LES NOMS DES ARRÊTS DE BUS À BÉJAÏA : DIMENSION CONTRASTIVE DE LA DÉNOMINATION DES LIEUX DE LA VILLE[1]

Résumé *: Cette étude s'intéresse à un aspect sociolinguistique des noms attribués à des espaces de transport à Bejaia-ville (Algérie). Il s'agit d'une analyse des noms d'arrêts de bus qui se situent dans les quartiers urbains de Bejaia et des discours qui y sont produits. A travers une enquête de terrain (recueil de données observables), nous avons essayé de savoir comment sont attribués des noms à des arrêts de bus et quelles sont les langues utilisées pour la dénomination de ces espaces. Notre intérêt est porté particulièrement sur la notion de non-lieu et les procédés utilisés dans le processus de dénomination de ces espaces. Nous nous sommes également intéressé aux raisons sous-tendant le choix de telle ou telle autre langue pour la dénomination des lieux de notre enquête.*

Mots clés : *Non-lieux, dénomination, discours, représentations*

THE NAMES OF BUS STOPS IN BÉJAÏA: CONTRASTIVE DIMENSION OF THE NAMING OF PLACES IN THE CITY

Abstract: *This study puts focus on a sociolinguistic aspect related to the names attributed to transport spaces in Bejaia (Algeria). This is an analysis of the names of bus stops that are located in Bejaia's urban neighborhoods and the discourse that is produced there. Through a field work (collection of observable data), we tried to find out how names are assigned to bus stops and which languages are used to label these spaces. Our interest is particularly focused on the notion of non-place and the processes under which spaces' naming go through. We are also interested in the reasons underlying particular language choice in order to name the places under investigation.*

Keywords : *Non-place**,** denomination, discourse, representations*

On a constaté durant cette dernière décennie une mutation accélérée et constante de la situation sociolinguistique de l'Algérie. Les langues en présence (arabe, berbère et français) qui sont déjà en conflit (Dourari, 2003) subissent de plein fouet les innombrables transformations politiques, culturelles et socio-économiques que vit le pays. En effet, le phénomène de mondialisation, l'éclatement des frontières internationales, avec notamment l'arrivée en masse des moyens de communication accessibles ou presque pour tous (chaînes satellitaires, Internet et téléphonie mobile), le déplacement des populations de plus en plus facile, l'urbanisation accélérée des villes (de nouvelles cités sont construites avec les formules de logements promotionnels, logements[2] AADL et LPP), les échanges commerciaux devenus très forts avec l'explosion des ventes en ligne, sont autant de facteurs qui ont favorisé le bouleversement des langues algériennes et les espaces de leur utilisation : l'arabe dialectal algérien et le berbère (ou tamazight) dans leurs nombreuses variétés régionales et sociales, l'arabe littéral et le français vivent des chamboulements de plusieurs ordres. Ces langues subissent la *(sur) modernisation* du pays et les conséquences apparaissent au niveau de leur utilisation par la population. Les langues s'affrontent,

[1] Mourad **Bektache**, Laboratoire LESMS, Université de Bejaïa, mbektache1@gmail.com

[2] Les cités AADL (Agence pour l'Amélioration et le Développement du Logement) et LPP *(logement* public promotionnel) sont des programmes de logement lancés depuis 2001par l'Etat algérien.

BDD-A29299 © 2018 Universitatea din Pitești
Provided by Diacronia.ro for IP 216.73.217.31 (2026-11-29 06:07:41 UTC)

changent et évoluent. Ni l'Etat, ni encore moins les partis politiques ou les associations n'ont de pouvoir sur elles. Les lois sur la généralisation de l'utilisation de la langue arabe promulguées depuis 1991[1] n'ont eu aucun effet sur le terrain, puisque l'arabe dialectal, le berbère et le français continuent à être utilisés dans les milieux officiels : administration, écoles, université… Les aéroports, les transports publics et privés, les autoroutes s'affichent en berbère, en arabe et en français. L'arabe standard ne domine pas tout seul les lieux.

Les espaces de transport sont des endroits où les langues s'affrontent. De plus en plus il y a de bus, de fourgons, d'aéroports, de voitures, d'autoroutes et de nouvelles villes. La *(sur) modernisation* se manifeste à travers les comportements socio-économiques et culturels des citoyens. Les populations se déplacent entre villes, wilayas, à l'intérieur du pays et à l'extérieur. Les langues, elles aussi, se déplacent. Ces espaces considérés comme des non-lieux par Marc Augé n'obéissent à aucune règle, puisqu'ils sont créés ou réinventés par la population elle-même. Les repères et marques frontalières imposés par les pouvoirs publics sont rayés. La modernisation des villes efface en effet toute marque : « la fidélité et l'attachement envers des lieux spécifiques se dissolvent sous l'effet de ce nouveau système » (Sennett, 2001 : 24). Suite aux multiples programmes de relogement lancé dans le pays, de nombreuses populations venues de différents endroits (bidonvilles, villages, etc.) dans les cités AADL et LPP, l'Algérie s'est confrontée au phénomène de choc de cultures et de langues : les populations se livrent à des batailles rangées à l'intérieur même des cités. Ces villes sont devenues des zones où les gens ne partagent pas les mêmes pratiques langagières. Un nouvel ordre établi des langues voit le jour.

Par ailleurs, peu de travaux ont été menés dans ce type de terrain en Algérie. Les seules études qui ont été réalisées s'intéressent aux pratiques sociolinguistiques des locuteurs dans des contextes de plurilinguisme. Nous en citerons, à titre d'exemple, les travaux de : N. Toualbi, 2000 ; K. Taleb Al-Ibrahimi, 1995 ; D. Morsly, 1996 ; M. L. Maougal, 2000 ; A. El-Imam, 2003 ; A. Dourari, 2003 ; 2002 ; et 2011 ; M. Benrabah, 1999. Il y a aussi quelques travaux d'onomastiques qui sont consacrés à l'étude des noms propres de lieux, de personnes physiques, etc. Nous pouvons citer, entre autres, les travaux du CRASC (Centre national de recherche en anthropologie sociale et culturelle de l'université d'Oran) consacrés entièrement à la toponymie algérienne, les travaux de F. Cheriguen (1993) et ceux de M. Lacheref (1998) qui ont mené les premières études onomastiques sur les noms de lieux en Algérie. Ces travaux ont donc pour objet d'étude des « noms stables » (statiques) qui relèvent de l'onomastique : hydronymie, toponymie… La dénomination des *lieux de transit* et les pratiques langagières qui s'y réalisent n'ont pas intéressé cette discipline puisque, telle qu'elle se définit « science de l'étymologie des noms propres », elle ne s'occupe pas de la sociolinguistique des noms des espaces de passage. Les travaux sur les non-lieux sont quasiment inexistants. Les non-lieux ont fait l'objet principalement de recherches anthropologiques et ethnologiques réalisées par Marc Augé en 1992. Dans son ouvrage : *Non-lieux. Introduction à une anthropologie de la surmodernité*, il définit le

[1]On peut citer la loi Nº 05-91 datée du 16 janvier 1991comprenant la généralisation de l'utilisation de la langue arabe et l'Ordonnance Nº 96-30 du 21 décembre 1996, entrée en vigueur le 5 juillet 1998. L'article 20 de la loi de 91 stipule : « Sous réserve d'une transcription esthétique et d'une expression correcte, les enseignes, les panneaux, les slogans, les symboles, les panneaux publicitaires ainsi que toute inscription lumineuse, sculptée ou gravée indiquant un établissement, un organisme, une entreprise ou un local et/ou mentionnant l'activité qui s'y exerce, sont exprimés dans la seule langue arabe ».

BDD-A29299 © 2018 Universitatea din Pitești
Provided by Diacronia.ro for IP 216.73.217.31 (2026-11-29 06:07:41 UTC)

néologisme « non-lieu » qui sous-tend toute son approche, centrée sur le rapport existant de l'espace à l'Homme, dans une perspective anthropologique précisément contemporaine, dans la mesure où celui-ci se livre à une analyse de certains milieux typiques, de ce qu'il nomme la « surmodernité ». Parmi les linguistes qui se sont penchés sur la question des espaces de transit, nous citerons Gumperz qui a consacré un chapitre, dans son ouvrage *Discourse Strategies (1982),* intitulé *Interethnic communication* portant sur les pratiques langagières dans des lieux interchangeables, dans lesquels de nombreuses langues se retrouvent confrontées, et ce, en *1982,* une décennie avant le dévoilement des études d'Augé qui plus tard nomme ces espaces de par leurs caractéristiques communes. Bien entendu, ceci a permis postérieurement l'ouverture d'une brèche dans laquelle allaient s'inscrire d'importantes recherches, parmi elles, notamment celles menées sur les pratiques langagières dans les aéroports ; des non-lieux par excellence où la distinction du plurilinguisme se fait sans difficulté. En 2010, Patrick Heinrich traite dans la revue Japanese Studies, qui consacre un numéro spécial intitulé « Language Choices at Naha Airport », du choix des langues à l'aéroport de Narita au Japon. Plus récemment, les travaux parus en 2011 d'Alexandre Duchêne et Ingrid Piller traitent de la gestion du plurilinguisme dans les aéroports suisses par rapport aux inégalités sociales auprès des employés.

Le concept de *non-lieu* lancé par Marc Augé[1], bien qu'emprunté à l'anthropologie, peut, dans une certaine mesure, répondre à la problématique des pratiques langagières qui se réalisent dans des espaces de transit. Ces endroits, il est vrai, n'ont pas de locuteurs précis comme, par exemple, les habitants de certains quartiers, de villages,... Hormis les fonctionnaires qui y travaillent, les gens n'y trouvent aucune attache. Ils sont de passage. D'où la difficulté, du point de vue épistémologique, d'appliquer des concepts de sociolinguistique (identité linguistique, variable…) Or, le *non-lieu* est défini par opposition au « lieu » habituel, classique comme « un espace qui ne peut se définir ni comme identitaire ni comme relationnel ni comme historique » (Auge, 1992 : 100), et c'est là, justement, où apparaît le nœud de la problématique sociolinguistique des non-lieux. Peut-on définir le terrain d'enquête dans des endroits où les locuteurs n'ont aucune identité ? Dans les hôtels, les aéroports, les centres commerciaux, les salles d'attente, les arrêts de bus… les locuteurs sont de passage. S'identifient-ils à quelque chose dans ce cas précis ? Se comportent-ils de manière adaptée (de point de vue linguistique) ?

La sociolinguistique comme discipline tout aussi récente s'intéresse aux faits de langues dans la société, qui inclut tous les locuteurs et tous les espaces qu'ils occupent, les non-lieux en font partie, et étant donné que les études qui en ont jusque-là fait l'objet ont mis davantage l'accent sur le plurilinguisme, le terrain est donc largement inexploité. C'est à cet effet que de nombreux chercheurs portent leur intérêt et leur dévouement, pour explorer une problématique qui consiste à aborder une étude sociolinguistique des liens entre non-lieux, noms de lieux et locuteurs.

La présente étude se veut une tentative de contribution aux nombreuses réflexions portant sur la (socio) linguistique des non-lieux. Autant dire que les rapports existants entre l'anthropologie, la linguistique et l'onomastique sont incontestables. On notera toutefois, que l'onomastique ne prend pas en charge les appellations des non-lieux qui sont, pour des catégories appréciables univoques dans ce qu'elles désignent et réelles dans leur existence, mais celles-ci restent néanmoins non prises en charge pour ce qui est de certains noms

[1]Anthropologue et ethnologue français à l'origine du concept « non-lieu ».

BDD-A29299 © 2018 Universitatea din Pitești
Provided by Diacronia.ro for IP 216.73.217.31 (2026-11-29 06:07:41 UTC)

propres[1] que portent des non-lieux tels que les arrêts de bus dans ce cas-ci. C'est pourquoi nous tenterons de définir les liens entre les noms propres portés par ces non-lieux et les locuteurs, par une analyse du processus d'attribution de ces noms de quelques arrêts de bus de la ville de Bejaia.

Nous pouvons d'emblée émettre l'hypothèse selon laquelle la dénomination des arrêts de bus s'effectuerait à travers un mécanisme complexe qui s'instaure au moyen des locuteurs qui tentent de marquer/s'approprier ces nouveaux non-lieux, en incluant le service des transports (transporteurs, chauffeurs, receveurs). A titre d'exemple, « La Gare » est un nom conventionnel entre les non-personnes. Le français, joue dans ces espaces le rôle d'intermédiaire, ce qu'on peut appeler en sociolinguistique, langue véhiculaire. Mettre ainsi des mots sur des choses a toujours eu de l'intérêt pour l'individu, ce faisant, cela permet en l'occurrence de s'approprier ces espaces pour constituer des repères mentaux et conventionnels dont la fonction remplie est en tout premier lieu utilitaire, d'étiquetage. Pour ce faire, les langues sollicitées sont celles en présence à savoir le français, l'arabe et/ou le berbère, et le choix de désignation de chaque arrêt s'effectue en fonction éventuellement de zones géographiques avoisinantes, de ce qui peut s'y trouver, allant d'une usine, construction, à des végétations, dont le nom sera emprunté pour en faire un usage distinct. Cela pourrait tout aussi bien être une façon de dénommer caractéristique au lieu de transit. Des espaces que même des passagers reconnaîtront, car sans identité particulière. Cela pourrait être des créations lexicales, des désignations en arabe, en français, ou en berbère. Des noms de personnages historiques ou saints, et par conséquent tout ce qui pourrait simplement servir de désignation d'un emploi référentiel, à travers une attribution de certains dénominatifs. La création lexicale, l'emprunt lexical, la troncation, le néologisme, la composition semblent aussi des procédés auxquels recourent ces locuteurs pour nommer les arrêts de bus si tant est que ce soit eux qui les nomment.

Pour Augé, les espaces de transit n'ont pas d'identité, n'ont pas de «*propre »,* d'un point de vue anthropologique, ils n'existent pas pour eux-mêmes, mais permettent la jointure entre d'autres espaces qui, eux, jouissent d'une identité (développer de quelle identité je parle), ils ont cependant, au moins dans leur ensemble des noms, nous ne saurions pas les qualifier de propres ou de sales, d'appellatifs ou encore de communs, ceci en nous appuyant sur l'onomastique, étude scientifique des noms propres qui d'une part, ne les prend pas en charge, et qui d'autre part, peine à définir le nom propre tant les linguistes ne s'accordent pas sur une définition exhaustive, du fait de la disparité des théories. Mais si on s'en tient simplement à la définition de Charles Camproux (1982) pour qui « le nom toponymique est emprunté presque toujours à un mot qui a pour les hommes en groupe une signification utile et pratique »*,* sans l'intention de revendiquer que ce soit un signe linguistique au même titre que les autres mots du vocabulaire, alors on est tenté de dire, est-ce parce que ces noms n'ont pas d'identité qu'ils ne sont pas assignés sous une catégorie odonymique ou toponymique ou une toute autre, ou est-ce parce qu'ils ne bénéficient pas d'une acceptation qu'ils n'ont pas d'identité et corollairement ne sont pas des noms propres, puisque porter un nom c'est avoir une identité, et que ne pas avoir d'identité justifierait parfaitement de ne pas avoir de nom propre d'autant qu'une certaine onomastique de l'usage en témoigne, mais ne pas avoir de nom propre ne renvoie pas forcément à l'absence identitaire. Devrait-on alors parler de non-toponyme en contraste avec le toponyme qui désigne, nomme un lieu anthropologique classé.

[1]Nom propre est pris ici dans le sens qui le distingue du nom commun.

BDD-A29299 © 2018 Universitatea din Pitești
Provided by Diacronia.ro for IP 216.73.217.31 (2026-11-29 06:07:41 UTC)

Pour mener à bien notre étude, il nous était indispensable d'effectuer une enquête sociolinguistique *in situ* au niveau de la ville de Bejaia, que nous avons ciblée comme terrain d'enquête et de recueil de données dans le cadre de notre recherche, pour ce qui fait d'elle un espace relativement vierge en matière d'études sociolinguistiques, mais aussi pour les raisons qui font de la ville le lieu inhérent aux espaces de transit et aux non-lieux de façon globale. Notre attention était ainsi portée sur des données que sont les noms des arrêts de bus, afin de les détenir, pour envisager leur analyse ultérieurement. Nous avons délimité notre corpus aux 30 itinéraires exploités par les opérateurs privés (voir tableau 1). Nous ne nous sommes pas intéressé aux cinq lignes utilisées par l'ENTB puisque ses arrêts sont très réduits du point de vue de nombre, donc sans utilité pour notre étude.

L'enquête

Le corpus sur lequel nous avons travaillé est constitué à partir d'une enquête de terrain. Cette enquête s'est déroulée à Bejaia. Nous avons choisi cette ville de façon aléatoire. En Algérie, toutes les villes vivent au rythme de la modernisation par de grands projets de construction : autoroutes, centres commerciaux, aéroports… Toutefois, notre connaissance de cette ville nous a beaucoup aidés dans nos déplacements pour la réalisation de l'enquête. De plus cette ville est caractérisée par la forte densité des gens qui s'y déplacent et y vivent. Selon une estimation de la direction de la planification et de l'aménagement du territoire, datant de 2014, la wilaya de Bejaia contient près de 184 000 Habitants et de près de 40 000 étudiants répartis à travers différentes résidences universitaires. La ville reçoit tous les jours plusieurs milliers de personnes qui s'y rendent pour divers motifs (Merzoug, 2016).

Nous avons opté pour une observation participante du phénomène que nous étudions. Pour pouvoir vivre et comprendre l'aspect sociolangagier des non-lieux nous nous sommes fondu dans la foule en nous considérons nous-mêmes comme usagers des transports. À travers cette posture, comme l'explique GADET Françoise (2000) « le chercheur quitte le rôle d'interlocuteur pour se faire membre de la communauté ». Notre objectif étant de comprendre les mécanismes naturels qui sous-tendent les pratiques sociolangagières qui se réalisent dans les non-lieux. Ce type d'enquête donne « accès sans équivalent aux pratiques non officielles, sur lesquelles les observés ne diront rien à un enquêteur, qu'ils les trouvent trop banales ou trop peu légitimes » (GADET, 2000). Il nous est impossible de réaliser des entretiens ou des questionnaires pour plusieurs raisons : en Algérie, les populations se méfient de toute forme d'enquête (méfiance due à la situation politique du pays depuis 1990). Le terrain d'enquête pose aussi problème de par sa nature : le non-lieu est un endroit où tout le monde est étranger et anonyme, c'est un passage. Le questionnaire, par exemple, aurait pris beaucoup de temps à l'enquêté. La pratique de l'écrit (réponse écrite dans un questionnaire) pose aussi problème puisque de nombreuses personnes ne savent pas écrire dans aucune langue.

Dans un premier temps, nous avons sillonné plusieurs fois les artères de la ville de Bejaia en prenant note de tout ce qui se dit dans les différents moyens de transport (bus et fourgons) et dans les arrêts de bus. Au cours de nos déplacements dans les ruelles de la ville de Bejaia, nous avons pu relever des noms d'arrêts annoncés par le receveur et les pratiques langagières y afférentes (en Algérie le receveur est celui qui annonce les arrêts à l'intérieur des bus, fait monter les usagers et encaisse les frais de transport), des noms d'arrêts énoncés par des usagers anonymes.

En nous installant dans les arrêts de bus aux côtés des usagers de transport, nous avons observé et relevé les pratiques langagières des clients et des receveurs. Il s'agissait

BDD-A29299 © 2018 Universitatea din Pitești
Provided by Diacronia.ro for IP 216.73.217.31 (2026-11-29 06:07:41 UTC)

pour nous de prendre note en écoutant et observant ce qui suit : les noms marqués dans les arrêts de bus, les arrêts marqués par les bus, les langues utilisées par les locuteurs et le nom donné par les usagers et les transporteurs pour comprendre comment sont nommés ces noms de lieux.

Notre enquête relève préalablement les remarques suivantes :

1. Les noms des arrêts de bus sont affichés sur la devanture des bus, sur le côté droite du bus juste à proximité de la portière avant. Ils sont annoncés à la criée. Les receveurs annoncent oralement et à haute voix les noms d'arrêts les plus importants : le marché, la Foire, la wilaya, l'université-portail, la Gare-portail.
2. Les noms dits et ceux indiqués par les transporteurs (affiches sur le bus) ne sont pas toujours correspondants : les usagers donnent leurs propres noms.
3. Les arrêts n'existent pas forcément sur la carte de transport. Les usagers fabriquent eux-mêmes leurs arrêts. Certains sont autorisés et d'autres non.
4. Les voyageurs peuvent demander un arrêt. Ce précédent conduit à transformer l'endroit en arrêt officiel : par exemple construction d'une nouvelle école.
5. La nomination d'un arrêt le transforme en un véritable arrêt. Il fallait nommer les endroits que l'on veut transformer en arrêt de bus, puisque sans repère nominatif, il est impossible de fixer un nouveau point d'arrêt.
6. Absence remarquée de l'État dans la gestion du secteur des transports en commun. De plus, il n'existe aucune structure officielle pour gérer la toponymie dans les villes. C'est ainsi que le génie populaire a investi cette question dans laquelle il a improvisé avec parfois un grand sens d'imagination. Le seul nom officiel que porte un arrêt de bus est le suivant : « bu ». Ils sont, souligne Merzoug (2016), « dépourvus d'indications telles que les horaires, les destinations et les numéros de lignes. Ces arrêts sont dans certains cas privés de plaques signalant leur existence, ainsi que d'abri bus pour les usagers ».

L'enquête de terrain nous a fait rendre compte que le plus souvent, ces noms d'arrêts se donnent en référence à l'édifice qui se trouve à l'endroit où les bus s'arrêtent. Mais cela n'est pas toujours le cas. A priori, les voyageurs en masse installent le nom de lieu. Le transporteur par usage le fait installer de deux manières : oralement par annonce dans le bus ou par écrit sur les plaques d'indication d'itinéraire de ligne.

Lieu d'enquête

Bejaïa, appelée également Bougie, Capitale des Hammadites, Bgayet, est une ville située en bordure de la mer Méditerranée à 180 km à l'est d'Alger. Elle est le chef-lieu de la wilaya de Bejaïa et la plus grande ville de la Kabylie. Elle est entourée par la commune de Toudja à l'est, de Oued Ghir au sud et de Boukhelifa et Tala Hamza au sud-est.

Au niveau du secteur des transports, Bejaïa dispose d'un aéroport international Abane Ramdane situé à 5 km au sud du centre-ville, d'un port pour voyageurs qui se situe en plein centre-ville à côté de la gare ferroviaire, ainsi qu'une gare routière à l'entrée Est de la Ville au niveau du carrefour des quatre chemins. En ville, le transport est assuré par des opérateurs privés (fourgons avec une capacité de 32 places maximum) et l'ETUB (établissement de transport urbain de Bejaia) qui dispose d'un parc de 30 véhicules pour l'exploitation de 5 lignes.

Le réseau routier de la ville de Bejaia compte 24 carrefours : *Rue de la Liberté/Rue Harfi Taous(1), RN 12/Boulevard Krim Belkacem(2), RN9/Route Arrière Port (3), Porte Sarrasine (4), Boulevard Krim Belkacem/Route des Aurès(5), Boulevard Krim Belkacem-*

BDD-A29299 © 2018 Universitatea din Pitești
Provided by Diacronia.ro for IP 216.73.217.31 (2026-11-29 06:07:41 UTC)

Cité Abane Ramdane(6), Boulevard Krim Belkacem/Rue Nacer Boumdaoui(7), Route des Aurès/Rue Tahar Boudechicha(8), RN9/RN12 (9), Rue de la Liberté/Rue Salah Bourbaba(10), Route des Aurès/Route Oued-Seghir(11), Boulevard KrimBelkacem/Route Oued-Seghir(12), Route Arrière-Port/Rue Belkacem Bennai(13), Boulevard de la Soummam/Rue HarfiTaous(14), Route des Aurès/Rue Tahar Boudechicha(15), Boulevard KrimBelkacem/Rue Tahar Boudechicha(16), Route des Aurès/Rue de la liberté (17), Rue de la Liberté/Rue A. Ouabdelkader(18), Avenue Touati Larbi/Avenue M. Ben Boulaid(19), Avenue Touati Larbi/Rue Frères Meziani(20), Rue Hassiba Ben Bouali(21), Boulevard Colonel Amirouche/Rue AissatIdir(22), Rue Bouchebah Youcef, Boulevard KrimBelkacem/Boulevard de l'ALN.

S'agissant du transport routier en commun, sur le plan de circulation de la ville de Bejaia on a pu recenser 30 lignes urbaines (voir tableau 1). Les destinations principales sont : Porte Sarrasine, Boulevard Amirouche, Sidi Ahmed et Ighil Ouazoug.

Les noms attribués aux arrêts de bus

Comme mentionné plus haut, en sillonnant les différents quartiers de la ville de Bejaia, nous avons relevé un grand écart entre les noms des arrêts attribués par les pouvoirs publics et ceux qui existent réellement.

On a constaté que des arrêts qui existent sur le terrain ne sont ni mentionnés ni nommés dans les documents de la Direction des Transports, ce qui implique par conséquent, que les noms des arrêts ont été créés par les usagers. Nous évoquerons à titre d'exemple : *le Marché, Ldjamaâ, Lqahwa…*, ceux-ci ne figurent nulle part dans le corpus que représentent les arrêts officiels.

On peut voir par conséquent que le nombre des arrêts diffère considérablement : les noms des arrêts des bus dont usent les usagers sont plus nombreux que les noms officiels comme l'illustre le tableau ci-dessous :

N/ligne	Ligne	Données de terrain	Données administratives (Direction des transports)
1	Porte Sarrasine/Sidi Ahmed	12	10
2	Porte Sarrasine/Taghzouit	21	17
3	Porte Sarrasine/Tizi	30	20
4	Porte Sarrasine/Ihaddaden Oufella	19	15
5	Porte Sarrasine/Dar Djebel	22	18
6	Porte Sarrasine/Boukhiama	13	09
7	Porte Sarrasine/Tazeboucht	24	19
8	Porte Sarrasine/Dar Nacer	18	15
9	Porte Sarrasine/Sidi Ouali	20	16
10	Porte Sarrasine/Ain S'khoune	21	17
11	Porte Sarrasine/Ighil Ouazoug	15	14
12	Porte Sarrasine/Smina	12	10
13	Porte Sarrasine/Takeliat	21	19
14	Porte Sarrasine/Laazib Oumaamar	23	15
15	Porte Sarrasine/Cité Rabeh Amkhoukh	19	15
16	Porte Sarrasine/Cité Said Belil	22	17
17	Porte Sarrasine/Tala Markha	25	18
18	Polyclinique Sidi Ahmed/hopital Frantz Fanoon	26	20

BDD-A29299 © 2018 Universitatea din Pitești
Provided by Diacronia.ro for IP 216.73.217.31 (2026-11-29 06:07:41 UTC)

19	Porte Sarrasine/Ihaddade Ouadda	17	12
20	Université/Sidi Ahmed	12	10
21	Porte Sarrasine/Sidi Ali Lebhar	10	09
22	Porte sarrasine/Cité Remla	14	11
23	IghilOuazoug/Sidi Ahmed	16	12
24	Université/Ighil Ouazoug	10	08
25	Porte Sarrasine/Cité Mangin	24	20
26	Boulevard Amirouche/Ighil Ouazoug	12	10
27	Boulevard Amirouche/Université Targa Ouzemour	09	09
28	Boulevard Amirouche/Sidi Ahmed	10	09
29	Aéroport/Boulevard Amirouche	11	10
30	Porte Sarrasine/Tawrirt	18	12

Tableau-1- Nombre d'arrêts

De ce qui relève du tableau, les arrêts inscrits sur la devanture des bus sont beaucoup moins nombreux que ceux que les receveurs annoncent. Ceci s'explique par l'entière liberté dont disposent les professionnels de transport d'inscrire un tel ou tel nombre d'arrêts, dans telle langue, à condition de marquer le départ et la destination.

La lecture du tableau révèle également les points suivants :

- Plus on s'éloigne du centre ville, plus les arrêts sont nombreux (voir ligne 2 (21 arrêts), 3 (30 arrêts), 5 (22 arrêts)…

- En dehors du centre-ville, les arrêts sont nommés par les usagers (clients et transporteurs) selon un procédé conventionnel tacite et en fonction de la présence d'un référent déterminé dans un endroit précis : l'arrêt est créé dans les endroits considérés comme des points de chute de la population (mosquée, lycée, centre de santé, Café, etc.).

- Le kabyle est beaucoup plus présent dans la dénomination des quartiers situés en dehors du centre-ville : tawrirt, taghzouit, tazeboucht, Tala Markha, Tizi, Laâzib Oumaamar, Takeliat.

- Les créations lexicales sont majoritairement des compositions utilisées à des fins d'argumentation de vente : Gare-Portail, Université-Pont, Université —Portail.

- Il y a un axe dans lequel la circulation des voyageurs est dense. Dans cet axe justement les noms d'arrêts de bus renvoient à des structures et des édifices publics. Pour un voyageur qui vient de l'extérieur de la ville, il est plus facile de reconnaître un nom d'arrêt lorsqu'il revoit à un équipement ou une structure : stade, CNAS, Polyclinique… Tandis que celui qui habite dans un quartier en dehors du centre-ville nomme son quartier par son nom en langue kabyle ou arabe : Tawrirt, Tizi,..

Disparité dans la dénomination des arrêts de bus

La comparaison entre les noms utilisés par les usagers et les noms attribués par la direction du transport de Bejaia montre qu'en plus du décalage de leur nombre, il y a une différence quant à ce à quoi ils réfèrent. Nous en présentons la répartition en nombre selon le référent dans le tableau ci-dessous :

BDD-A29299 © 2018 Universitatea din Pitești
Provided by Diacronia.ro for IP 216.73.217.31 (2026-11-29 06:07:41 UTC)

	Toponymes	Odonymes	Hydronymes	Végétations	Équipements	Autres
Données des services de transport	10	9	1	1	8	1
Données de terrain	7	0	2	3	11	32
Carte géographique	+	+	+	-	+	-

Tableau -2 — répartition des deux corpus selon le type de référent

Remarque

Il est à noter que dans la prise en compte des données, les arrêts qui se représentent dans plus d'un itinéraire ne sont comptabilisés qu'une seule fois (l'arrêt *Aamriw* est par exemple présent dans les trois itinéraires, il en est de même pour *Gare Routière* dans les données de la Direction du transport).

Un même nom qui désigne plus d'un arrêt est reproduit autant de fois qu'il se répète (l'exemple en est de « *le virage* » qui désigne deux arrêts différents, nous le comptabilisons donc deux fois).

Nous avons pu noter qu'un arrêt de bus n'est pas désigné du même nom par les autorités, que par son usage sur le terrain. Ils s'avèrent en effet complètement différents. Ainsi, lorsque *Lekhmis* désigne un arrêt situé et bien connu par les usagers, son équivalent dans les documents de la direction des transports à savoir *Boulevard Ben Boulaid* n'apparaît que dans la carte géographique.

On remarque ensuite des innovations lexicales pour les noms créés à la fois dans le corpus oral parmi lesquels certains sont marqués sur les devantures des bus, ils ne figurent ni dans la carte géographique ni dans les documents officiels de la direction des transports, qui tendent à une similitude. Ce sont souvent des noms créés pour des arrêts créés, ceci s'explique par la volonté des usagers de créer un nom pour désigner une réalité qu'il serait à la fois pratique et nécessaire de nommer ; mais que se cache-t-il derrière cet acte de désignation ? Pourquoi ces désignations diffèrent-elles autant ?

Une comparaison sommaire fait voir sur le plan linguistique des différences flagrantes ; lorsque des arrêts sont créés, leurs noms respectifs sont empreints de realea sociale[1], ces réalités desquelles sont inspirés ces noms permettent, dans tous les cas de situer ces arrêts dans l'espace de la même manière que les toponymes renvoient à des espaces.

Toutefois, en considérant qu'« il peut s'avérer très utile de ne pas faire abstraction du lien qui unit le nom et son porteur » (AKIR, 2010 : 31), lorsque l'on se penche sur la nature du référent de chaque arrêt, on s'aperçoit aussitôt que, référant d'abord à des

[1] On parle de l'environnement et de la situation, des conditions géographiques, commerciales ; concrètes.

BDD-A29299 © 2018 Universitatea din Pitești
Provided by Diacronia.ro for IP 216.73.217.31 (2026-11-29 06:07:41 UTC)

personnes, les noms de rue formés à base de lieu (la rue) auxquels est ajouté un anthroponyme *Rue Moulay Ennacer*… sont quasi absents sur le terrain. D'après AKIR (2010) cela s'explique en ce que

> ce sont les connaissances que partagent les membres d'une communauté linguistique qui servent à identifier le référent d'un nom propre. La référence du nom propre utilisé concerne non seulement son utilisateur, mais aussi toute la société, car la référence initiale de ce nom (ou son histoire) doit être partagée par l'ensemble de la communauté ».

En effet, dans la plupart des noms de rues attribués à des arrêts par la désignation systématique, ceux qui sont des anthroponymes renvoyant à des personnages ne sont pas inscrits dans la mémoire collective des locuteurs, et lorsqu'on leur attribue un double référent dont le premier est déjà méconnu, ils n'acquièrent aucun usage social même lorsque celui-ci est imposé, il ne s'installe pas, puisqu'à en croire Foudil Cheriguen (1993) :

> La fixation dans un lieu, la sédentarité, est la source de la désignation toponymique, dans la mesure où elle implique l'usage d'un nom unique, qui à force d'usage, de permanence, finit par s'individualiser, par devenir un nom propre de ce lieu […].

En outre, dans la liste des noms des arrêts que l'on retrouve à la direction des transports, seuls des toponymes (y compris les oronymes et les hydronymes) sont repris sur le terrain *(Aamriw*, *Ihaddaden*…). Aucun odonyme ne figure parmi les noms en usage que ce soit dans le corpus oral ou écrit, pour la simple raison que les locuteurs n'ignorent pas les lieux géographiques, ils sont communément partagés et leur histoire n'importe pas tant qu'ils sont représentés mentalement.

On constate alors que dits de la sorte, certains toponymes acquièrent une double fonction, celle de référer d'abord à un lieu, une région connue et celle de référer à un arrêt de bus, un non-lieu. Comment s'opère alors le choix dans le processus mental entre deux référents ?

Il est clair que, lorsqu'un arrêt est désigné par un toponyme, celui-ci ne réfère plus vraiment à un lieu, bien que souvent, cet arrêt désigné ainsi soit inséré dans la région qui porte le toponyme.

Langue(s) des noms d'arrêts de bus

Le locuteur qui nomme, qui s'approprie un espace s'exprime par sa (ses) langue(s). Sur le plan institutionnel, les dénominations géographiques représentent un enjeu politique comme on peut le voir à travers la nomination avec l'arabe standard.

L'Algérie est un pays plurilingue, et la ville de Bejaia participe à ce paysage ainsi que de l'histoire de l'Algérie. Son paysage linguistique tient de la diversité des langues qui sont issues des colonisateurs qu'elle a connus dans son histoire. Il semble que l'arabe et le français aient été les deux langues à s'être implantées.

Ainsi, notre corpus donne à voir une pluralité de langues ; l'arabe dialectal, le français et le kabyle. Ce sont des langues en usage qui constituent le reflet de la situation linguistique de la ville de Bejaia.

***Nombre d'arrêts produits en français* = 51 = 60 %**

Aéreport, Boulvard Amirouche, CCB, Centre Ville, Cité Aouchiche, Cité Douanière, Cité Mangin, Cité Rabah Amkhoukh, Cité Remla, Cité Said Bellil, CNAS, G3,

BDD-A29299 © 2018 Universitatea din Pitești
Provided by Diacronia.ro for IP 216.73.217.31 (2026-11-29 06:07:41 UTC)

Gare routière-portail, Hôpital, Hôpital Franz Fanon, L'Agence, L'Arrêt, L'EDIMCO, L'Etoile, L'Université, La CNEP, La Douane, La Gare Routière, La Salle, La SNTV, La Wilaya, La Zone, Le Feu Rouge, Le JUTE, Le Marché, Le Stade, Le Virage, Les 1000, Les 11 martyrs, Les 300, Les 600, Les D, Les Quatre-Chemins, Lycée, Polyclinique, Polyvalent, Porte Sarrasine, Rameau d'Olivier, Rond Point, Square, Technichum, Terminus, Trente, Université-Portail, Université-Pont, Université-Targa Ouzemour.

Nombre d'arrêts produits en kabyle = **17= 20 %**

Aâmriw, Ighil Ouazoug, Ihaddaden, Ihaddaden Ouadda, Ihaddaden Oufella, Laânasser, Laâzib Oummamar, Ljamaâ, Lqahwa, Serwel, Taâsast, Taghzouitht, Takliet, Tala Merkha, Taourirth, Tazeboucht, Tizi.

Nombre d'arrêts produits en arabe dialectal = **17 = 20 %**

Ain Skhone, Bab el Bahr, Bir Slam, Boukhiama, Chriâa, Dar Djbel, Dar Nacer, Droj, El Qods, Lacifa, Lekhmis, Nacéria, Oued Seghir, Remla, Smina, Sid Ahmed, Sidi Ouali, Tariq S'téf.

Le classement des noms d'arrêts de bus selon la langue utilisée donne à voir trois langues dans lesquelles les locuteurs de la ville de Bejaia nomment les points de stationnement. Il illustre une hiérarchisation entre leur usage. Ainsi, le français est largement en tête avec un taux de 60 %, l'arabe dialectal et le kabyle sont à parts égales avec 20%.

On constate que pour désigner les arrêts des bus, les locuteurs dans la ville de Bejaia usent effectivement de trois langues. Toutefois, au-delà d'un plurilinguisme indubitable, nous avons constaté que les langues de dénomination des arrêts ne se distribuent pas de la même façon selon que ce soit les usagers qui nomment ou que ce soit l'institution représentée par l'administration.

Comme souligné déjà, les noms en français sont plus présents dans le centre-ville, les noms en arabe dialectal sont présents dans les quartiers de la Haute-Ville (quartier habité principalement par des personnes pratiquant l'arabe dialectal). Tandis que les noms en kabyle sont présents dans les quartiers périphériques (voir figure ci-dessous).

BDD-A29299 © 2018 Universitatea din Pitești
Provided by Diacronia.ro for IP 216.73.217.31 (2026-11-29 06:07:41 UTC)



Figure 1 : Carte de transport de Bejaia-ville

En effet, on peut voir que la nomination des arrêts par les usagers se fait dans les langues qui définissent l'environnement sociolinguistique de la ville de Bejaia, cet environnement est plurilingue parce que caractérisé par la présence en usage d'au moins trois langues.

En guise de conclusion, nous pouvons dire que les pratiques effectives des usagers de ces noms d'arrêts se révèlent différentes de la désignation qui en est faite officiellement, en effet, sur le terrain, la réalité sociolangagière des usagers dans ces espaces transitoires est caractérisée par la dominance des langues parlées. Effectivement, l'arabe dialectal ou algérien, le français ainsi que le kabyle sont les trois langues dans lesquelles sont dits et nommés les arrêts des bus.

A l'issue de l'analyse des résultats, nous nous apercevons que dans les pratiques des usagers, les langues sont employées selon des besoins biens précis. Un arrêt est nommé à des fins commerciales et d'orientation. Le français est utilisé pour nommé des édifices, des structure dans les quartiers centraux des zones urbaines tandis que le kabyle est l'arabe dialectal sont employés pour des désigner des arrêts de bus situés dans des zones périphériques de la ville.

Références bibliographiques:

Auge M., 1992, *Non-lieux. Introduction à une anthropologie de la surmodernité*, Le Seuil, Paris

Benrabah M., 1999, *Langue et pouvoir en Algérie : histoire d'un traumatisme linguistique*, Ed. Séguier.

Camproux C., 1982, Dans préface de *Noms de lieux et de personnes,* BAYLON C. et FABRE P., Nathan, Paris

Cheriguen F., 1993, *Toponymie algérienne des lieux habités (Les noms composés)*, Epigraphe/Dar El-Ijtihad, Alger.

BDD-A29299 © 2018 Universitatea din Pitești
Provided by Diacronia.ro for IP 216.73.217.31 (2026-11-29 06:07:41 UTC)

Dourari A. (s/d), 2002, *Cultures populaires et culture nationale*, L'Harmattan, Collection CEFRESS, Paris
Dourari A., 2003, *Les malaises de la société algérienne, crise de langue et crise d'identité*, Casbah Editions, Alger.
Dourari A., 2011, *L'aménagement de tamazight*, ENAG Editions, Alger
Dourari A., 2001, « Les élites face au plurilinguisme et à l'équation identitaire en Algérie : entre histoire, vécu et représentation idéologique de soi », colloque CNRPAH du 21 — 22/04/01
El-Imam A., 2003, *Le Maghribi alias* ad_*dârija*, *la langue consensuelle des Maghrébins*, Dâr al-Gharb, Algérie
Gadet F., 2010, « Linguistique sur corpus », in *Les Cahiers de l'Université de Perpignan* n° 31, 2000.
Gumperz J. J., 1982, Discourse Strategies, Cambridge University Press
Heinrich P., 2010, "Language Choices at Naha Airport", in *Japanese Studies* n ° 30.3, pp. 343–358
Lacheraf M., 1998, *Des noms et des lieux, Mémoire d'une Algérie oubliée,* Casbah Editions, Alger
Maougal M. L, 2000, *Langages et Langues entre tradition et modernité*, Marinoor, Alger
Morsly D., 1996, 'Alger plurilingue', in *Plurilinguismes*, N ° 12
Sennett R., fev. 2001, « Explosion des solidarités, uniformité, solitude in Le Monde diplomatique » *Le Monde Diplomatique*, Pages 24 et 25
http://www.monde-diplomatique.fr/2001/02/SENNETT/14782
Taleb Al-Ibrahimi K., 1995, *Les Algériens et leur(s) langue(s), Eléments pour une approche sociolinguistique de la société algérienne,* Ed. El-Hikma, Alger

BEKTACHE Mourad est Docteur en sociolinguistique et Maitre de conférences à la Faculté des Lettres et des Langues de l'Université de Bejaia. Ses domaines de recherche sont l'analyse sociolinguistique et contrastive des faits de langue, la lexico-sémantique du français algérien, le discours, le plurilinguisme en milieu professionnel algérien et le contact de langues. Il est expert dans plusieurs revues, Directeur d'une équipe de recherche au laboratoire LESMS et auteur d'une dizaine de recherches.

BDD-A29299 © 2018 Universitatea din Pitești
Provided by Diacronia.ro for IP 216.73.217.31 (2026-11-29 06:07:41 UTC)