

Le comportement terminologique et les attitudes face aux langues en contexte de changement planifié : une analyse comparative de deux milieux de travail

Denise Daoust

Volume 20, Number 2, 1991

Linguistique au Québec

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/602708ar>

DOI: <https://doi.org/10.7202/602708ar>

[See table of contents](#)

Publisher(s)

Université du Québec à Montréal

ISSN

0710-0167 (print)

1705-4591 (digital)

[Explore this journal](#)

Cite this article

Daoust, D. (1991). Le comportement terminologique et les attitudes face aux langues en contexte de changement planifié : une analyse comparative de deux milieux de travail. *Revue québécoise de linguistique*, 20(2), 145–167.
<https://doi.org/10.7202/602708ar>

Article abstract

The introduction of French terminology, in the context of Québec's language planning policy of the workplace, poses special problems for the analysis of language choice and linguistic change. In 1983, we collected data in a trucking company, which allowed us to identify certain sociodemographic, occupational, organizational and attitudinal factors which influence language usage in a multilingual context where languages are in conflict and linguistic change is imposed. The analysis of this data, based on information collected through a questionnaire answered by 453 workers, suggests that there exists a complex relationship between some sociodemographic, attitudinal and organizational variables and, among other things, the choice of French or English for the technical terms tested. In the present article, we confront some of these results with comparable data collected in 1986 in two manufacturing companies, where our questionnaire was answered by 361 workers. We concentrate on the relationship between the variables "sex" and "occupation" and language choice for technical terms as well as for certain attitudes.

LE COMPORTEMENT TERMINOLOGIQUE ET LES ATTITUDES FACE AUX LANGUES EN CONTEXTE DE CHANGEMENT PLANIFIÉ: UNE ANALYSE COMPARATIVE DE DEUX MILIEUX DE TRAVAIL*

Denise Daoust

0. Introduction

Depuis quelques années, nous examinons certains facteurs extra-linguistiques qui sous-tendent le choix des langues pour la terminologie – de l'anglais ou du français – et le changement des habitudes langagières en milieu de travail, dans le contexte de la politique québécoise en matière d'aménagement linguistique¹. Pour ce faire, nous disposons de données linguistiques / terminologiques et sociolinguistiques recueillies dans trois entreprises québécoises. Les données ont été regroupées en deux corpus d'analyse en fonction des secteurs d'activité économique: un premier corpus, recueilli en 1983, provient d'une entreprise dans le domaine du transport²,

* Une version préliminaire de ce texte a fait l'objet d'une communication présentée au 9ième Congrès de l'Association internationale de linguistique appliquée (AILA) tenu à Thessaloniki en Grèce, du 15 au 21 avril 1990.

Les données qui forment la base de ce corpus d'analyse ont été recueillies en 1983 et en 1986 alors que j'occupais un poste de chercheur à l'Office de la langue française. Je tiens, ici, à remercier l'Office de la langue française qui m'a autorisé à utiliser les données et à poursuivre mes recherches dans le cadre de mes nouvelles fonctions comme professeure-chercheuse à l'Université du Québec à Montréal. Je remercie aussi l'Université du Québec à Montréal, qui m'a accordé une subvention (1989-1991) pour la poursuite de mes recherches.

1. La Charte de la langue française, en vigueur au Québec depuis 1977 vise, non seulement la valorisation socio-économique, politique et sociolinguistique du français dans tous les domaines publics, mais aussi la promotion du français dans les domaines techniques et scientifiques. Pour ce faire, elle exige, entre autres choses, que l'entreprise privée se dote d'une terminologie de langue française et s'assure de son utilisation dans tous les types de communications, écrites et orales.

2. Il s'agit d'une recherche évaluative qui comprend deux volets, et qui s'échelonne en deux temps. Le premier volet descriptif, dont il est question aujourd'hui, est basé sur l'analyse de données recueillies en 1983 et 1986, et vise à faire le point sur la situation linguistique / terminologique et sociolinguistique dans l'entreprise. Le deuxième volet, comparatif et évaluatif, consiste, à partir de données recueillies à un moment ultérieur dans les mêmes entreprises, à vérifier s'il y a eu ou non, changement linguistique et sociolinguistique dans ces entreprises, et à identifier et analyser les facteurs extra-linguistiques responsables de la situation. Cette deuxième étape débute à peine: un premier corpus de données comparatives a été recueilli en 1990 dans l'entreprise de transport, ce qui permettra de comparer la situation avec celle qui prévalait dans la même entreprise en 1983. Éventuellement, nous comptons aussi retourner dans les entreprises manufacturières recueillir un corpus de données comparables à celui que nous avons recueilli en 1986.

alors que l'autre a été recueilli en 1986, dans deux entreprises du secteur manufacturier, dans le domaine de la fabrication de chaussures.

Nos données ont été recueillies dans le cadre d'enquêtes par questionnaire à remplir par le répondant, de type fermé, à choix multiple, d'une durée d'environ vingt minutes, dont une version équivalente a été distribuée à tous les employés des entreprises étudiées. L'échantillon final pour l'entreprise de transport comprend 453 répondants de tous les niveaux hiérarchiques, soit 60% des travailleurs. Les résultats de cette étude de cas, que nous analysons dans le détail depuis quelques années, constituent une base de comparaison et fournissent les hypothèses dont nous allons discuter aujourd'hui. La deuxième enquête de 1986 porte sur 361 travailleurs des deux entreprises manufacturières, qui représentent 48% des 750 employés.

Les deux catégories d'entreprises sont comparables quant à leur niveau de technologie et quant à la langue maternelle des employés. La grande majorité (96,2%) des travailleurs de tous niveaux de l'entreprise de transport ont le français comme langue maternelle; c'est aussi le cas pour 90,6% de la population des entreprises manufacturières. Règle générale, la langue de travail est le français. Il nous est apparu qu'un tel milieu essentiellement favorable au français serait idéal pour mesurer le degré réel de pénétration de la terminologie de langue française et d'identifier les facteurs-clés liés au choix du français ou de l'anglais dans le contexte de l'entreprise privée où les deux langues se font concurrence, même en ce qui concerne les travailleurs francophones.

Les questionnaires utilisés fournissent des renseignements: 1) *sociodémographiques* (âge, sexe, langue maternelle, niveau de scolarité, etc.); 2) *occupationnels et organisationnels* (poste, canal de communication principal au travail: l'oral ou l'écrit, réseaux communicationnels, communications hiérarchiques, inter et intra-entreprises, etc.). Ils contiennent aussi des données sur: 3) la *perception* des répondants par rapport à leur comportement terminologique dans plusieurs types de communications orales et écrites et dans différentes situations, hiérarchiques et organisationnelles, de même que 4) des renseignements sur les *attitudes et opinions* par rapport, entre autres, à la capacité du français et de l'anglais à exprimer les réalités techniques, au processus de francisation en général, à la perception d'un changement en cours et à l'implication personnelle dans le processus de francisation, etc. Enfin, ils fournissent des renseignements sur: 5) le *comportement terminologique «réel»* des répondants par rapport à des termes techniques spécifiques (dix dans l'entreprise de transport et douze dans les entreprises manufacturières), tant à l'oral

qu'à l'écrit. Ces dernières données proviennent d'un choix entre les termes techniques français et leurs équivalents anglais présentés dans deux sections distinctes du questionnaire³.

Nos analyses des données de 1983 de l'entreprise de transport tendent à démontrer que, mis à part le niveau de scolarité dont l'importance semble prépondérante, les variables sociodémographiques comme l'âge et le sexe jouent un rôle secondaire en regard du choix réel des langues pour les termes techniques, quand on prend en compte toutes les catégories de variables simultanément. C'est plutôt le poste, en ce qu'il représente certaines fonctions communicationnelles et organisationnelles, qui a une valeur explicative plus importante. Mais plus encore, ce sont certaines attitudes et opinions spécifiques qui rendent compte du comportement terminologique réel (voir Daoust 1987a, b, c et ms., 1988). En fait, mis à part le niveau de scolarité, de même que les variables occupationnelles (poste, canal de communication, ...) les analyses statistiques de régression permettent de postuler l'hypothèse que les variables sociodémographiques examinées (âge, sexe, ...), quand elles exercent une influence sur le choix réel de la langue pour les termes techniques, le font à travers les attitudes et opinions qu'elles génèrent, en quelque sorte (voir Daoust ms., 1988).

Nous allons maintenant confronter ces résultats aux données recueillies en 1986 dans les entreprises manufacturières de la chaussure de façon à vérifier le bien-fondé de ces hypothèses. Pour ce faire, nous allons examiner les relations qu'entretiennent deux facteurs sociodémographique et occupationnel importants: le sexe et le poste, en regard du comportement terminologique de nos répondants. Nous examinerons ensuite certaines attitudes et opinions qui se sont révélées être des facteurs explicatifs importants.

1. La situation terminologique

Les tableaux 1 et 2 explicitent la situation terminologique. Le tableau 1 représente le comportement terminologique «réel» des répondants de l'entreprise de transport, c'est-à-dire, leur choix de langue pour l'emploi des dix termes techniques testés. Comme on peut le constater, nos répondants font un assez grand usage de l'anglais.

3. Voir Daoust ms. 1988 pour une justification de cette approche.

Tableau 1
L'entreprise de transport:
la langue des dix paires de termes techniques.
 Fréquences générales d'utilisation dans les communications orales.

LES PAIRES DE TERMES	TERME ANGLAIS %	LES DEUX %	TERME FRANÇAIS %	N
Truck load/Chargement complet	37,6	29,0	33,4	359
Fuel/Carburant	40,5	31,0	28,5	407
Trailer/Remorque	45,6	34,0	20,4	406
Bill of lading/Connaissance	46,5	35,5	17,6	391
Cash collect/Port dû	57,2	27,0	15,8	355
Dispatch/Répartition	60,5	26,2	13,2	400
Lift truck/Chariot élévateur	67,7	20,4	11,9	353
O.S. & D.*/S.M.A.*	73,2	18,7	8,1	284
Pro Bill/Facture provisoire de transport	80,8	12,6	6,6	381
C.O.D.*/C.R.*	84,4	10,8	4,8	372

*O.S. & D. = *Over, short and damaged*

*S.M.A. = *Surplus, manquant et avarie*

*C.O.D. = *Cash on delivery*

*C.R. = *Crédit sur réception*

La situation terminologique est quelque peu différente dans les entreprises manufacturières, comme on le voit dans le tableau 2.

Tableau 2
**Les entreprises manufacturières de la chaussure:
 la langue des douze paires de termes techniques.**
 Fréquences générales d'utilisation dans les communications orales

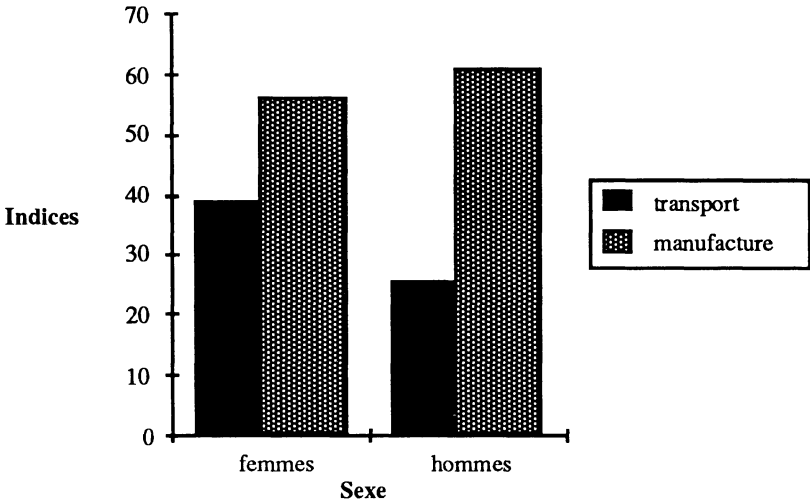
LES PAIRES DE TERMES	TERME	LES DEUX	TERME	N
	ANGLAIS (Seulement/ Surtout)		FRANÇAIS (Seulement/ Surtout)	
	%	%	%	
Needle/Aiguille	2,1	5,1	92,8	195
Last/Forme	3,5	8,5	88,1	201
Black/Noir	6,3	20,1	73,6	284
Work order/Feuille de route	10,2	18,0	71,9	167
Stapple puller/Arrache-crampon	13,2	14,9	71,9	114
Splitting knife/Lame à refendre	40,2	19,6	40,2	102
Die/Emporte-pièce	42,2	15,7	42,1	178
Spray gun/Pistolet	45,3	20,4	34,3	137
Shipping/Expédition	46,6	29,1	24,4	234
Box toe ou Hard toe-puff/Bout dur	54,9	16,7	28,4	215
Rack/Étagère	58,8	17,3	23,8	277

L'utilisation de l'anglais est cependant relativement importante pour au moins la moitié des douze termes testés. Cependant, comme c'était le cas pour l'entreprise de transport, on constate qu'il y a de grands écarts au niveau des termes pris individuellement.

2. Les variables «sexe» et «poste»

Examinons maintenant le rôle des variables sexe et poste en regard du comportement terminologique.

Figure 1
Les deux catégories d'entreprises.
 La comparaison, en fonction du sexe, de l'utilisation du français
 pour les termes techniques testés.



Données cumulées pour les termes, et présentées sous forme d'indices de francisation.

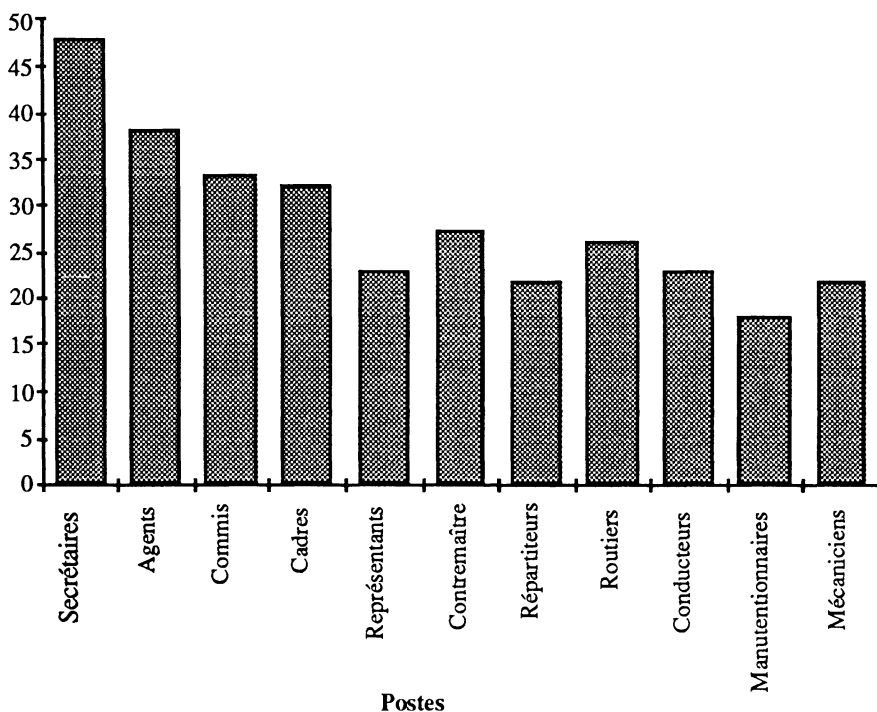
Indices: $1/2 (2 \times \% \text{ français} + \% \text{ les deux: anglais-français})$

La figure 1 représente l'utilisation des termes en fonction du sexe. Nous mettons en contraste les données pour les deux catégories d'entreprises. Il ressort clairement que les femmes utilisent davantage de termes français que les hommes dans l'entreprise de transport, et le contraire, bien que ce soit moins prononcé, dans les entreprises manufacturières.

Regardons maintenant la figure 2, qui représente le degré d'utilisation du français pour les dix termes testés dans l'entreprise de transport, en fonction du poste. Dans l'ensemble, les cols blancs, qui sont regroupés sur la gauche de la figure, se démarquent des cols bleus en ce qui a trait au choix de langue pour les dix paires de termes. Les secrétaires font nettement un plus grand usage du français, suivies des agents, puis des commis et des cadres. Or, toutes les secrétaires (32 au total) sont des femmes. Doit-on en conclure que c'est le fait d'être femme qui rend

compte de l'utilisation du français chez les secrétaires? Pourtant, si on regarde les commis, dont 64,5% sont des femmes (sur un total de 89), on se rend compte que le comportement terminologique de ceux-ci ne se distingue pas de façon significative de celui des cadres, qui, pourtant, sont tous des hommes (40 au total).

Figure 2
L'entreprise de transport.
 Indices d'utilisation du français pour les termes techniques
 en fonction du poste.



Données cumulées pour les 10 termes testés.

Indices: $1/2 (2 \times \% \text{ français} + \% \text{ les deux: anglais-français})$

Par ailleurs, près de la moitié des agents (46,2% sur un total de 26) sont des hommes, et pourtant, ce groupe se distingue par une assez forte utilisation du

français. Enfin, une analyse des attitudes et perceptions révèle que le groupe des secrétaires ne se distingue pas de façon significative des autres groupes occupationnels. On doit en conclure que les différences au niveau de la langue de la terminologie doivent être liées au poste et non au sexe. Les analyses statistiques de régression confirment d'ailleurs cette hypothèse. Le poste est donc un facteur déterminant, et le facteur sexe n'est important qu'en autant qu'il est étroitement corrélé au poste. D'ailleurs, on sait que les secrétaires et les agents d'administration jouent, dans l'entreprise, un rôle important au niveau de l'application des politiques linguistiques de celle-ci. Ce sont eux, surtout les secrétaires, qui traduisent les textes, les révisent et souvent même les composent. Ces dernières sont souvent chargées de franciser la terminologie de même que les documents écrits. Elles subissent donc une forte pression de la part de la haute direction qui, de son côté, doit, conformément à la loi, assurer la francisation de l'entreprise. Ce n'est donc pas en tant que femmes qu'elles assument ce rôle, mais bien à cause de leur fonction de technicien de la langue.

L'analyse contrastée des variables sexe et poste (figures 1 et 2) met en évidence le fait que le changement linguistique planifié possède une dynamique propre. En effet, on sait quel rôle les femmes jouent au niveau du changement naturel. Par exemple, il est démontré que les femmes utilisent davantage les formes normatives dans un contexte de variation qu'on pourrait qualifier de stable. Par contre, elles sont souvent à l'avant-garde du changement dans un contexte où une variante tend à être perçue comme socialement valorisée (voir Fasold, 1990; Labov, 1972; Milroy, 1987). Or, dans le contexte du changement planifié, du moins dans le monde de l'entreprise, il semble que les motivations qui déterminent le choix des langues soient plutôt d'ordre socio-économique et occupationnel.

Comparons maintenant ces données avec celles des deux entreprises manufacturières. Revenons d'abord à la figure 1, qui présente les niveaux d'utilisation du français pour les termes, en fonction du sexe. Il ressort que les femmes utilisent davantage de termes techniques de langue anglaise que les hommes. La situation est donc inversée par rapport à celle qu'on trouve dans l'entreprise de transport, où les femmes font un plus grand usage du français que leurs collègues masculins.

La figure 3 représente le degré d'utilisation du français des termes dans les entreprises manufacturières, en fonction du poste. Règle générale, les cols blancs, qui sont sur la gauche du tableau, et notamment les secrétaires, font un moins grand

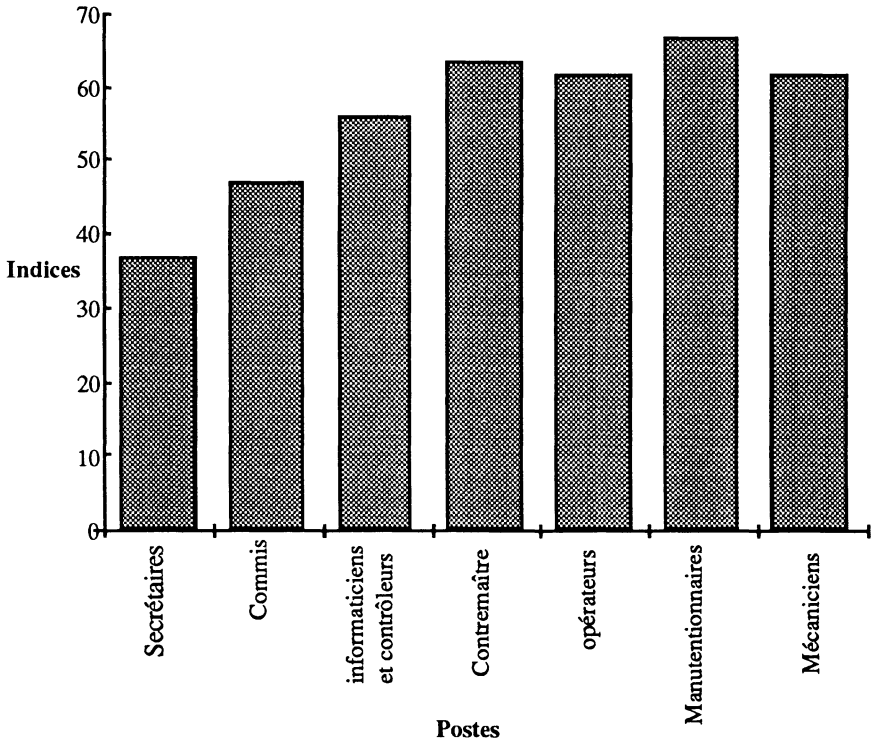
usage du français que les cols bleus⁴. Encore une fois, la situation est inversée par rapport à celle qu'on a décrite pour l'entreprise de transport.

Dans le cas des entreprises manufacturières, notons, en ce qui concerne la répartition par rapport au sexe, que toutes les secrétaires, cinq au total, deux des cinq commis et 174 des 294 opérateurs (59,2% des opérateurs) sont des femmes. On constate, dans la figure 3, que, pour l'ensemble des postes présentés, les secrétaires accusent l'indice de francisation le plus bas: .37; les commis ont un indice de francisation un peu plus élevé: .47. Si on compare maintenant le comportement terminologique des femmes et des hommes qui occupent le poste d'opérateur, on doit conclure que le sexe n'exerce pas d'influence significative sur ce point, puisque la moyenne des indices de francisation pour les femmes opératrices est de .63 contre .60 pour les hommes opérateurs. Il en va de même pour les contremaîtres et assistants-contremaîtres dont 5, sur un total de 15, sont des femmes.

Il ressort que, tout comme c'était le cas dans l'entreprise de transport, c'est le poste qui exerce une influence prépondérante sur le choix de langue pour les termes techniques, et non pas le sexe, comme on aurait pu le croire. Ce deuxième corpus, constitué des données sur les entreprises manufacturières, confirme ainsi le fait que le changement linguistique planifié, en milieu de travail, comporte une dynamique qui lui est propre, et qui le distingue du changement linguistique naturel.

4. On notera que les opérateurs forment la majorité de notre corpus: il sont au nombre de 294. Leurs fonctions correspondent plus ou moins à celles qu'exercent les routiers et conducteurs dans l'entreprise de transport.

Figure 3
Les deux entreprises manufacturières.
 Indices d'utilisation du français pour les termes techniques
 en fonction du poste.



Données cumulées pour les douze termes testés.
 Indices: $1/2 (2 \times \% \text{ français} + \% \text{ les deux: anglais-français})$

3. Les attitudes

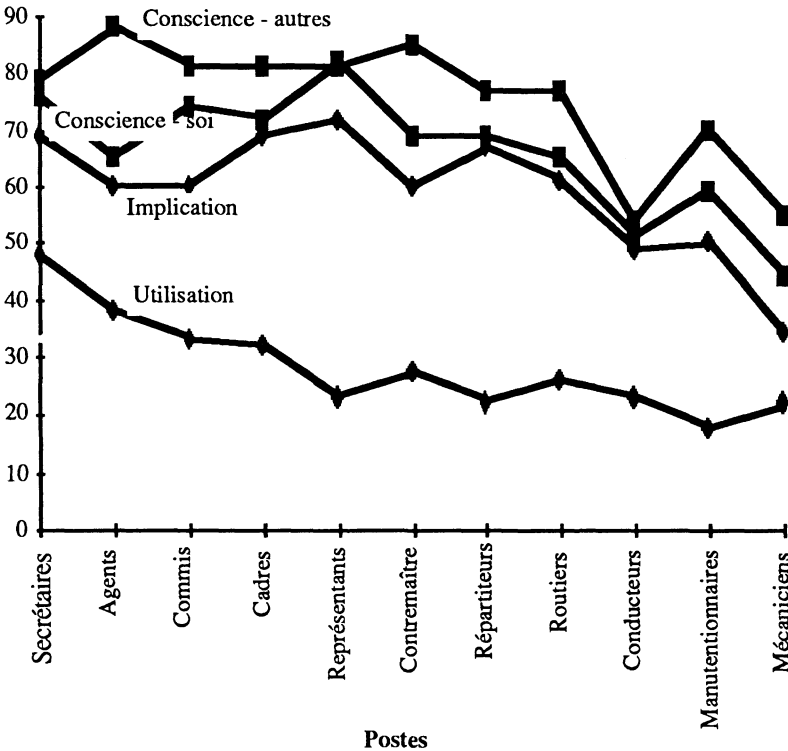
Nous avons déjà fait une analyse détaillée du rôle des opinions et attitudes sur le comportement terminologique des répondants de l'entreprise de transport (Daoust, 1987a, b, c et ms., 1988). Nous avons trouvé que certaines catégories d'attitudes et

d'opinions, dont l'implication personnelle dans le processus de francisation de son entreprise ainsi que la perception d'un changement amorcé, dans son propre comportement linguistique, comme dans celui de son entourage, vers une plus grande utilisation du français pour les termes techniques, comptent parmi les facteurs clés du changement terminologique dans le milieu de l'entreprise. Ces opinions interagissent de façon complexe avec certains facteurs sociodémographiques, dont le poste.

La figure 4 explicite cette relation entre le comportement terminologique «réel» et les attitudes que nous venons de mentionner, en fonction du poste, dans l'entreprise de transport. La ligne du bas représente les indices d'utilisation du français pour les termes techniques, alors que les trois lignes du haut représentent la perception du degré d'implication dans l'effort de francisation de l'entreprise et la prise de conscience qu'un changement terminologique est en cours dans son propre comportement, comme dans celui de son entourage. On constate que les courbes représentant ces attitudes sont relativement parallèles à celle qui représente le choix concret du français pour les termes techniques. Les analyses de régression effectuées ont d'ailleurs démontré que ces attitudes étaient liées à une plus grande utilisation du français. Il ressort que, règle générale, les cols blancs sont relativement plus conscients que les cols bleus que leur entourage utilise davantage de termes français et qu'eux-mêmes sont en train d'effectuer un changement vers le français dans leur propre comportement terminologique. C'est ce qu'on voit dans les deux lignes du haut. De plus, les cols blancs se sentent, toute proportion gardée, plus impliqués dans le processus de francisation que leurs collègues cols bleus. C'est ce que révèle la troisième ligne du haut.

Figure 4
L'entreprise de transport.

La comparaison, en fonction du poste, entre la langue utilisée par les répondants pour les dix paires de termes, le niveau de conscience d'un changement terminologique vers le français en cours dans leur entreprise et dans leur propre comportement, de même que la perception de leur degré d'implication dans l'effort de francisation de leur entreprise.



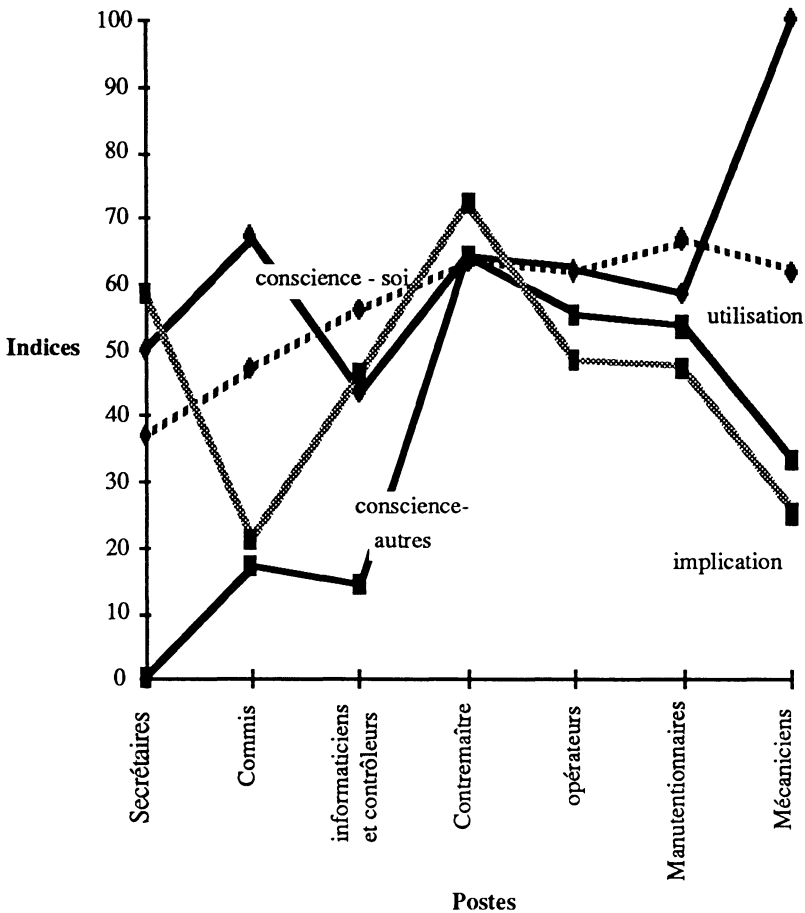
Données présentées sous forme d'indices de francisation.

Indices. Termes: 1/2 (2 X % français + % les deux: anglais-français); *Implication*: 1/4 (4 X % très impliqué + 3 X % modérément impliqué + 2 X % peu impliqué + % très peu impliqué); *Conscience*: 1/2 (2 X % oui + % ne sait pas)

Figure 5

Les entreprises manufacturières.

La comparaison, en fonction du poste, entre la langue utilisée par les répondants pour les douze paires de termes, le niveau de conscience d'un changement terminologique vers le français en cours dans leur entreprise et dans leur propre comportement, de même que la perception de leur degré d'implication dans l'effort de francisation de leur entreprise.



Données présentées sous forme d'indices de francisation.

Indices. Termes: 1/2 (2 X % français + % les deux: anglais-français); *Implication:* 1/4 (4 X % très impliqué + 3 X % modérément impliqué + 2 X % peu impliqué + % très peu impliqué); *Conscience:* 1/2 (2 X % oui + % ne sait pas)

Reportons-nous maintenant aux données recueillies dans les entreprises manufacturières où, là encore, certaines attitudes semblent constituer des indices assez fiables de l'utilisation de termes techniques de langue française.

Sur la figure 5, les postes de cols blancs sont regroupés à gauche, les postes de cols bleus, à droite. On remarque immédiatement que les deux groupes se distinguent, tant au niveau des attitudes qu'au niveau du comportement terminologique (ligne «utilisation»). Pour ce qui est des attitudes, on voit que les cols blancs accusent une fluctuation importante à ce niveau, ce qui n'est pas le cas pour les cols bleus dont les attitudes sont relativement plus homogènes. Malgré tout, une tendance se dessine.

Ainsi, à la question de savoir si nos répondants croyaient que leur entourage faisait une plus grande utilisation qu'auparavant de termes techniques de langue française, il s'est avéré que plus de cols bleus que de cols blancs (62,5% des cols bleus contre 56,3% des cols blancs) se sont dits conscients qu'un changement terminologique vers le français était en cours dans leur entourage. Cette opinion est à rapprocher des données sur le comportement terminologique, qui indiquent que les cols bleus font un usage plus grand de termes techniques de langue française que les cols blancs (figure 3). Ceci confirme, encore une fois, que des opinions de ce type constituent des indices fiables du comportement terminologique.

On aura remarqué que la tendance que nous venons de décrire par rapport à la prise de conscience d'un changement en cours dans l'entourage va à l'encontre de celle que nous avons trouvée dans l'entreprise de transport (figure 4), où ce sont les cols blancs qui sont davantage conscients d'un changement en cours dans leur milieu. Cette différence de perception est peut-être attribuable au fait que la haute direction de l'entreprise de transport avait déjà amorcé une campagne de promotion de la terminologie de langue française avant notre cueillette de données. De plus, la haute direction avait demandé explicitement aux cadres et aux employés de bureau de participer activement à cette campagne de francisation. La situation était tout autre dans les entreprises manufacturières où aucune démarche dans ce sens n'avait encore été entreprise. Il demeure que les tendances au niveau des attitudes qui sont exprimées dans cette figure vont de paire avec le comportement terminologique «réel» des groupes de travailleurs.

Si on examine la perception que les répondants des entreprises manufacturières ont de leur propre comportement terminologique, il s'avère que les cols bleus sont encore une fois plus nombreux (54,4%) que de cols blancs (33,3%) à déclarer être conscients d'être eux-mêmes en train d'effectuer un changement vers une plus grande utilisation de termes techniques de langue française. Encore une fois, la tendance générale dans les entreprises manufacturières diffère de celle qui a cours dans l'entreprise de transport, où la majorité des cols blancs, dont 74,4% des cadres et 71,4% des secrétaires, déclare être conscient d'utiliser davantage de termes techniques de langue française.

Si on se reporte de nouveau à la figure 5, on remarque que la troisième opinion représentée est, elle aussi, à mettre en parallèle avec le comportement terminologique des répondants. Il s'agit de la perception que les employés ont de leur degré d'implication dans le processus de francisation de leur entreprise. Sans entrer dans le détail de l'analyse, on peut dire que, comme les deux autres opinions examinées, celle-ci suit plus ou moins la courbe de la ligne qui représente l'utilisation du français pour les termes testés, surtout en ce qui a trait aux cols bleus.

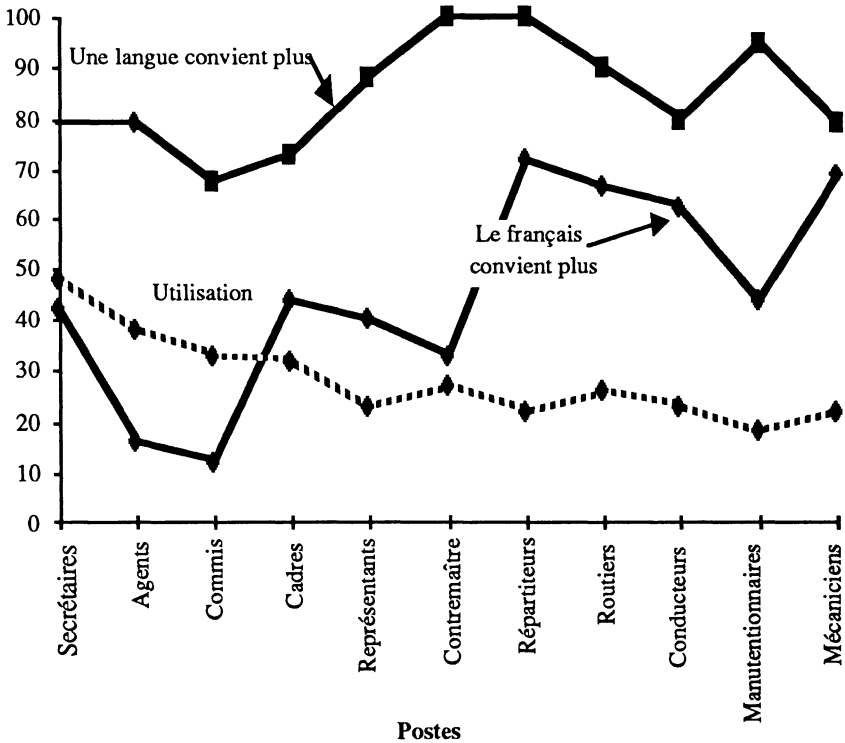
Arrêtons-nous maintenant à une autre catégorie d'attitudes qui révèle la complexité des relations entre les attitudes et le comportement terminologique en milieu de travail. Il s'agit d'opinions qu'on pourrait qualifier de préjugés sur les langues.

Nos analyses de l'entreprise de transport ont démontré que, en ce qui concerne certaines catégories de travailleurs, le fait d'utiliser plus ou moins de français semble indépendant, jusque dans une certaine mesure, de certains de ces préjugés. Par exemple, le fait de croire que le français est une langue mieux adaptée que l'anglais pour discuter de réalités techniques, ou l'inverse, ne constitue pas toujours un indice fiable du degré d'utilisation de la terminologie de langue française. C'est ce

Figure 6

L'entreprise de transport.

La comparaison, en fonction du poste, entre la langue utilisée par les répondants pour les dix paires de termes («Utilisation»), et leur opinion sur la capacité du français ou de l'anglais à mieux exprimer les réalités techniques.



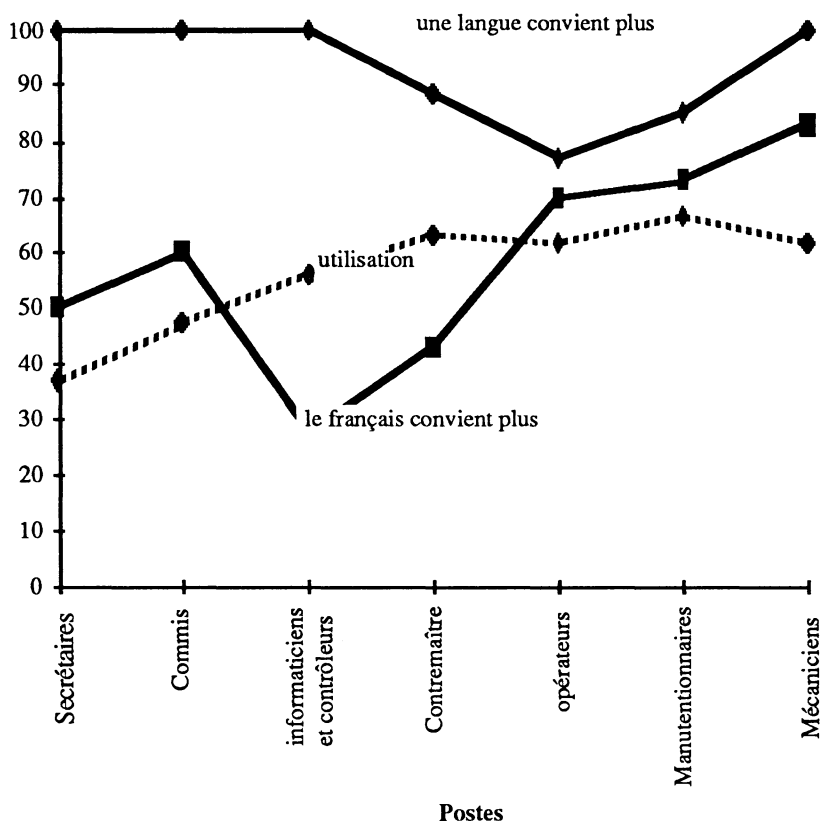
Données présentées sous forme d'indices de francisation.

Indices. Termes: 1/2 (2 X % français + % les deux: anglais-français); Une langue convient plus: 1/2 (2 X % oui + % ne sait pas)

qu'on voit dans la figure 6. La ligne du haut représente l'opinion qu'il y a une langue, de l'anglais ou du français, qui convient mieux pour exprimer des réalités techniques. Les cols bleus, sur la droite de la figure, sont davantage convaincus que les cols blancs qu'il y a, en effet, une des deux langues qui possède des qualités intrinsèques lui permettant de mieux rendre les réalités techniques. Parmi ceux qui partagent cette opinion, ce sont encore les cols bleus qui sont les plus nombreux à croire que c'est le français qui convient mieux aux discussions techniques. C'est ce qu'on voit par la ligne noire au centre. Pourtant, nos données sur l'entreprise de transport indiquent clairement que ce sont les cols bleus qui utilisent davantage l'anglais pour les termes techniques testés. Étant donné qu'on retrouve ce même type de divorce entre le comportement «réel» et d'autres opinions de ce genre concernant les qualités intrinsèques des langues, on en conclut que le fait d'avoir un préjugé favorable au français n'incite pas nécessairement à en faire un plus grand usage. À l'opposé, le fait d'entretenir des préjugés défavorables au français, comme c'est le cas surtout pour les agents et les commis, de même que pour une bonne proportion des cadres et des secrétaires, n'empêche pas une utilisation assez importante de terminologie de langue française. On a d'ailleurs vu plus haut que ce sont justement ces groupes qui font un plus grand usage du français. Il semblerait donc que d'autres attitudes et opinions, sans doute du type de celles qu'on a examinées dans la figure 4, pèsent davantage sur le comportement terminologique et incitent à utiliser le français.

La figure 7, qui présente les données des entreprises manufacturières par rapport à ces mêmes préjugés, indique qu'on retrouve les mêmes tendances relativement aux préjugés linguistiques que celles qu'on vient de décrire pour l'entreprise de transport. Règle générale, ce sont aussi les cols bleus qui entretiennent davantage de préjugés favorables au français. C'est ce que révèle la ligne noire du bas qui représente le choix du français comme langue la mieux adaptée aux réalités techniques. En effet, 70,7% des cols bleus des entreprises manufacturières qui croient qu'une des deux langues convient mieux aux discussions techniques, ont choisi le français comme étant la mieux adaptée; à titre d'exemple, dans l'entreprise de transport, 65,7% des routiers et 61,8% des conducteurs dans le même contexte, ont aussi opté pour le français.

Figure 7
 Les entreprises manufacturières
 La comparaison, en fonction du poste, entre la langue utilisée
 par les répondants pour les douze paires de termes («Utilisation»), et leur opinion
 sur la capacité du français ou de l'anglais à mieux exprimer les réalités techniques.



Données présentées sous forme d'indices de francisation.

Indices. Termes: 1/2 (2 X % français + % les deux: anglais-français); Une langue convient plus: 1/2 (2 X % oui + % ne sait pas)

Pour ce qui est des entreprises manufacturières, les cols blancs sont plus partagés que les cols bleus quant à leur choix de la langue qu'ils considèrent mieux

adaptée intrinsèquement pour rendre les réalités techniques, bien que, dans l'ensemble, ils sont plus favorables à l'anglais. Ainsi, 43,5% des cols blancs de ces entreprises pensent que c'est le français qui est la langue la mieux adaptée, contre 56,5% qui ont opté pour l'anglais. On se souviendra que les cols blancs des entreprises manufacturières utilisent moins de français que leurs collègues cols bleus. Ceci revient à dire que les préjugés favorables au français vont de paire avec une plus grande utilisation du français.

De prime abord, ceci paraît logique, et conforme à l'analyse que nous avons proposée relativement aux attitudes et opinions présentées dans les figures 4 et 5. Pourtant, on se souviendra que, dans le cas de l'entreprise de transport, nous avons remarqué que le fait d'entretenir certains préjugés ne constituait pas un facteur prédictif du comportement terminologique «réel» (figure 6). À titre d'exemple, dans l'entreprise de transport, 88,5% des cadres qui croient qu'il existe des langues mieux adaptées intrinsèquement à l'expression des réalités techniques favorisent l'anglais; c'est aussi le cas de 84,2% des agents, de 56,1% des commis, de 66,6% des contre-maîtres et de 58,8% des secrétaires. Mais, ces préjugés ne reflètent pas le degré d'utilisation du français puisque ce sont les cols blancs qui utilisent plus de français que les cols bleus dans cette entreprise. Nous avons expliqué ceci par le fait qu'il y avait d'autres attitudes du type de celles que nous avons examinées dans la figure 4 qui pesaient sur le comportement terminologique. Il se peut aussi que les cadres, ayant, de par leurs fonctions, plus de contacts avec l'anglais, développent des préjugés favorables à l'anglais, d'autant plus que certains avantages professionnels sont liés à la connaissance et l'utilisation de cette langue. De même, les secrétaires et autres employés de bureau sont aussi en contact avec l'anglais, d'autant plus que, comme nous l'avons dit, ce sont souvent les secrétaires qui sont chargées de l'«opération francisation». Ces dernières se voient confiées des travaux de traduction ou de terminologie, bien qu'elles n'aient pas les connaissances techniques pour effectuer ces travaux. Elles sont donc confrontées aux «difficultés» de la langue française, ce qui peut sans doute expliquer, en partie, leur tendance à avoir des préjugés favorables à l'anglais. Cependant, comme elles assument un rôle important dans l'entreprise, et qu'elles subissent des pressions de la part de la haute direction au niveau de la francisation, il semble logique qu'elles soient portées, comme les autres cols blancs, à utiliser davantage de français que les cols bleus dont les fonctions les tiennent éloignés de la haute direction, surtout en ce qui concerne les routiers et transporteurs. D'autre part, les cols blancs dans l'entreprise de transport

sont nettement plus instruits que les cols bleus; ce facteur s'est révélé être en corrélation significative avec le choix des langues, un niveau de scolarité élevé favorisant une plus grande utilisation de terminologie de langue française. Ces deux facteurs, poste et niveau de scolarité étant en étroite corrélation, il se peut que, conjugués, ils permettent de rendre compte de ce rapport entre les préjugés linguistiques et le comportement terminologique.

Pour ce qui est des employés des entreprises manufacturières, dont le comportement terminologique se démarque de celui de leurs homologues de l'entreprise de transport, on peut avancer les hypothèses suivantes. Premièrement, le contexte organisationnel est très différent de celui de l'entreprise de transport. Cette dernière est une entreprise de service alors que les entreprises de la chaussure sont dans le secteur manufacturier. Dans le premier cas, les réseaux communicationnels et organisationnels sont centrés sur le client, alors que les employés des entreprises manufacturières n'ont pratiquement aucun contact avec l'extérieur. C'est peut-être ce qui explique en partie le fait que la motivation à utiliser le français semble moins grande dans les entreprises manufacturières. Même si les répondants des deux catégories d'entreprises affirment que la haute direction les encourage à utiliser une terminologie de langue française, on peut croire qu'il y a moins de pression dans les entreprises manufacturières à employer le français. D'ailleurs, dans cette catégorie d'entreprises, 66,7% des secrétaires et réceptionnistes qui déclarent ne pas utiliser plus de termes techniques de langue française qu'auparavant, expliquent leur comportement par le fait qu'elles n'ont «pas ou presque pas besoin d'utiliser les termes techniques en français». C'est aussi l'explication que donnent 19,6% des opérateurs et opératrices dans la même situation. De même, 22,4% de ce même groupe déclarent qu'ils «préfèrent utiliser les termes techniques en anglais». C'est aussi la raison que donnent 40,0% des commis, et 60,0% des contremaîtres et assistants-contremaîtres⁵.

Deuxièmement, dans les entreprises manufacturières, on constate que les différentes catégories d'employés n'ont pas beaucoup de contacts entre eux. Ceci est particulièrement vrai des opérateurs et opératrices qui exécutent le travail d'assemblage. Ces employés n'ont pas à se déplacer dans l'entreprise, et leurs contacts avec les employés de bureau et la direction de l'entreprise sont peu nombreux.

5. Malheureusement, nous ne disposons pas de données explicatives comparables pour l'entreprise de transport (1983).

Troisièmement, rappelons que les deux catégories d'entreprises ne sont pas au même stade de francisation terminologique. Nous avons mentionné le fait qu'une campagne de francisation était déjà en cours dans l'entreprise de transport. La situation n'est pas la même dans les entreprises manufacturières où la campagne de francisation terminologique prévue n'était pas encore commencée au moment de notre cueillette de données.

Il semble plausible de postuler l'hypothèse que les différences entre les deux catégories d'entreprises, au niveau des préjugés linguistiques et de leurs liens avec le comportement terminologique, sont liées au fait que, dans l'entreprise de transport, nous assistons à un changement en cours qui se traduit par une incohérence apparente au niveau de certaines opinions, alors que dans les entreprises manufacturières, aucun changement n'est encore perceptible.

4. Conclusion

Nous avons tenté de décortiquer ici la dynamique du choix des langues pour les termes techniques dans l'entreprise. Nous avons vu la complexité des relations entre les deux facteurs examinés: le sexe et le poste. Alors que, au départ, le sexe semblait être une variable explicative importante, nous avons constaté qu'elle était en fait subordonnée au facteur occupationnel, qui lui, conditionne directement le comportement terminologique des travailleurs. Ceci est vrai pour les deux entreprises. Ceci nous a amené à conclure que les facteurs extra-linguistiques qui conditionnent le comportement terminologique en milieu de travail, dans le contexte de l'application d'une loi linguistique, ne jouent pas le même rôle qu'on leur reconnaît dans un contexte social «naturel» où les forces sociolinguistiques s'affrontent dans un climat de libre concurrence. Dans l'entreprise, ce sont des motivations d'ordre socio-économiques qui déterminent le choix des langues. D'ailleurs, on a vu que, dans les entreprises manufacturières, les femmes utilisent plus d'anglais que les hommes, alors que c'est l'inverse dans l'entreprise de transport. Ceci confirme le fait que le comportement terminologique n'est compréhensible que si on l'examine en fonction du rôle occupationnel et organisationnel des travailleurs.

Par ailleurs, en confrontant certaines opinions et attitudes, le poste et le comportement terminologique, nous avons conclu que certaines catégories

d'opinions et attitudes sont de bons indices du niveau d'utilisation de termes techniques de langue française. Par contre, nous avons aussi vu que certains préjugés sur la langue ne constituent pas toujours des indices fiables de ce même niveau d'utilisation du français. Il doit donc y avoir différentes catégories d'attitudes qui pèsent sur le comportement, celles-ci étant sans doute hiérarchisées par rapport aux variables sociodémographiques et occupationnelles qu'elles conditionnent. Par ailleurs, nous avons aussi de bonnes raisons de croire que ces opinions et attitudes peuvent être modifiées de l'extérieur, et que, dans ce sens, une campagne de francisation comme celle qui était en cours dans l'entreprise de transport, peut être à l'origine de changements d'attitudes. C'est ce qui pourrait expliquer l'incohérence apparente entre certaines attitudes et le comportement terminologique.

Denise Daoust
Université du Québec à Montréal

Références

- DAOUST, Denise (1987a) *Le changement terminologique dans une entreprise de transport: l'étude de quelques facteurs sociolinguistiques déterminants*, Office de la langue française, Collection «Langues et sociétés», Québec, Les publications du Québec, 150 p.
- DAOUST, Denise (1987b) «L'implantation terminologique: comportements, perceptions et attitudes», *Bulletin de l'ACLA, Actes du 18^e Colloque annuel*, volume 9, n^o2, pp.17-33.
- DAOUST, Denise (1987c) «Planned Change and Lexical Variation», *Language Problems and Language Planning*, volume 11, n^o2, pp.148-165.
- DAOUST, Denise (1988) «Sociolinguistic Analysis of Directed Lexical Change», manuscrit présenté à la conférence *NWAVE-XVII, Colloque international sur la variation linguistique*, octobre, Université de Montréal.
- FASOLD, Ralph (1990) *The Sociolinguistics of Language. Introduction to Sociolinguistics. Volume II*, Cambridge, Basil Blackwell, pp.89-118.
- LABOV, William (1972) *Sociolinguistic Patterns*, Philadelphia, Pennsylvania University Press, 344 p.
- MILROY, Lesley (1987) (2^{ième} éd.) *Language and Social Networks*, Cambridge, Basil Blackwell, 232 p.