Les marchés africains plurilingues: la ville comme planificateur linguistique

Louis-Jean Calvet
Université de Provence

Institut d'Etudes Créoles et Francophones
Université de Provence (Aix-Marseille I)
ESA 5860 du CNRS
13621 - Aix-en-Provence, France
louis-jean.calvet@wanadoo.fr

Title: **Multilingual African markets: The town as a language planner**

Abstract

This paper explores how linguistic surveys in multilingual markets can help language planning and language policy. By studying the multilingual cities from a sociolinguistic point of view we can observe how rapid urbanization shapes the linguistic situation of a country and at the same time shapes the languages themselves. This allow us to obtain an idea of the future of the current situations and foresee the direction of changes. Some similarities between development of vehicular languages in multilingual cities and processes of creolization in islands (as it is the case of Chabacano of Zamboanga) are pointed out, and some ways of strengthening endangered languages are suggested.
Key words: sociolinguistics, urbanization, creolistics, languages and markets, chaos theory.

Resumo

Este artigo explora cómo as investigacións lingüísticas nos mercados plurilingües poden ser de utilidade para a planificación e a política lingüística. Mediante o estudio das cidades plurilingües desde unha perspectiva sociolingüística, podemos observar cómo a rápida urbanización condiciona a situación lingüística dun estado e, ó mesmo tempo, determina a situación das linguas en si mesmas. Isto permítenos obter a idea do futuro da situación actual e podemos prever a dirección dos cambios. Estudiamos algunhas semellanzas presentes no desenvolvemento de linguas vehiculares nas cidades plurilingües e nos procesos de crioulización nas illas (como ocorre no caso do chabacano de Zamboanga), e suxerimos algúns vieiros para o mantemento das linguas ameazas.
Palabras clave:sociolingüística, urbanización, crioulística, linguas e mercados, teoría do caos.

Copyright © *Estudios de Sociolingüística* 2(2), 2001, pp. 57-67

Chacun connaît l'histoire de la tour de Babel. Un mythe, certes, mais qui comme tous les mythes doit être pris au sérieux car les mythes façonnent nos mentalités. Dans ce cas particulier, à cause du mythe de Babel, le plurilinguisme tend à être considéré comme une punition divine, comme une malédiction: avant Babel, au temps béni du monolinguisme, la communication était aisée, depuis Babel les êtres humains doivent relever le défi du plurilinguisme et tenter de communiquer malgré lui, malgré les langues.

Je voudrais commencer par la présentation rapide de quelques enquêtes de terrain pour montrer comment les locuteurs gèrent ce plurilinguisme. Le terrain choisi est celui des marchés plurilingues. Le troc, qui est la forme la plus ancienne du commerce, était souvent pratiqué "à la muette", non pas parce que les gens impliqués dans cet échange ne savaient pas parler mais parce que soit ils n'avaient pas de langue en commun soit ils n'avaient pas besoin de parler. Le troc est en effet, fondamentalement, un échange de surplus: j'ai trop de tabac et pas assez de rhum, tu as trop de rhum et pas assez de tabac: échangeons donc nos surplus. Et, dans cet échange, la communication gestuelle suffisait. De nombreux témoignages historiques nous le montrent: l'un disposait sa marchandise en tas, et devant chaque tas l'autre déposait ce qu'il proposait en échange. Les choses changèrent avec l'apparition de la monnaie, qui rendit nécessaire l'usage de la communication linguistique sur les marchés, puisqu'il fallait demander les prix, les discuter, marchander, en un mot communiquer malgré les différentes langues en présence. Les marchés plurilingues catalysent donc l'émergence de langues véhiculaires.

Je voudrais vous en donner quelques exemples, et pour commencer celui du marché de Canton, dans le sud de la Chine, où j'avais il y a quinze ans observé une étrange façon de communiquer entre clients étrangers et vendeurs chinois. Les commerçants parlaient le plus souvent cantonnais, parfois Pu Tong Hua (mandarin) mais aucune langue étrangère alors que les touristes parlaient anglais, français ou allemand mais jamais chinois. Aussi, lorsque l'un d'entre eux semblait intéressé par une pièce, le vendeur sortait de sa poche une fiche de carton sur laquelle étaient inscrits les chiffres de 1 à 100 et pointait celui qui correspondait au prix en yuans qu'il voulait pour la pièce, et le client prenait alors la fiche et pointait celui correspondant au prix qu'il voulait payer. Par exemple, le vendeur pointait le chiffre cent, signifiant qu'il voulait cent yuans, et si le client était malin, il pointait le chiffre un, signifiant "cent yuans, c'est beaucoup trop cher, je ne paierai qu'un yuan", l'index retrouvant sa fonction étymologique, "le doigt qui indique", la négociation se poursuivant ainsi à travers une suite d'actions déictiques. Ainsi la fiche et ce marchandage déictique constituaient une sorte de degré zéro de langue véhiculaire.

Je suis retourné à Canton l'an dernier, sur le même marché, et j'ai constaté que les choses avaient légèrement changé. Au lieu de la fiche, des chiffres et de l'index, les marchands utilisaient une calculatrice de poche sur laquelle ils tapaient le prix

qu'ils voulaient pour leur marchandise, puis donnaient la calculatrice aux clients qui effaçaient le prix et tapaient le leur, etc., le marchandage se poursuivant maintenant à travers médium plus moderne.

Dans les deux cas, la fiche de carton ou la calculatrice de poche constituaient une réponse sociale parfaitement adaptée à un besoin de communication: le seul contenu nécessaire de la communication était ici le prix et le marchandage, et le code utilisé était suffisant. Ce système nous donne donc une bonne idée de ce que peut être la naissance de codes comme réponse à un besoin de communication. Les pidgins, par exemple, ont le même genre d'origine, ils répondent au même genre de besoin, mais ils le font à travers la langue, tandis que le système cantonnais que je viens de décrire rapidement le faisait à travers des chiffres écrits et des gestes.

Je voudrais maintenant vous proposer un deuxième exemple, tiré de marchés plurilingues africains sur lesquels j'ai fait de nombreuses enquêtes par questionnaire et par observations (Calvet, 1992). Il s'agit ici de deux marchés de Brazzaville, au Congo, le marché de Poto Poto et celui de Bacongo.

Située sur la rive droite du fleuve Congo, Brazzaville est depuis longtemps la destination de migrations qui ont suivi deux trajets différents. L'une est venue du Nord, par la voie du fleuve, et a amené avec elle la langue véhiculaire du Nord du pays, le lingala, l'autre est venue du Sud, par la voie ferrée (le fleuve n'est plus navigable en aval de Brazzaville) et a amené avec elle le munukutuba, langue véhiculaire du Sud, aucune de ces langues n'étant les langues premières des migrants. Ceux-ci se sont installés dans des zones correspondant à leur région d'origine: le Nord de la ville pour les migrants venant du Nord du pays et utilisant le lingala comme véhiculaire, le Sud pour les migrants venant du Sud du pays et utilisant le munukutuba comme véhiculaire. La ville apparaît ainsi comme un microcosme du pays: tous les groupes ethniques y sont représentés, toutes les langues y sont parlées et deux d'entre elles sont utilisées comme langues véhiculaires.

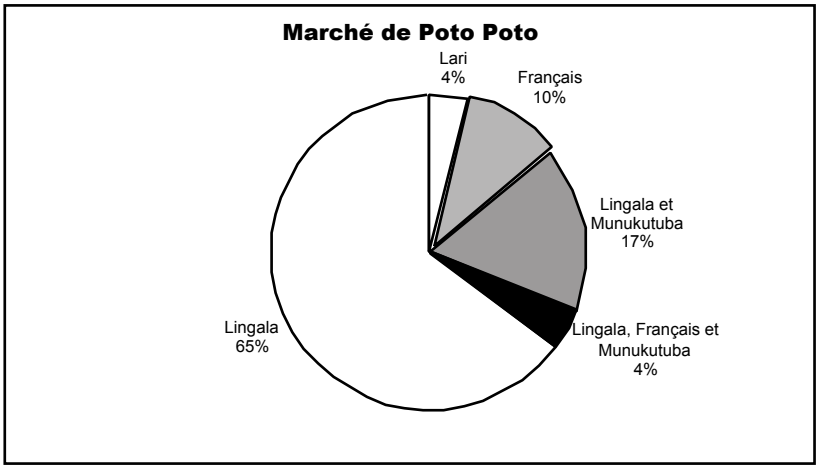
Voici pour les deux marchés, les pourcentages des réponses à la question “en quelle(s) langue(s) faites-vous votre marché?” (voir ci-dessous).

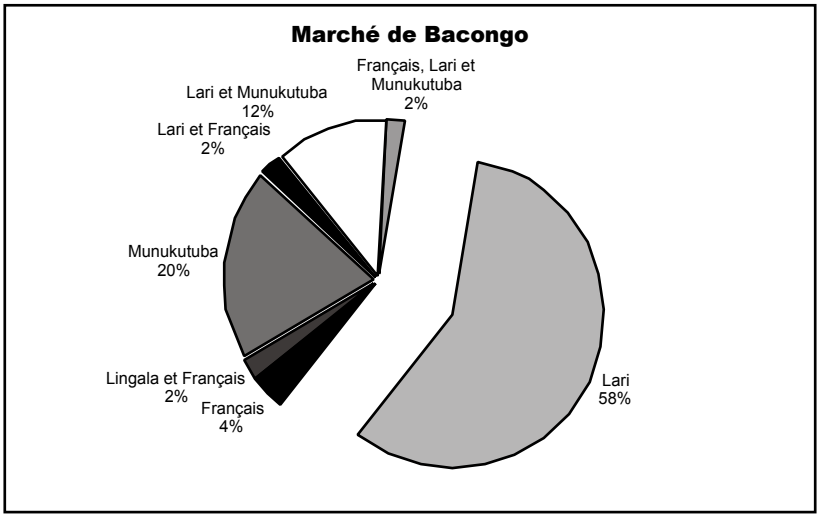
Ces chiffres nous montrent que:

1) Le flux migratoire vers Brazzaville, combiné avec le plurilinguisme congolais, a posé un problème de communication qui a été résolu, *in vivo*, par l'émergence ou le renforcement de langues véhiculaires. L'une d'entre elles, le lingala, est fortement implantée dans la population venue du Nord du pays, l'autre, le munukutuba, semble gagner du terrain dans la population venue du Sud du pays, concurrençant la langue de prestige du même groupe, le lari. C'est-à-dire qu'il y a un rapport direct entre la langue véhiculaire utilisée en ville et la région d'origine des migrants.

2) Les langues premières ne sont pratiquement pas utilisées sur les marchés.

3) La langue officielle du pays, le français, est également peu utilisée sur les marchés.





Nous voyons donc que ces langues sont distribuées de façon très contrastée: en allant du Nord au Sud de la ville (les deux marchés considérés ici sont distants de quelques kilomètres) nous observons le passage d'une domination du lingala à une domination du lari et du munukutuba. Cette répartition a également une signification politique. La vie politique du pays a toujours été fondée sur une forte opposition ethnique entre les groupes de Nord et ceux du Sud. A chaque coup d'état par exemple, soit des putchistes du Nord se débarrassent d'un gouvernement formé de gens du Sud, soit des putchistes du Sud prennent le pouvoir à des gens du Nord. L'utilisation de l'une ou l'autre des langues véhiculaires est ainsi fortement liée à des problèmes ethniques ou nationalistes.

Je pourrais multiplier les exemples, décrire d'autres situations sociolinguistiques comme celles de Dakar, au Sénégal; de Bamako, au Mali; de Niamey, au Niger, etc. (voir Calvet, 1992) mais celui de Brazzaville nous suffira car toutes ces situations nous montrent la même chose: l'utilisation d'une (le wolof à Dakar par exemple) ou de deux (le hausa et le zarma à Niamey) langues véhiculaires sur les marchés plurilingues.

En fait le marché ne produit pas les langues véhiculaires, il les révèle. Il fonctionne comme le bain chimique dans lequel l'image photographique apparaît lentement, nous révélant un moment d'une expansion linguistique. Et il nous montre que les situations linguistiques africaines s'organisent autour de trois types de langues:

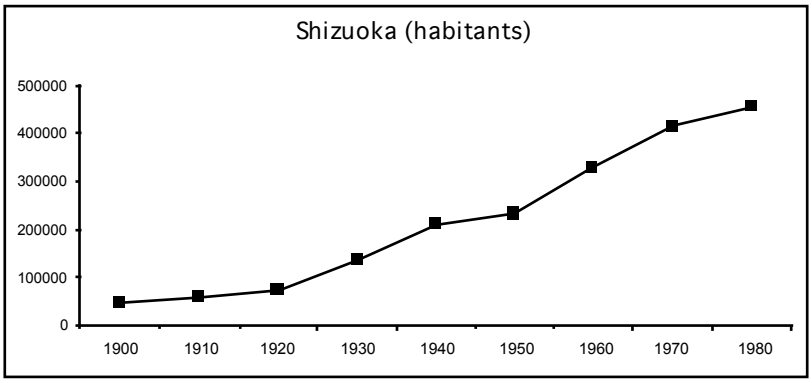
les langues officielles (comme l'anglais, le français ou le portugais)

les langues véhiculaires (comme le lari et le munukutuba à Brazzaville)

les langues premières, plus ou moins nombreuses, une vingtaine au Mali ou au Sénégal, plus de deux cents au Cameroun ou au Zaïre.

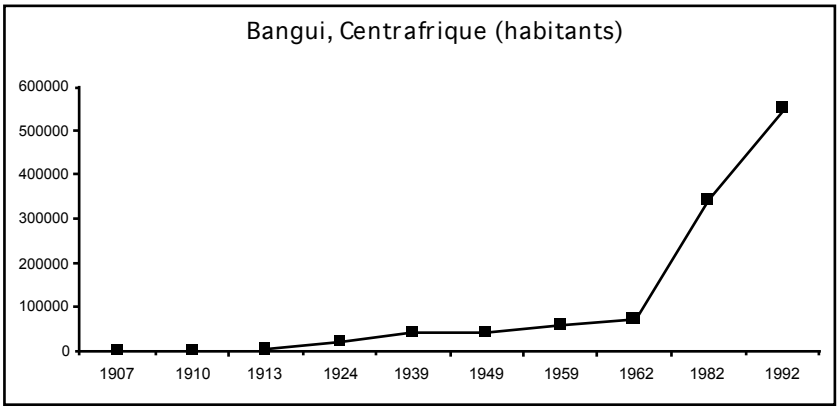
Ces trois types de langues correspondent à trois types de besoin, à trois types de fonction: un besoin de communication avec l'État, qui passe par la langue de gestion de l'État, un besoin de communication avec différents groupes ethniques, qui passe par une langue véhiculaire, et un besoin de communication privée, identitaire, qui passe par les langues d'origine.

Ces marchés plurilingues dans lequel la communication passe par des langues véhiculaires sont bien sûr situés dans des villes, et les villes, en particulier les capitales, jouent un rôle déterminant pour l'avenir des situations plurilingues. En observant les pratiques linguistiques sur les marchés, nous avons en effet une certaine idée à la fois de la situation actuelle et de sa possible évolution. L'analyse des courbes de croissance des populations urbaines nous permet de comprendre le rôle du facteur urbain dans cette évolution. Considérons par exemple le diagramme suivant.



Il représente la croissance de la population d'une ville japonaise, Shizuoka. On y observe une montée lente et régulière, avec de brusques baisses en 1940 (un incendie détruit cinq mille maisons dans la ville), en 1944 (un tremblement de terre cause la mort de quatre mille personnes) et en 1945 (les bombardements américains dévastent la ville). Mis à part ces accidents, cette courbe est un bon exemple de croissance naturelle d'une population, c'est-à-dire du rapport entre les naissances et les morts.

Considérons maintenant cette autre courbe:

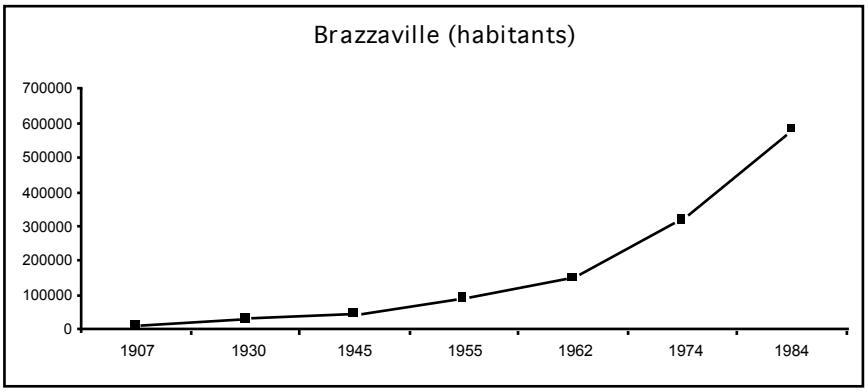


Elle représente la croissance de la population de Bangui, capitale de la Centrafrique. Nous y observons une soudaine accélération de la croissance après l'indépendance du pays (1959), témoignant de l'arrivée de nombreux migrants venant des campagnes et des pays voisins vers la ville. Or ces migrants sont venus en ville avec leurs langues et leurs dialectes et ont été confrontés à un problème de communication. Ils ont donc dû apprendre rapidement à parler le sango, la langue véhiculaire locale, qui a joué pour eux le rôle de langue d'intégration à la ville. Cette langue, qui était à l'origine la langue véhiculaire du fleuve, est ainsi devenue un véhiculaire urbain du fait de la convergence des migrants vers la capitale, et son statut actuel est le produit de ces migrations, témoignant de l'effet des migrations sur les situations linguistiques.

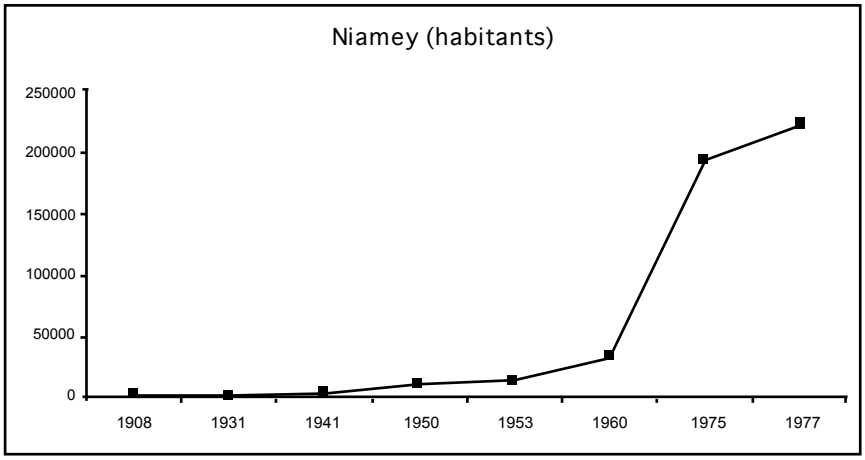
La différence entre ces deux courbes, qui saute aux yeux, est pour nous, je veux dire pour les sociolinguistes, extrêmement importante. Le phénomène qui se manifeste à Bangui au début des années soixante est un indicateur d'un brusque changement dans la croissance de la population qui n'a pas seulement valeur démographique mais aussi valeur linguistique: répétons-le, les migrants viennent en ville avec leurs langues, ils alimentent le plurilinguisme et créent ainsi, ou

multiplient, un problème de communication auquel ils vont donner une solution véhiculaire.

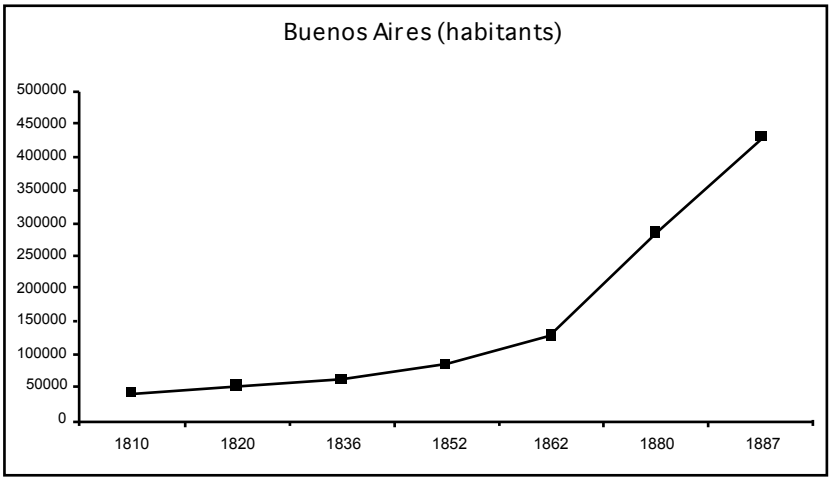
Nous pouvons observer le même phénomène dans de nombreuses autres villes. A Brazzaville (Congo) par exemple, où la courbe s'emballe en 1962, ici aussi après l'indépendance.



Ou encore à Niamey (Niger), au milieu des années soixante:



Ou enfin à Buenos Aires, en Argentine. Cette courbe va de 1810 à 1887:



Nous y voyons encore, à la brusque montée de la population après 1862, que nous n'avons plus affaire à un accroissement naturel mais à un phénomène de migration. C'est en effet le cas, puisqu'en 1887, là où s'arrête la courbe, 47,7% seulement de la population de la ville était né en Argentine.

Nous avons donc ici un indicateur généralisable nous permettant, à la seule lecture d'une courbe, de voir qu'une ville a été la cible de migrations, que sa croissance n'est pas naturelle. Et la différence entre ces deux types de courbes, facilement repérable, nous signale quand une situation linguistique a toute les chances d'être modifiée par le paramètre démographique, quand il est donc intéressant de développer une analyse sociolinguistique de cette situation. A Buenos Aires par exemple, les migrants italiens, galiciens et français ont transformé l'espagnol local, donnant naissance à ce qu'on appelle aujourd'hui le “porteño”, qui est donc le produit linguistique des vagues successives de migrations.

De la même façon, dans les capitales des pays d'Afrique francophone, nous assistons aujourd'hui aux prémices de l'apparition de “nouveaux français”, c'est-à-dire un français sénégalais, un français malien, un français gabonais, etc., qui deviendront peut-être demain du “sénégalais”, du “malien”, du “gabonais”, etc. Une enquête récente menée à Libreville (Gabon) a par exemple montré qu'un Gabonais peut reconnaître un Sénégalais ou un Malien à sa façon de parler français, comme s'il y avait des traces de l'appropriation de la langue française dans chaque forme “nationale” de cette langue.

La ville joue donc un rôle dans l'évolution des langues et des situations linguistiques. L'urbanisation pousse, nous l'avons vu, à l'émergence de langues

véhiculaires, mais elle change aussi la forme des langues. Les véhiculaires urbains sont souvent "plus simples", ou moins complexes que la langue d'origine, plus réguliers, de la même façon que le chabacano est plus simple ou plus régulier que l'espagnol. Bernadino Camins donne par exemple le cas de l'espagnol *bueno* / *mejor* / *óptimo* ou *malo* / *peor* / *pésimo* face au Chabacano *bueno* / *mas bueno* / *bien bueno* ou *malo* / *mas malo* / *bien malo*, et souligne que, "unlike in Spanish, conjugation in Chabacano is not a problem" (Camins, 1999: 11-12). De la même façon, le wolof urbain de Dakar (Sénégal) est différent, "plus simple" que le wolof parlé par les paysans, le munukutuba parlé à Brazzaville semble perdre son système de classes nominales, etc. C'est-à-dire que la ville plurilingue intervient à la fois sur le statut et sur le corpus des langues, sur leurs fonctions et sur leur forme, qu'elle joue en quelque sorte un rôle de planificateur linguistique.

Nous voyons donc que les enquêtes sociolinguistiques sont d'une aide précieuse pour la politique et la planification linguistiques. L'étude des situations urbaines d'un point de vue linguistique nous donne en effet une idée de l'avenir de ces situations, nous permet de prévoir la direction des changements, et cette connaissance est indispensable aux planificateurs. Lorsque les décideurs décident de décider (ce qui arrive parfois) ils peuvent ainsi apprendre de leurs villes, y voir quelles sont les directions d'évolution des situations et agir en connaissance de cause en prenant acte de ces évolutions.

Un exemple illustrera mieux ce propos. Si l'avenir d'une situation linguistique nationale se joue essentiellement en ville, et si nous voulons protéger une langue minoritaire parlée à la campagne, ce n'est pas à la campagne qu'il nous faut agir mais en ville. Nous pouvons ainsi rendre cette langue plus visible dans les quartiers dans lesquels on la parle, l'utiliser dans les inscriptions publiques, la publicité, etc., enfin d'agir sur les représentations. C'est-à-dire que l'on peut ainsi agir sur la "ixité" de la niche linguistique, la francité, l'anglicité, l'hispanité (qui n'en ont pas vraiment besoin) ou la chabacanité. En renforçant la présence de la langue en ville, nous la renforcerions ainsi à la campagne, parce que la ville ne génère pas seulement des contacts entre les langues mais aussi des contacts des représentations linguistiques ou des attitudes linguistiques, et que nous n'avons pas la même attitude face à une langue écrite et une langue non-écrite, face à une langue présente dans l'environnement graphique et face à une langue absente du même environnement.

Tout cela dit, vous vous demandez peut-être pourquoi j'ai choisi de traiter des villes plurilingues dans une réunion consacrée aux créoles en général et au chabacano en particulier, même si le titre définitif de notre rencontre mentionne "l'apport de la linguistique générale" à ces thèmes. La comparaison entre les phénomènes sociolinguistiques que l'on observe dans les villes et le processus de créolisation peut paraître surprenante, mais l'émergence des langues véhiculaires, la véhicularisation des langues, est pourtant un trait commun à ces deux situations. Nous venons de voir

comment des langues véhiculaires apparaissent sur les marchés plurilingues, et les créoles sont aussi à l'origine des formes véhiculaires, répondant au même type de besoin en assurant la communication entre des groupes ne possédant pas la même première langue.

Je veux dire que la créolisation et la véhicularisation pourraient bien agir de la même façon sur les langues, non seulement parce que les contacts entre les langues changent les langues, mais aussi parce que les changements de fonctions des langues agissent sur leur forme.

Imaginons maintenant que nous considérions les langues dans les termes de la théorie du chaos, que nous les considérions comme des objets chaotiques (Robillard, 2000), dont le comportement n'est ni entièrement aléatoire ni entièrement prédictible, comme un ensemble de variantes dont l'une, la forme standard, est socialement dominante. Si les langues étaient des objets chaotiques, personne ne pourrait alors contrôler la profusion des systèmes ni leur avenir, et leur évolution serait essentiellement déterminée par le contexte social. Cette évolution, bien sûr, ne serait pas prédictible, et des contextes sociaux différents pourraient catalyser l'évolution d'une même forme de départ vers des formes différentes, pourraient favoriser différentes possibilités latentes dans la forme d'origine. Ceci expliquerait par exemple pourquoi différents créoles à base lexicale française n'ont pas adopté la même solution pour tel ou tel problème syntaxique, dérivant de la langue d'origine une possibilité latente ou une autre. Ainsi, face à une phrase française comme *Je ne sais pas où il est*, nous avons (Chaudenson, 1995: 31):

m'pa kone (ki) koté li yé, en créole haïtien
moin pa sav ola i yé, en créole guadeloupéen
mi koné pa ousa i lé, en créole réunionnais
mo pa koné kot li été, en créole mauricien

Chaque phrase est différente, mais chacune d'entre elles vient d'une possibilité différente de la syntaxe du français populaire: *de quel côté il est*, *où il est*, *il est où ça*, etc.

De la même façon, cela expliquerait aussi pourquoi une langue véhiculaire urbaine est à la fois semblable et différente de la forme vernaculaire dont elle dérive: l'évolution de systèmes chaotiques ne peut être elle-même que chaotique.

L'idée exprimée dès le titre de ce texte que la ville est un planificateur linguistique est évidemment métaphorique, mais cette métaphore nous sert à souligner le fait que l'urbanisation transforme la situation linguistique d'un pays et les langues elles-mêmes, qu'elle agit en quelque sorte *in vivo* sur les situations et les langues, alors que les planificateurs agissent sur elles *in vitro*.

Dans leur grande majorité, les créoles sont apparus dans des îles, et une île n'est certes pas une ville. Mais les îles, lorsqu'elles ont été peuplées par des migrations de

différentes origines, sont confrontées aux mêmes types de problèmes que les villes plurilingues, et le contexte social y transforme également la situation linguistique et les langues. Or il se trouve que le chabacano de Zamboanga est né dans une ville qui se trouve elle-même dans une île. Des langues véhiculaires d'un côté, des créoles de l'autre, des lieux de migrations (les villes, les îles), un brassage de langues, des réponses sociales à des problèmes de communication, nous voyons que les situations ne sont pas très différentes, et que la réflexion entamée à partir d'une métaphore (la ville comme planificateur linguistique) pourrait s'avérer fructueuse pour mieux comprendre l'histoire et l'avenir du chabacano.

Références bibliographiques

Calvet, L.-J. (éd.) (1992). *Les langues des marchés en Afrique*. Paris: Didier Érudition.

Camins, B. (1999). *Chabacano de Zamboanga Handbook and Chabacano-English-Spanish Dictionary*. Zamboanga: Office of the Mayor (2è édition).

Chaudenson, R. (1995). *Les créoles*. Paris: PUF.

Robillard, D. de (2000). "Villes, îles, (socio)linguistique: des fenêtres sur une linguistique chaotique?". In L.-J. Calvet & A. Moussirou-Mouyama (éds.), *Les villes plurilingues*. Paris: Didier Érudition.

Yamamoto, M. (2000). *Les mécanismes d'expansion linguistique: étude sociolinguistique sur le cas du japonais commun à Shizuoka*. Thèse de doctorat, Université René Descartes, Paris.