lyon à Chambéry s'étend une vaste zone occupée par le couple *vyolé/raccourci*, sauf au point 31 où l'on retrouve — et nous allons voir que c'est important — le couple *vyolé/coursière*.

Si maintenant on juxtapose les deux cartes des lexèmes formalisant les notions du couple « sentier »/« raccourci » de l'*ALLY* et de l'*ALJA* (carte 11), l'examen des aires obtenues permet de mieux situer le lexique du franco-provençal.

a) dans l'ouest du domaine francoprovençal, le lyonnais se caractérise par une aire cohérente et compacte de type *vyolé/coursière* (la tache du bassin de Roanne pouvant être tenue pour négligeable).

b) à l'opposé, c'est-à-dire dans l'est de la Francoprovençalie de France, les départements de Haute-Savoie et de Savoie se caractérisent par un couple largement répandu et solidement implanté : *vyō, vyōné/raccourci*.

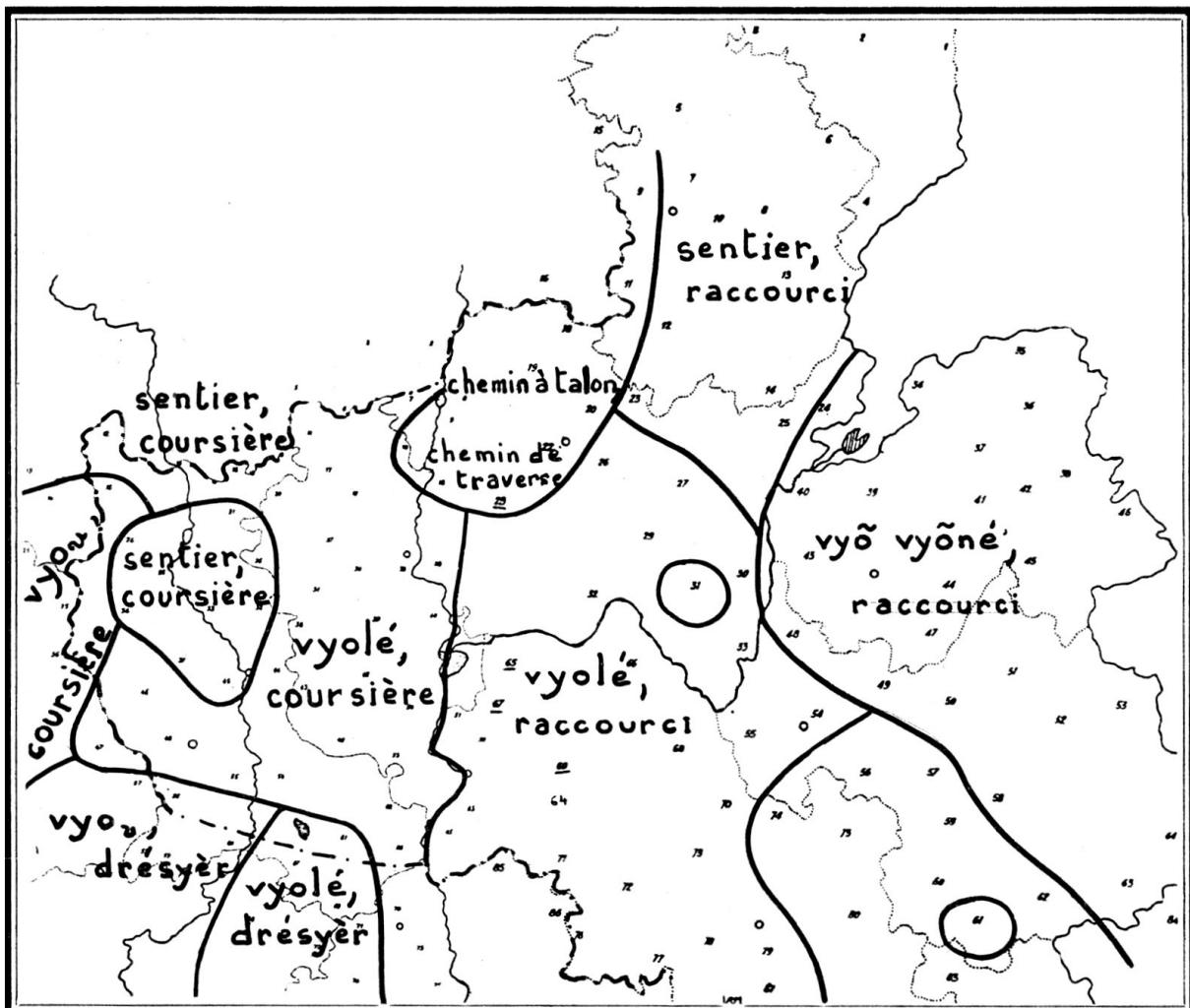
Il semble donc que l'on ait ainsi mis à jour les deux aires typiques du francoprovençal : le couple *vyolé/coursière* déterminant le francoprovençal lyonnais et le couple *vyō, vyōné/raccourci* déterminant un francoprovençal savoyard.

Mais que s'est-il passé entre Lyonnais et Savoies ?

Avant de regarder plus en détail ces deux cartes lexicologiques, il convient de rappeler l'aspect physique de cette région comprise entre le sillon Saône-Rhône et les contreforts du Jura et des Alpes (cf. carte 1 de l'*ALJA*). Il s'agit d'une région largement ouverte aux influences extérieures, en particulier à celles venues du Nord, de la France d'Oïl, car rien ne sépare, en fait, la Bresse bressane de la Bresse louhannaise au nord. Cette région se présente comme un vaste couloir orienté nord-sud entre les deux forteresses linguistiques que sont les monts du Lyonnais-Forez d'une part et les Alpes d'autre part.

La situation linguistique de cette aire s'explique d'ailleurs très facilement dès que l'on tient compte de cette donnée géographique. Elle présente, du nord au sud :

1) une aire de type français, au nord (*sentier/raccourci*) qui représente l'extrême avancée de la langue d'Oïl en francoprovençal et se trouve en parfait accord avec la carte « sentier » de l'*ALF* (*ALF* n° 1216) ;



CARTE II. — Carte des lexèmes formalisant le couple de notions « sentier »-« raccourci », en francoprovençal de France.

point 31 de l'*ALJA* *vyolé-coursière*.

point 60 de l'*ALJA* *vyō, vyōné — raccourci*.

Les lexèmes de sens « sentier » sont placés avant la virgule, ceux de sens « raccourci » après.

2) une aire d'indécision, dans le nord-ouest du département de l'Ain où le problème du choix entre le couple du français *sentier/raccourci* et le couple du francoprovençal *vyolé/coursière* ou *raccourci* semble avoir été résolu par l'adoption d'une chaîne à structure formelle : (*chemin*), *chemin à talon* ou *petit chemin/chemin de traverse*, couple qui apparaît dès le point 8, à l'est de Mâcon, sur la carte de l'*ALLY* (voir cartes 3 et 5) ;

3) ces deux aires n'ont pas réussi encore à recouvrir, au sud, une aire *vyolé/raccourci* qui est intéressante à étudier à divers points de vue. Délimitée par Bourg, Chambéry, Grenoble et Lyon, cette aire paraît être la continuation, à l'est, du domaine sous l'influence de Lyon puisque l'on retrouve le lexème *vyolé*. D'ailleurs une butte-témoin, le point 31, Thézillieu, où s'est maintenu le couple *vyolé/coursière* corrobore cette hypothèse. Il ne me semble pas qu'il faille attacher trop d'importance à la disparition, dans cette zone, du lexème *coursière* au profit de *raccourci*. Il est fort probable que la façon dont a été menée l'enquête y est pour beaucoup : l'*ALJA* a demandé « *raccourci* » alors que l'*ALLY* avait demandé « *coursière* » et les enquêtes ont été faites à vingt ans d'écart. C'est ainsi que l'*ALLY* donne quatre attestations de *coursière* sur la rive gauche de l'axe Saône/Rhône, alors que l'*ALJA* ne relève rien de tel dans cette zone. De plus *coursière* n'est pas totalement inconnu dans cette région puisque Duraffour en a relevé deux attestations : l'une à Vaux dans l'Ain, près du point 32 de l'*ALJA*, l'autre en Haute-Savoie, au sud du point 39 (cf. *Lexique de Vaux*, p. 70 b et *GPFP* 5613).

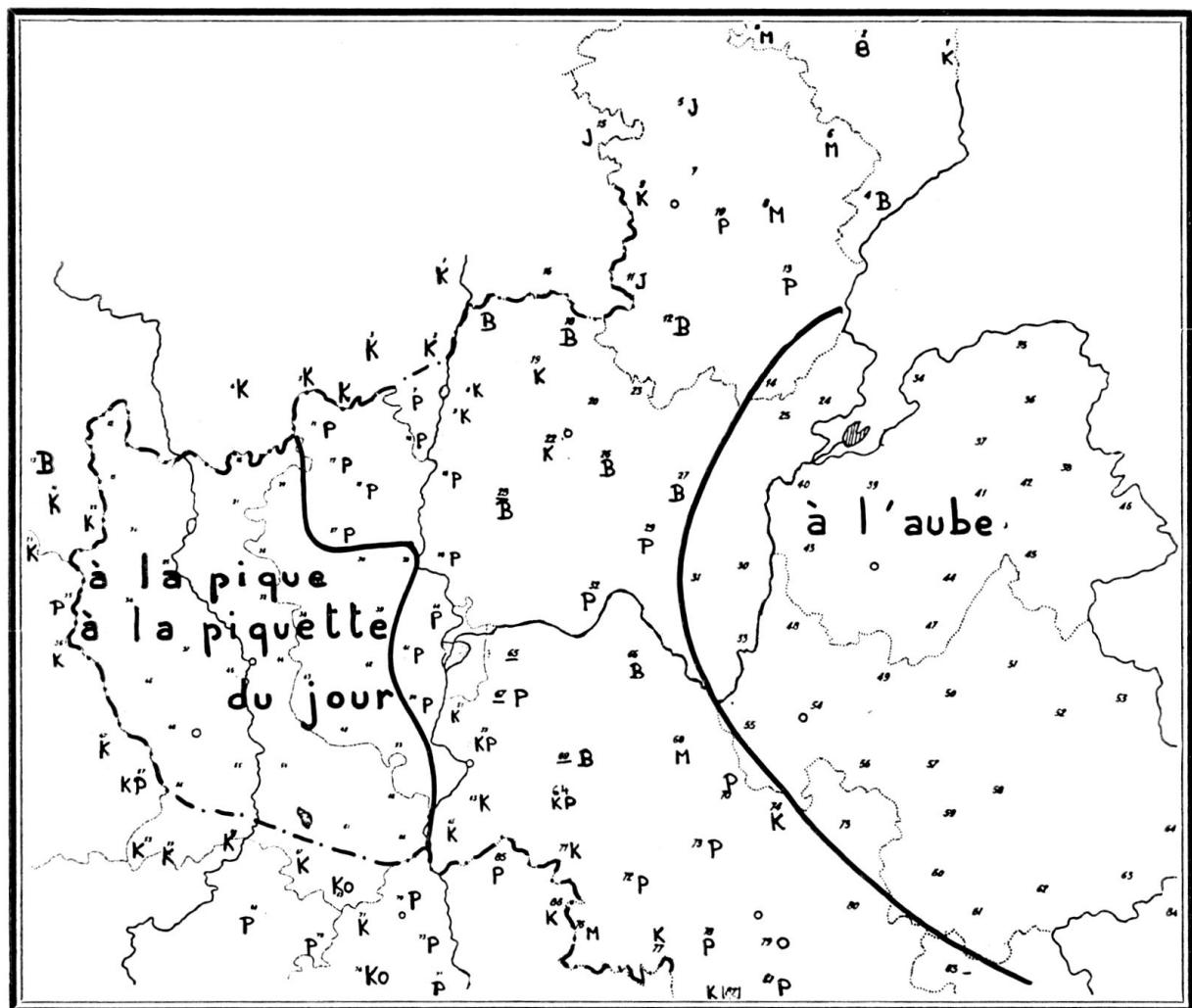
La juxtaposition des deux cartes de l'*ALLY* et de l'*ALJA* ne permet pas d'esquiver la question de la division du francoprovençal. Il est encore délicat de parler d'une fragmentation lexicale de l'espace géographique franco-provençal. Pourtant la réalité de trois aires strictement délimitées ne peut être ignorée. L'étude du système des voies de communication en franco-provençal dégage trois aires nettement opposées :

- 1) un francoprovençal lyonnais, à l'ouest, groupant les départements du Rhône et de la Loire ;
- 2) un francoprovençal savoyard, à l'est, regroupant les deux Savoies et le Bugey ;
- 3) au centre, une aire orientée nord-sud, délimitée par l'axe Saône/Rhône à l'ouest et les contreforts du Jura et des Alpes à l'est, révèle toujours une situation lexicale complexe, mais laisse toujours apparaître des attestations plus ou moins nombreuses des lexèmes du francoprovençal lyonnais.

Plusieurs cartes paraissent confirmer l'impression donnée par la structure lexicale des voies de communication. Je n'en donnerai qu'une seule : la carte « à l'aube » (carte 12). Il s'agit cette fois non pas de la carte synthétique d'un système lexématique complet, mais d'une carte dont les lexèmes formalisent une notion simple « à l'aube »

La juxtaposition des cartes de l'*ALLY* (carte n° 915) et de l'*ALJA* (carte n° 78) permet de déterminer les aires suivantes :

1) une aire lyonnaise, à l'ouest, occupée par le lexème *à la pique, à la piquette du jour* dont l'homogénéité est parfois rompue par le lexème du français *à la pointe du jour* ( principalement le long de la Loire, de la Saône et du Rhône) ;



CARTE 12. — Carte des lexèmes formalisant la notion « à l'aube », en franco-provençal de France.

Documents extraits de la carte « à l'aube » de l'*ALLy* (n° 915) et de la carte correspondante de l'*ALJA* (n° 78).

O : à l'aube.

K : à la pique, à la piquette du jour.

P : à la pointe du jour.

B : de bonne heure, d'heure.

J : avant le jour.

M : de bon matin, de grand matin.

2) une aire savoyarde, à l'est, où l'on relève uniformément le lexème *a l'orb*, dans les deux Savoies et le Bugey ;

3) entre ces deux aires, une aire de flottement où l'on relève : le lexème du français *à la pointe du jour* ; des lexèmes plus ou moins neutres : *de bonne heure, avant le jour, de grand matin* ; et surtout le lexème lyonnais : *à la pique, à la piquette du jour* dont on trouve des attestations, du nord au sud, dans les trois départements du Jura, de l'Ain et de l'Isère.

Cette carte confirme donc l'existence des trois aires du domaine franco-provençal que nous avions déterminées précédemment.

Une question reste cependant posée, c'est celle de la ligne de jonction des deux domaines lyonnais et savoyard. Le fait que l'on ait des attestations des lexèmes lyonnais *vyolé, coursière, à la piquette du jour* jusqu'à l'extrême limite orientale de cette zone de flottement permet de supposer, sans risque d'erreur, que cette aire recouvre aujourd'hui la partie orientale de l'ancien domaine sous influence de Lyon. La difficulté réside dans la détermination exacte de ces limites, la limite occidentale de l'aire *a l'orb* se situant, par exemple, beaucoup plus à l'ouest que celle de l'aire *vyō, vyoné*.

Il faudrait donc de nombreux jeux de cartes pour fixer avec certitude le tracé de cette frontière. Dans l'attente de ceux-ci et jusqu'à ce qu'ils infirment notre hypothèse, nous admettons, pour notre part, le tracé suivant : limite occidentale du Bugey et des deux départements de Savoie et Haute-Savoie.

En dehors du tracé de cette limite, notre résultat le plus positif reste l'affirmation de cette tripartition du domaine francoprovençal, l'affirmation de ce que l'on pourrait appeler le fragmentation de la Francoprovençalie.

On devine immédiatement les questions encore plus délicates que pose l'acceptation de cette conclusion :

1) S'il est évident que le domaine lyonnais subissait l'influence de Lyon, qu'en est-il exactement du domaine savoyard ? A l'influence de quelle capitale régionale était-il soumis ? Quels sont ses rapports avec le franco-provençal suisse et le francoprovençal piémontais ?

2) La formation de ce domaine est-elle contemporaine ou postérieure à celle du lyonnais ? Autrement dit : le savoyard a-t-il conservé des lexèmes qu'un lyonnais, plus dynamique, aurait remplacés postérieurement par d'autres créations ou bien a-t-il poursuivi, coupé (ou éloigné) du centre lyonnais, une évolution qui lui serait propre ? Ou encore, si l'on préfère poser la question autrement, si l'on admet que le vocabulaire lyonnais a

été nettement influencé par la culture poétique latine, quelle sera la « couleur » du lexique savoyard ?

3) Et enfin comment concilier cette bi ou tripartition de notre domaine avec l'unité francoprovençale ? Celle-ci apparaît-elle dans les systèmes lexématisques ou n'est-elle pas le fait des seuls systèmes notionnels ?

Autant de questions qui me sont maintenant posées et que la comparaison de l'*ALLY* et de l'*ALJA* permettra sans doute de résoudre dans les meilleures conditions.

#### CONCLUSION.

Arrivée au terme de cette étude nous pouvons affirmer ceci :

1<sup>o</sup> L'ensemble des parlers francoprovençaux possède un même système notionnel à quatre éléments : « route », « chemin », « sentier » et « raccourci ». Il y a donc, en ce domaine, une unité francoprovençale certaine.

2<sup>o</sup> Ces notions sont traduites, pour l'ensemble du domaine lyonnais, par quatre lexèmes uniques : *route*, *chemin*, *vyolé* et *coursière*. Les lexèmes fondamentaux étant identiques, on peut parler d'intercompréhension au sein du lyonnais.

3<sup>o</sup> On peut conclure de façon identique pour le savoyard où les quatre notions simples sont formalisées par les quatre lexèmes : *route*, *chemin*, *vyōné* et *raccourci*.

4<sup>o</sup> L'aire intermédiaire (de l'axe Saône-Rhône aux contreforts des Alpes) présente une situation lexicale complexe. Mais le lexème lyonnais étant toujours attesté jusqu'à la limite du domaine savoyard, on peut supposer une aire d'influence lyonnaise très importante autrefois.

5<sup>o</sup> Enfin si l'unité francoprovençale apparaît nettement du point de vue notionnel, il n'en est pas de même du point de vue lexical car lyonnais et savoyard s'opposent. Et si le principe de la fragmentation du francoprovençal semble être un fait acquis, ses modalités et ses causes restent encore à déterminer.

A. MARGUIRON.

## DOCUMENTS UTILISÉS DANS CETTE ÉTUDE.

(voir p. 30-31.)

A. — *Définitions des dictionnaires.*Définitions des Dictionnaires *Larousse* (l'étymologie y est toujours précisée).

	LAROUSSE DU XX <sup>e</sup> SIÈCLE	ENCYCLOPÉDIE LAROUSSE	NOUVEAU PETIT LAROUSSE
Autoroute	route réservée à la circulation automobile et permettant des vitesses élevées. 1, 457 c	voie exclusivement réservée à la circulation des véhicules automobiles. 1, 758 c	route à deux chaussées séparées dont les accès sont spécialement aménagés et qui, uniquement conçue pour la circulation à grande vitesse des automobiles et des motocyclettes, ne croise à niveau aucune autre voie. 85 c
Route	voie de terre pratiquée pour aller d'un lieu à un autre. 6, 71 b	voie terrestre carrossable pour aller d'un lieu à un autre. 9, 419 c	voie carrossable aménagée pour aller d'un lieu à un autre. 911 b
Chemin	sentier tracé, terrain déblayé, route qui mène d'un lieu à un autre. 2, 188 a	sentier tracé, terrain déblayé, route qui mène d'un lieu à un autre. 2, 941 b	voie de terre, terrain préparé pour aller d'un lieu à un autre. 196 c
Sentier	chemin étroit. 6, 298 c	chemin étroit qui ne laisse passage qu'aux piétons. 9, 752 b	chemin étroit. 939 c
Raccourci	absent	2 <sup>e</sup> sens : chemin plus court. 8, 976 a	2 <sup>e</sup> sens : chemin plus court. 851 b
Voie	route, chemin que l'on suit, endroit par lequel on passe. 6, 1027 c	tout ce qui mène d'un endroit à l'autre, sur terre, sur l'eau et dans les airs. 10, 869 b	route, chemin par où l'on va d'un lieu à un autre. 1080 b

Définitions des Dictionnaires *Robert*.

	ROBERT (donne l'étymologie)	PETIT ROBERT (donne l'étymologie)	MICROROBERT
Autoroute	(autostrade en 1925), large route réservée aux véhicules automobiles, protégée, sans croisements ni passages à niveau, et normalement à double sens de circulation. 6, 270 b	(1953 a remplace autostrade, de AUTOMOBILE et ROUTE) large route réservée aux véhicules automobiles, protégée, sans croisements ni passages à niveau et normalement à deux chaussées réservées chacune à un sens de circulation, 123 a	large route à double chaussée, réservée aux véhicules à traction automobile, protégée, sans croisements ni passages à niveau. 75 b
Route	voie de communication terrestre de première importance (opp. chemin) appartenant à la grande voirie. 6, 270 b	voie de communication terrestre de première importance, appartenant à la grande voirie. 1582 a	voie de communication terrestre de première importance. 961 b
Chemin	1 <sup>er</sup> sens : espace, voie à parcourir pour aller d'un lieu à un autre. 2 <sup>e</sup> sens : voie spécialement aménagée pour permettre d'aller d'un lieu à un autre. 1, 735 a	1 <sup>er</sup> sens : voie qui permet d'aller d'un lieu à un autre. Syn. route, voie ; spécialement bande déblayée assez étroite qui suit les accidents du terrain (opp. à route, allée). Syn. piste, sente, sentier. 268 a	1 <sup>er</sup> sens : voie qui permet d'aller d'un lieu à un autre. 2 <sup>e</sup> sens : bande déblayée assez étroite qui suit les accidents du terrain (opp. à route). 170 b
Sentier	chemin étroit utilisé par les piétons dans la campagne, les bois. 6, 398 a	chemin étroit (en montagne, en forêts, à travers prés) pour les piétons et les bêtes. Syn. laie, layon, sente. 1636 b	chemin étroit (en montagne, à travers prés) pour les piétons et les bêtes. 989 b
Raccourci	3 <sup>e</sup> sens : (absent Littré et Dictionnaire Général) chemin, généralement secondaire, plus court que le chemin ordinaire pour aller quelque part. 5, 744 a	3 <sup>e</sup> sens : (1837) chemin plus court que le chemin ordinaire pour aller quelque part. 1444 b	3 <sup>e</sup> sens : (1837) chemin plus court que le chemin ordinaire pour aller quelque part. 884 a
Voie	espace à parcourir pour aller quelque part (qu'il soit aménagé ou non) spécialement, langue administrative, cet espace lorsqu'il est tracé et aménagé. 6, 1022 a	1 <sup>er</sup> sens : espace à parcourir pour aller quelque part. Syn. chemin, passage. 2 <sup>e</sup> sens : cet espace, lorsqu'il est tracé et aménagé. Syn. artère, chemin, route. 1916 a	1 <sup>er</sup> sens : espace à parcourir pour aller quelque part. Syn. chemin, passage. 2 <sup>e</sup> sens : cet espace lorsqu'il est tracé et aménagé. Syn. artère, chemin, route. 1142 b

Définitions du *Dictionnaire du Français Contemporain*.

AUTOROUTE : « voie très large, à deux chaussées séparées, sans croisements à niveau, aménagée pour recevoir une circulation automobile intense et rapide ». 100 b

ROUTE : « voie de communication terrestre construite pour le passage des véhicules (le *chemin* mène d'un point à un autre sur le plan local et à la campagne ; la *rue* est une voie urbaine) ». 1034 a

CHEMIN : « voie de communication aménagée pour aller d'un point à un autre sur le plan local, et, en général, à la campagne (*route* est le terme usuel pour désigner les voies de communication entre les villes ; la *rue* est une voie urbaine) ». 227 b

SENTIER : « chemin étroit à travers la campagne, les bois ». 1064 a

voie : « route construite ou aménagée pour aller d'un lieu à un autre, (en ce sens, n'est employé que dans un petit nombre d'expressions officielles) ; espace tracé ou aménagé pour la communication ». 1212 b

RACCOURCI : « chemin plus court ». 950 b

Définitions du *Grand Larousse de la Langue Française*.

CHEMIN : « voie de terre plus ou moins large, aménagée pour aller d'un lieu à un autre. Ex. Ne ternis plus tes pieds aux poudres du chemin (Vigny) ».

Définitions du *Dictionnaire de la Géographie*.

AUTOROUTE : « voie routière exclusivement consacrée à la circulation automobile et construite spécialement en vue d'un trafic rapide : courbes à grand rayon, séparation matérialisée des deux sens de roulement et suppression des croisements à niveau » (On distingue « autoroute de dégagement » et « autoroute de liaison »). 28 b

ROUTE : « voie de circulation et de roulage construite en dur (par opp. à piste, pour le passage des automobiles et des camions ; par extension : itinéraire suivi par des courants de trafic traditionnels ou actuels : route du thé, route du pétrole... ». 374 b

CHEMIN : « voie de faible gabarit reliant champs, fermes, hameaux et villages, par opposition à la route qui assure les communications entre bourgs et villes. » 74 a

voie : « espace naturel ou construit pour aller d'un point à un autre ». 441 b

SENTIER et RACCOURCI : pas d'article.

### B. — *Nomenclature de la Voirie Nationale.*

Les renseignements suivants sont extraits du *Nouveau Répertoire Dalloz*, 1061 a :

VOIRIE NATIONALE : sont *routes nationales*, 1<sup>o</sup> les routes dont la construction est déclarée d'utilité publique en tant que routes nationales, 2<sup>o</sup> les voies préexistantes faisant l'objet d'une décision de classement comme routes nationales (font partie du domaine public, sous l'autorité du Conseil d'État, à la charge de l'État, Ministère des Travaux Publics.)

Les autoroutes sont des voies routières à destination spéciale, sans croisements, accessibles seulement en des points aménagés à cet effet et essentiellement réservées aux véhicules à propulsion mécanique (font partie du domaine public, à la charge de l'État).

VOIRIE DÉPARTEMENTALE : la catégorie des chemins départementaux réunit, depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1939, les anciennes catégories des routes de grande communication et d'intérêt commun (font partie du domaine public sous l'autorité du Conseil général.)

VOIRIE DES COMMUNES : comprend, depuis l'ordonnance du 7 janvier 1959, les voies communales qui font partie du domaine public, les chemins ruraux qui appartiennent au domaine privé de la commune. Sont devenues voies communales : 1<sup>o</sup> les voies urbaines, 2<sup>o</sup> les chemins vicinaux à l'état d'entretien, 3<sup>o</sup> ceux des chemins ruraux reconnus dont le Conseil municipal, dans un délai de six mois, a décidé l'incorporation (sous l'autorité du Conseil municipal).

LES CHEMINS RURAUX sont les chemins appartenant aux communes, affectés à l'usage du public, qui n'ont pas été classés comme voies communales. Tout chemin affecté à l'usage du public est présumé, jusqu'à preuve du contraire, appartenir à la commune sur le territoire de laquelle il est situé (font partie du domaine privé de la commune, sous l'autorité du Conseil municipal).

### C. — *Nomenclature des Cartes Routières Michelin.*

Les cartes *Michelin*, comme toutes les cartes routières, sont destinées à renseigner l'automobiliste sur le gabarit des routes qu'il va trouver au cours de son voyage. Aussi leurs auteurs ont-ils pris grand soin de différencier nettement les voies les plus larges. On y trouve le découpage suivant :

« autoroute » (à chaussées séparées ou à une seule chaussée), « route à chaussées séparées », « route principale » (classée, en France, à grande circulation), « route de liaison régionale ou de dégagement », « autre route », « chemin d'exploitation », « sentier », « sentier de grande randonnée ». Renseignements recueillis sur la carte n° 73, Clermont-Ferrand-Lyon (1970, 3<sup>e</sup> édition).

D. — *Définitions préliminaires du Code de la Route* (Code Rousseau, Paris, Dépôt légal n° 9697).

UNE ROUTE est un passage aménagé et ouvert à la circulation publique. Une route comporte plusieurs parties :

1<sup>o</sup> LA CHAUSSÉE : partie de la route normalement utilisée pour la circulation des véhicules. La chaussée est elle-même subdivisée en deux ou plusieurs portes appelées *voies de circulation*, dont la largeur est suffisante pour permettre la circulation d'une file de véhicules... Si l'une des voies de la chaussée est exclusivement réservée aux cycles et cyclomoteurs, elle prend le nom de *bande cyclable*. Elle est séparée des autres voies par une ligne blanche...

2<sup>o</sup> LES ACCOTEMENTS, situés de part et d'autre de la chaussée, non aménagés pour la circulation des véhicules. Sur les accotements sont parfois aménagées des *pistes cyclables* qui sont des chaussées exclusivement réservées aux cycles et cyclomoteurs, (p. 2).

E. — *Enquête effectuée en 1971-1972.*

Résultats de l'enquête effectuée auprès de dix témoins lyonnais, citadins, de classe sociale et d'âge différents.

I) M<sup>me</sup> PONCINS, concierge, 63 ans, ne possède pas de voiture, témoin n° 1.

*Une voie de communication est l'espace tracé ou aménagé pour aller d'un lieu à un autre. Des plus importantes aux plus étroites, quelles sont celles que vous connaissez ?*

autoroute : très large, bien construite, beaucoup de superstructures, circulation rapide, donc : gain de temps mais péage et usure accrue du véhicule. Monotonie.

route : moins large, circulation moins facile, mais intégrée à la région, « traverse un paysage ».

chemin : moins large que la route, non revêtu et peu entretenu.

sentier : à la campagne, pour les piétons.

*Le témoin doit préciser à chaque fois ce qui différencie, pour lui, cette notion des notions voisines. En particulier, qu'est-ce qui différencie un « chemin » d'une « route ».*

La signalisation des chemins n'est pas bonne : on ne sait pas toujours où l'on va aboutir.

*Comment s'appellent ces voies de communication qui sillonnent la campagne, les bois, les forêts, celles que vous empruntez le dimanche, lorsque vous allez vous promener, cueillir du muguet ou des champignons ?*

Les petites départementales, les petites routes, les chemins, les petits chemins.

*Comment s'appelle le chemin qui diminue la distance à parcourir ?*

Une coursière (ce peut être un chemin ou un sentier).

*Connaissez-vous d'autres sortes de chemins ?*

raidillon : chemin à forte pente, à la campagne ;

chemin charretier : les roues ont fait deux traces et l'herbe pousse au milieu.

chemin forestier : le même que le précédent, mais dans les bois, les forêts.

2) Mme SORNAY, couturière, 55 ans, possède une voiture, témoin n° 2.

*Une voie de communication est l'espace tracé ou aménagé pour aller d'un lieu à un autre. Des plus importantes aux plus étroites, quelles sont celles que vous connaissez ?*

autoroute : rapidité mais monotonie, usure importante du véhicule. D'avion, on verrait très bien l'unité de construction, c'est un ruban lisse qui traverse tout. N'est pas intégrée à la vie de la région.

route : revêtement lisse, uniforme, dessert villes et villages, ou bien une direction générale. Peut être peu ou beaucoup fréquentée.

chemin : souvent goudronné, dessert les villages, les hameaux.

sentier : pour une personne, à pied, à la rigueur à bicyclette.

*Le témoin doit préciser à chaque fois ce qui différencie, pour lui, cette notion des notions voisines. En particulier, qu'est-ce qui différencie un « chemin » d'une « route » ?*

La signalisation d'une route est bonne alors qu'un chemin aboutit parfois dans la cour d'une ferme. La qualité du revêtement est différente.

*Comment s'appellent ces voies de communication qui sillonnent la campagne, les bois, les forêts, celles que vous empruntez le dimanche lorsque vous allez vous promener, cueillir du muguet ou des champignons ?*

Petite route, route départementale, chemin.

*Comment s'appelle le chemin qui diminue la distance à parcourir ?*

Un raccourci.

*Connaissez-vous d'autres sortes de chemins ?*

chemin de terre ;

raidillon : chemin en pente, à la campagne ;

tracé : chemin dans la neige, dans l'herbe.

- 3) Mme BLANCHARD, employée de publicité, 35 ans, possède une voiture, témoin n° 3.

*Une voie de communication est l'espace tracé ou aménagé pour aller d'un lieu à un autre. Des plus importantes aux plus étroites, quelles sont celles que vous connaissez ?*

autoroute : voie très large (quatre voies). Excellente signalisation. Pas de croisements, pas de feux. Liaison rapide entre les grandes villes.

route : voie large (deux à trois voies). Bonne signalisation. Croisements et feux. Inconvénient de la ligne jaune continue.

chemin : permet le passage d'une voiture. N'est pas, généralement, goudronné, mais peut l'être. Pratiquement pas de signalisation.

sentier : une personne, rarement deux, dans les bois.

*Le témoin doit préciser à chaque fois ce qui différencie pour lui cette notion des notions voisines. En particulier, qu'est-ce qui différencie un « chemin » d'une « route » ?*

La facilité de la circulation sur route, à tous points de vue.

*Comment s'appellent ces voies de communication qui sillonnent la campagne, les bois, les forêts, celles que vous empruntez le dimanche lorsque vous allez vous promener, cueillir du muguet ou des champignons ?*

Route, chemin, petite route et route vicinale.

*Comment s'appelle le chemin qui diminue la distance à parcourir ?*

Un raccourci.

*Connaissez-vous d'autres sortes de chemins ?*

chemin de montagne : piste utilisable seulement à pied.

- 4) Mme BRETONNIÈRE, secrétaire de direction, 23 ans, possède une voiture, témoin n° 4.

*Une voie de communication est l'espace tracé ou aménagé pour allez d'un lieu à un autre. Des plus importantes aux plus étroites, quelles sont celles que vous connaissez ?*

autoroute : les deux sens de circulation sont séparés. Voie large, droite ou à grandes courbes, donc circulation plus rapide, plus sûre.

route : carrossable, plus ou moins large, plus ou moins sinuueuse, s'adapte au terrain. Relie les villes.

chemin : pas correctement revêtu. Plus étroit, mais l'on passe en voiture, souvent mal entretenu. Relie les hameaux ; les lieux-dits.

sentier : à la campagne, en montagne, à pied ou à bicyclette.

*Le témoin doit préciser chaque fois ce qui différencie, pour lui, cette notion des notions voisines. En particulier, qu'est-ce qui différencie un « chemin » d'une « route » ?*

Mauvaise signalisation, on ne sait pas toujours où aboutit le chemin.

*Comment s'appellent ces voies de communication qui sillonnent la campagne, les bois, les forêts, celles que vous empruntez le dimanche, lorsque vous allez vous promener, cueillir du muguet, des champignons ?*

Petit chemin, petite route.

*Comment s'appelle le chemin qui diminue la distance à parcourir ?*

Un raccourci.

*Connaissez-vous d'autres sortes de chemins ?*

Route nationale, départementale ; chemin communal, rural.

5) M<sup>lle</sup> CHAPUIS, étudiante en Droit, 18 ans, ne possède pas de voiture, témoin n° 5.

*Une voie de communication est l'espace tracé ou aménagé pour aller d'un lieu à un autre. Des plus importantes aux plus étroites, quelles sont celles que vous connaissez ?*

autoroute : très large (sens de circulation séparés), prioritaire, pas de croisements, péage.

route : moins large, bon revêtement, exige une certaine technique de construction. Croisements. Bonne signalisation. Circulation aisée.

chemin : n'est pas goudronné, dans les bois ou les champs, très peu fréquenté.

sentier : réservé aux piétons, plutôt pour la promenade.

*Le témoin doit préciser chaque fois ce qui différencie, pour lui, cette notion des notions voisines. En particulier, qu'est-ce qui différencie un « chemin » d'une « route » ?*

La route est goudronnée, elle est très fréquentée, à l'opposé du chemin.

*Comment s'appellent ces voies de communication qui sillonnent la campagne,*

*les bois, les forêts, celles que vous empruntez le dimanche, lorsque vous allez vous promener, cueillir du muguet ou des champignons ?*

Les routes, les petites routes ou des chemins (non goudronnés).

*Comment s'appelle le chemin qui diminue la distance à parcourir ?*

Un raccourci.

*Connaissez-vous d'autres sortes de chemins ?*

draille : nom des voies de transhumance en Provence ;

piste : voie tracée dans les déserts, les savanes.

6) M. JAMET, retraité, 62 ans, ne possède pas de voiture, témoin n° 6.

*Une voie de communication est l'espace tracé ou aménagé pour aller d'un lieu à un autre. Des plus importantes aux plus étroites, quelles sont celles que vous connaissez ?*

autoroute : les deux sens de circulation sont séparés. La signalisation est spéciale, de même que l'appellation (A + un chiffre : A6, A7).

route : moins de voies, les deux sens de circulation ne sont pas séparés.

Bonne signalisation.

chemin : étroit, mais une voiture y passe ; circulation moins aisée, mais il est goudronné.

sentier : pour les piétons uniquement.

*Le témoin doit préciser chaque fois ce qui différencie, pour lui, cette notion des notions voisines. En particulier, qu'est-ce qui différencie un « chemin » d'une « route » ?*

Une route est mieux tracée, mieux entretenue, mieux signalisée.

*Comment s'appellent ces voies de communication qui sillonnent la campagne, les bois, les forêts, celles que vous empruntez le dimanche, lorsque vous allez vous promener, cueillir du muguet ou des champignons ?*

Chemin, chemin de terre.

*Comment s'appelle le chemin qui diminue la distance à parcourir ?*

Chemin de traverse, traverse.

*Connaissez-vous d'autres sortes de chemins ?*

chemin vicinal ;

trace : chemin dans la neige, dans l'herbe.

7) M. MARGUIRON, secrétaire au Parquet, 49 ans, possède une voiture, témoin n° 7.

*Une voie de communication est l'espace tracé ou aménagé pour aller d'un lieu à un autre. Des plus importantes aux plus étroites, quelles sont celles que vous connaissez ?*

autoroute : très large, grande capacité d'écoulement du trafic, trafic protégé. Liaisons lointaines, internationales.

route : moins large, capacité de transport moindre, perd sa priorité dans chaque village, relie des régions, des provinces.

chemin : moins large encore, pas toujours goudronné, mais bien entretenu, dessert les hameaux.

sentier : à pied ou avec un mulet en montagne.

*Le témoin doit préciser chaque fois ce qui différencie, pour lui, cette notion des notions voisines. En particulier, qu'est-ce qui différencie un « chemin » d'une « route » ?*

Le chemin dessert l'arrière-pays, les terres. Il est empierré ou goudronné tandis que la route permet un trafic intense.

*Comment s'appellent ces voies de communication qui sillonnent la campagne, les bois, les forêts, celles que vous empruntez le dimanche, lorsque vous allez vous promener, cueillir du muguet ou des champignons ?*

La route, les chemins puis les chemins de terre.

*Comment s'appelle le chemin qui diminue la distance à parcourir ?*

Un raccourci (le témoin connaît aussi « coursière », mais ne l'emploie pas).

*Connaissez-vous d'autres sortes de chemins ?*

chemin vicinal, chemin de terre, chemin de halage, la Voie Romaine ;

raidillon : « sentier raide qui serpente ». Le témoin précise : « le chemin de terre est fait par les ornières, il n'est pas empierré ».

8) M. LAPENDERIE, mécanicien, 38 ans, possède une voiture, témoin n° 8.

*Une voie de communication est l'espace tracé ou aménagé pour aller d'un lieu à un autre. Des plus importantes aux plus étroites, quelles sont celles que vous connaissez ?*

autoroute : sens de circulation séparés, large (deux voies au moins), signalisation spéciale, assure des liaisons rapides.

route : double sens de circulation sur deux ou trois voies pour les deux sens, circulation moins rapide, assure les liaisons régionales.

chemin : encore plus étroit, dessert les terres, les bois, les prés d'une commune.

sentier : pour les piétons.

*Le témoin doit préciser chaque fois ce qui différencie, pour lui, cette notion des notions voisines. En particulier, qu'est-ce qui différencie un « chemin » d'une « route » ?*

Il faut connaître les chemins pour les utiliser, car ils ne sont pas, en général très bien signalisés. Agréables pour la promenade.

*Comment s'appellent ces voies de communication qui sillonnent la campagne, les bois, les forêts, celles que vous empruntez le dimanche, lorsque vous allez vous promener, cueillir du muguet ou des champignons ?*

Les routes et les chemins (chemin vicinal et chemin forestier).

*Comment s'appelle le chemin qui diminue la distance à parcourir ?*

Un raccourci.

*Connaissez-vous d'autres sortes de chemins ?*

Le témoin a donné chemin vicinal et chemin forestier.

9) M. COCHE, dessinateur, 26 ans, possède une voiture, témoin n° 9.

*Une voie de communication est l'espace tracé ou aménagé pour aller d'un lieu à un autre. Des plus importantes aux plus étroites, quelles sont celles que vous connaissez ?*

autoroute : deux voies nettement tracées, pas de feux, toujours prioritaire, vitesse non limitée.

route : deux ou trois voies balisées, vitesse limitée, présence de feux, perd souvent sa priorité, dans les agglomérations, par exemple.

chemin : est ou n'est pas goudronné, accotements non stabilisés, moins fréquenté, dans la campagne.

sentier : pour piétons, serpente dans la campagne.

*Le témoin doit préciser chaque fois ce qui différencie, pour lui, cette notion des notions voisines. En particulier, qu'est-ce qui différencie un « chemin » d'une « route » ?*

Le témoin a redonné les mêmes caractéristiques que ci-dessus.

*Comment s'appellent ces voies de communication qui sillonnent la campagne, les bois, les forêts, celles que vous empruntez le dimanche, lorsque vous allez vous promener, cueillir du muguet ou des champignons ?*

Les routes départementales, les petites routes, les chemins.

*Comment s'appelle le chemin qui diminue la distance à parcourir ?*

Un raccourci.

*Connaissez-vous d'autres sortes de chemins ?*

chemin vicinal, chemin communal, chemin de traverse ;

passage (le témoin, au cours de l'enquête, a donné route nationale et route départementale).

10) Monsieur X..., étudiant Physique-Chimie, 21 ans, possède une voiture, témoin n° 10.

*Une voie de communication est l'espace tracé ou aménagé pour aller d'un lieu à un autre. Des plus importantes aux plus étroites, quelles sont celles que vous connaissez ?*

autoroute : excellence des moyens techniques de construction. Larges voies séparées, pas de croisements, pas de feux.

route : la route est construite avec des moyens techniques, elle est plus roulable qu'un chemin.

chemin : le chemin est dû au passage répété des animaux et des charrettes. Le témoin ne le prend pas avec sa voiture.

sentier : (il m'a fallu une question spéciale pour obtenir une réponse) encore plus étroit qu'un chemin, on ne le prend qu'à pied.

*Le témoin doit préciser chaque fois ce qui différencie, pour lui, cette notion des notions voisines. En particulier, qu'est-ce qui différencie un « chemin » d'une « route » ?*

C'est la différence de construction : technique de l'empierrement, du revêtement pour les routes ; tassements produits par les passages répétés pour les chemins.

*Comment s'appellent ces voies de communication qui sillonnent la campagne, les bois, les forêts, celles que vous empruntez le dimanche lorsque vous allez vous promener, cueillir du muguet ou des champignons ?*

Chemins de terre, chemins vicinaux.

*Comment s'appelle le chemin qui diminue la distance à parcourir ?*

Un raccourci.

*Connaissez-vous d'autres sortes de chemins ?*

chemin de montagne ;

trace : chemin dans la neige, dans l'herbe.