Terminologie ferroviaire espagnole : l'ISO 1087 et le *Règlement général de circulation*

Mariano Andrés Martínez Lledó

Édition électronique

URL : <https://journals.openedition.org/rhcf/1947>

DOI : 10.4000/rhcf.1947

Éditeur

Rails & histoire

Édition imprimée

Date de publication : 1 février 2003

Pagination : 98-121

ISBN : 0996-9403

ISSN : 0996-9403

Référence électronique

Mariano Andrés Martínez Lledó, « Terminologie ferroviaire espagnole : l'ISO 1087 et le *Règlement général de circulation* », *Revue d'histoire des chemins de fer* [En ligne], 26 | 2003, mis en ligne le 23 janvier 2015, consulté le 22 avril 2022. URL : <http://journals.openedition.org/rhcf/1947> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/rhcf.1947>

Terminologie ferroviaire espagnole : l'*ISO 1087* et le *Règlement général de circulation*

Pendant une bonne partie de l'histoire du monde occidental, la transmission des savoirs et des connaissances s'est servie du latin, vraie *koiné* qui a permis l'échange mutuel entre les centres intellectuels et artistiques, contribuant à la diffusion de la science et de l'art en Europe. Avec le surgissement des universités au XII^e siècle, la diffusion de ces savoirs et connaissances a été possible grâce à l'utilisation d'un système de communication qui fournissait non seulement un moyen pour la transmission et la réception des contenus, mais encore une source de désignations pour les objets et les concepts nouveaux résultant de l'étude et de l'expérimentation. Jamais comme alors la communauté scientifique n'a disposé d'un outil aussi puissant : toute une langue réservée presque exclusivement à son usage.

L'évolution des sociétés a entraîné la substitution des langues nationales au latin comme langue de culture, mais il est encore une source, avec le grec, de désignations scientifiques et techniques. La spécialisation de plus en plus accentuée et la demande grandissante de noms spécifiques et qui ne prêtent pas au doute pour les nouveautés qui fleurissent chaque jour ont créé la nécessité de disposer d'un outil efficace et, surtout, maniable qui doit permettre, en outre, l'échange conceptuel. L'espace scientifique et technique n'est pas délimité par les frontières administratives, mais par les possibilités offertes par l'outil de communication dont les spécialistes font usage. La diversité idiomatique de l'Europe constitue l'une de ses richesses, mais elle rend impossible l'emploi d'une langue naturelle comme outil de communication spécialisée. Pourtant la science et la technique n'ont pas cessé de créer des mots différents, en général, des usages linguistiques non spécifiques des aires de connaissance où ils ont été créés. Cette augmentation du débit lexical spécialisé a entraîné la nécessité de mettre de l'ordre dans ces terminologies et de leur appliquer aussi des critères unifiés pour la formation des mots nouveaux ; c'est une nécessité urgente pour Christian Galinsky, directeur d'INFOTERM, tout spécialement aujourd'hui, quand le volume de documentation produite – sur n'importe quel support – augmente quotidiennement.

Les premiers essais de normalisation terminologique ont commencé en 1936 et ils ont débouché sur la publication des premières normes et recommandations éditées par ISO dans les années soixante.

En 1971, a été constitué INFOTERM, partie du programme UNISIST de l'UNESCO, afin de coordonner les études terminologiques et de renforcer la coopération internationale dans le monde, tout en lui donnant les moyens de la rendre possible. INFOTERM est situé à Vienne, où il peut s'abreuver aux sources de la théorie et de la méthodologie de l'École viennoise de terminologie, fondée par Wüster ; il est lié étroitement par ailleurs au comité TC37 d'ISO « Terminologie [principes et coordination] ». Il est nécessaire d'attirer l'attention sur le développement de la terminologie ces dernières années comme aire interdisciplinaire entre la linguistique, la logique, l'ontologie, les sciences de l'information et les champs thématiques [Vidal B., 1991 : 243-251].

Dans les pages suivantes nous analyserons quelques termes définis au chapitre 2, titre I, du RGC, la norme technique de RENFE qui règle la circulation des trains, d'après les principes établis par l'ISO 1087. Je pratiquerai trois types d'analyse : a) notionnelle, afin d'établir l'aire conceptuelle de chaque terme ; b) sémantique et lexicologique, afin de fixer le signifié de chaque terme et ses rapports avec des autres termes ; c) lexicographique, d'après les définitions de chaque terme dans le texte. Pour finir, j'appliquerai les résultats de cette étude à un texte choisi. Tout cela donnera une idée du degré d'application de l'ISO 1087 au RGC et permettra de comprendre le processus d'élaboration d'une norme technique du point de vue terminologique et lexicologique.

L'ISO 1087 définit la *notion* comme une « unité de pensée constituée par abstraction à partir des propriétés communes à un ensemble d'objets », non liée à une langue en particulier, mais influencée par le contexte socioculturel (annexe, tabl. 1). Plusieurs notions liées thématiquement entre elles forment un *champ notionnel*, qui « peut servir de point de départ pour l'établissement d'un système de notions ». Ce *système de notions* est une structure bâtie à partir des relations inter-notionnelles de sorte que chaque notion « est déterminée par sa position dans cet ensemble ». La prise en compte du structuralisme par cette conception est évidente, tout comme sa proximité de la théorie linguistique des *champs conceptuels* de Trier [Geckeler, 1976 : 118-120].

Il ne faut pas confondre *champ lexical* avec *champ conceptuel*. Le premier est un concept linguistique alors que le deuxième est un concept logique qui inclut les notions. Le champ conceptuel de Trier comprend une zone sémantique que nous pouvons représenter comme une mosaïque, de façon que tout l'espace notionnel soit configuré par des cases contenant chacune un signifié concret et distinct de ceux qui l'entourent, mais en contact avec eux. Il y a, pour chacune de ces portions de signifié, un mot ou un syntagme qui l'exprime, de sorte qu'aucune

notion ne demeure sans expression linguistique. Pour constituer les champs notionnels dont parle l'*ISO 1087*, on ne peut faire l'économie d'une analyse de Trier. Cette formulation est pertinente lorsqu'elle s'applique à un domaine de connaissance déterminé [Lerat, 1997 : 47], ce qui est le cas dans les langues spécialisées et dans la terminologie en particulier ; mais elle perd sa clarté quand elle cesse de s'appliquer à des « systèmes spécialisés et rigidement définis » [Ulmann, 1991 : 282] et se transpose dans la langue générale, où le terme se comporte comme une unité lexicale dont les rapports avec le reste du vocabulaire non spécialisé sont bien moins spécifiques et déterminants.

L'idée selon laquelle le signifié de chaque unité lexicale dépend des autres unités qui expriment des idées voisines est l'un des principes fondamentaux de la lexicologie et de la linguistique générale : « À l'intérieur d'une langue, tous les mots qui expriment des idées voisines se limitent réciproquement. [...] Ainsi, la valeur d'un terme quelconque est déterminée par ce qui l'entoure » [Saussure, 1980 : 164, notre traduction du texte espagnol]. Trier partait de l'hypothèse de l'existence de sphères conceptuelles dont on peut exprimer le contenu au moyen de signes linguistiques. Mais il n'y a pas d'expressions linguistiques pour toutes les notions : les langues ont recours à des procédés expressifs tels que la périphrase, mais il reste, malgré tout, des notions sans expression linguistique étant donné qu'il n'existe aucune langue capable d'exprimer complètement tout l'univers de la pensée humaine. Ces difficultés suggèrent [Vidal B., 1991 : 224] l'existence d'une limite pour la création terminologique lorsque la langue ne sera plus capable de satisfaire aux nécessités de désignation tantôt de la langue générale, qui exige l'observance des règles syntaxiques, tantôt des langues spécialisées, dont la capacité à véhiculer des informations risquerait d'être alors restreinte.

Un champ lexical est engendré quand une partie plus ou moins étendue de signifié se répand en plusieurs unités lexicales qui forment une structure dans laquelle elles s'opposent, du point de vue fonctionnel, par des différences minimales de signifié [Coseriu, 1981 : 146]. Dans la série formée par *locomotive*, *voiture* et *wagon*, par exemple, le premier terme s'oppose aux autres en tant que « matériel moteur » face à « matériel remorqué ». Par ailleurs, *voiture* s'applique au véhicule destiné au transport de voyageurs et il s'oppose pour cela à *wagon*, qui désigne un véhicule pour le transport de marchandises. Cependant, les trois termes sont compris dans une classe d'objets que nous pourrions dénommer *matériel roulant*, opposée à une autre classe – *matériel fixe* – qui contiendrait des unités comme *rail*, *traverse*, *poteau caténaire*, etc., et qui feraient partie toutes les deux d'un champ significatif plus ample, et ainsi de suite.

Pour les spécialistes du signifié linguistique, le champ lexical est compris dans le champ conceptuel puisqu'il exprime seulement une partie du contenu notionnel de celui-là. Il y a des notions qui manquent d'expression linguistique dont l'étude appartient en propre à la terminologie, étant donné sa nature interdisciplinaire, plutôt qu'à la linguistique comme science. Il s'agit, donc, de cette question également débattue de la différence entre ce que depuis les années cinquante on appelle *linguistique appliquée*, qui est interdisciplinaire et qui se donne un but pratique, face à la linguistique conçue comme l'ensemble des *sciences du langage* [Payrató, 1998 : 15].

Dans un syntagme comme *le produit de π* , il faut exclure π de l'analyse lexicologique puisque son signifié n'est pas lexical, mais terminologique. Ainsi, ce qui n'a pas de place dans le champ lexical est inclus dans le champ conceptuel. Et c'est ici l'objet réel de la terminologie, dont l'étude du signifié lexical n'est qu'une partie. « Les terminologies scientifiques et techniques n'appartiennent pas au langage [...] de la même façon que les "mots habituels" » [Coseriu, 1981 : 96] ; donc, il n'est pas possible de les étudier uniquement par l'application des principes théoriques des champs lexicaux. Mais il semble difficile d'accepter qu'il s'agisse de « simples "nomenclatures" énumératives » car on peut établir une structure qui ne dépende pas uniquement « des exigences des sciences et techniques respectives » ; pour cela, il faudra tenir compte des rapports notionnels quand il ne sera pas possible d'étudier cette structure uniquement du point de vue lexical. Les terminologies peuvent et doivent être étudiées par des procédés lexicologiques dans tout ce qu'elles auront de linguistique, ce qui ne s'oppose pas à l'étude notionnelle ; toutes les deux se complètent, précisément, dans la recherche terminologique. En fait, le modèle défini par l'*ISO 1087* est compatible avec une étude lexicologique.

Dans l'article 109 du RGC reproduit en annexe on classe le personnel qui intervient dans la circulation des trains en cinq classes, établies d'après le mode de leur intervention et le degré de leur implication dans le processus. Ces classes sont : *Mouvement*, *Trains*, *Infrastructure*, *Matériel remorqué* et une autre rassemblant des catégories diverses dénommée *Autres*. La première de ces classes, *Personnel du Mouvement*, comprend trois éléments, qui sont quatre à vrai dire puisque deux expressions sont coordonnées : *Chef de circulation ou du CTC* [Control de Trafico Centralizado, *régulation centralisée des circulations*], *Agent de circulation* et *Agent de manœuvres*. Ces quatre éléments correspondent chacun à des notions structurées hiérarchiquement sous une autre notion de rang supérieur. Il s'agit donc d'un rapport notionnel hiérarchique, tel qu'il est

décrit dans l'ISO 1087 : *Personnel de Mouvement* serait la notion *super ordonnée* divisible en quatre notions de rang inférieur ou *subordonnées* (annexe, tabl. 2).

Deux notions coordonnées occupent le degré le plus haut de cette hiérarchie : *Chef de circulation* et *Chef du CTC*. Au-dessous sont placées *Agent de circulation* et *Agent de manœuvres*, liées par un rapport générique, la première étant la notion générique et la deuxième la spécifique, puisqu'il existe une identité partielle dans leur *compréhension*, à savoir l'ensemble des propriétés abstraites qui les délimitent. Du point de vue sémantique, elles ont plusieurs *traits de contenu* en commun. Ces traits de contenu sont les différences minimales de signifié par lesquelles un mot peut être opposé à un autre, et elles correspondent à ce que l'ISO 1087 dénomme *caractères*. Le terme *Personnel de Mouvement* a un signifié dans lequel trouvent place les quatre autres, et ils s'y organisent tous comme une zone de signification commune répandue dans plusieurs unités correspondantes aux termes définis par le RGC, de façon que chacun exprime une partie du contenu lexical total. À *Chef de circulation* appartiennent les traits « direction de la circulation », « dans une gare » et « avec autorité sur le personnel », positifs tous les trois, et le trait négatif « non dans le CTC ». Il s'oppose précisément par ce trait à *Chef du CTC*, dont la compréhension est équivalente, avec trois traits positifs : « direction de la circulation », « dans le CTC » et « avec autorité sur le personnel », et un négatif : « non dans une gare ». Cette différence, minimale en apparence, prendra une grande importance quand on étudiera les contextes où ces termes interviennent. *Agent de circulation* n'a que trois traits de contenu : « aux ordres du Chef de circulation », « aux ordres du Chef du CTC » et « assurer le service ». *Agent de manœuvres*, au contraire, est le plus caractérisé sémantiquement parce qu'il possède les traits de contenu les plus nombreux : « aux ordres du Chef de circulation », « aux ordres du Chef du CTC », « aux ordres de l'Agent de circulation », « actionnement des aiguilles », « accomplissement des normes » et « réalisation des manœuvres ». Le plus grand nombre de caractères correspond à la plus grande spécificité de la notion du point de vue logique. Du point de vue sémantique, le signifié est plus précis lorsqu'il possède plus de traits de contenu. Il en résulte que les notions *super ordonnées* sont moins caractérisées, c'est-à-dire que leur compréhension est plus petite que celle de leurs *subordonnées* ; du point de vue linguistique, les termes qui les représentent ont un signifié plus ample qui peut comprendre celui d'autres termes. Bien que nous n'ayons vu ici qu'un exemple, une analyse approfondie du RGC ou de n'importe quelle autre norme technique devra entreprendre cette étude

notionnelle et lexicologique pour établir les champs notionnels ou conceptuels que l'on divise entre une aire de connaissance donnée et la part de signifié qu'on assignera à chaque terme (annexe, tabl. 3).

Dans le paragraphe 5 de l'*ISO 1087* on établit quelques distinctions fondamentales. On définit d'abord la terminologie comme un « ensemble de termes » qui représente un système notionnel. La *nomenclature*, par contre, est un « système de termes » formé d'après quelques règles précises. Pourquoi cette différence entre l'associatif et le systématique ? Si la terminologie représente un *système* de notions il ne semble pas cohérent d'affirmer que les unités lexicales qui expriment ces mêmes notions organisées en une structure où il est possible de reconnaître les rapports établis entre elles ne font pas partie de cette organisation. Du point de vue linguistique, la solidarité entre signifiant et signifié, c'est-à-dire entre expression et contenu, fait que le signe linguistique dans sa totalité, le mot, est impliqué dans les structures dont les composants font partie. Le systématique n'appartient proprement pas aux unités lexicales, étant donné que c'est une caractéristique, un principe organisateur de la langue qui se définit comme *système*.

La distinction suivante s'établit entre *symbole*, *terme* et *nom*. Le premier consiste en une représentation — c'est ainsi que l'*ISO 1087* définit la *désignation* — d'une notion au moyen d'un signe de n'importe quelle espèce, linguistique ou non. Ce qui caractérise le *terme*, au contraire, est précisément la représentation « au moyen d'une unité linguistique », c'est-à-dire d'un mot ou d'un syntagme. Par ailleurs, le *terme* appartient à une « langue de spécialité », alors que le *nom* appartient à la langue générale. Ainsi, les termes et les noms seraient des sous-ensembles du macro-ensemble formé par les symboles ou, autrement dit, la terminologie, définie comme un « ensemble de termes » seulement et non pas un ensemble de tous les symboles, se limiterait à la représentation des notions par des moyens linguistiques dans les langues spécialisées. Cette définition de *terme* donnée par l'*ISO 1087* écarte de l'étude terminologique les représentations des notions par des moyens non linguistiques, si bien que dans l'exemple antérieur *le produit de π* , le signe π serait interprété comme symbole et non pas comme terme, puisqu'il n'a pas de signifié lexical. Ce qui désigne π , c'est-à-dire ce qu'il représente, n'est ni un substantif concret comme *hexagone*, ni un abstrait comme *produit*, ni une classe d'objets comme *fonction*, ni, non plus, un objet en particulier comme *abscisse*. Le signifié de π est une valeur numérique, donnée le plus souvent par approximation [3,14116], qui correspond à une notion mathématique. Dans le langage mathématique, le signe f [*intégral*] a un signifié précis et indubitable en tant que représentation d'une notion

concrète : l'intégration, qui correspond à une définition spécialisée [Lerat, 1997 : 48]. Son signifié est indubitablement terminologique et dans une expression comme $f \quad dx = x+c$, il n'y a pas lieu de parler d'unités linguistiques au sens large, mais évidemment d'unités qui font partie de la terminologie mathématique. À la différence du cas précédent, le signe graphique est ici tout simplement un substitut du signifiant dont l'utilité consiste à rendre la communication plus fluide d'après des conventions établies par les usagers de la langue spécialisée, une façon très semblable à celle dont le signe tironien se substitue à la conjonction copulative dans les écrits médiévaux. Mais, en tout cas, le changement est sémasiologique : ce n'est pas le signifié qui varie, mais la forme qui l'exprime.

Le problème est bien plus complexe que je ne l'ai présenté ici. Pour en avoir une vision complète ainsi que de ses implications, il faut dépasser la limite de la linguistique et l'envisager du plan supérieur de la sémiologie, comprise comme science qui étudie les systèmes de communication. Cela permettrait de lier les concepts de *symbole* et *terme* définis dans l'*ISO 1087* à celui de *code*, défini du point de vue sémiologique. Le code se caractérise par la superposition d'une expression non linguistique à un contenu préexistant et c'est un outil pour la communication quand il n'est pas possible d'assurer celle-ci au moyen de la langue [J. Martinet, 1976 : 110]. On pourrait établir un rapport entre le code ainsi défini et la différence existante entre les termes et les noms, d'un côté, et les symboles, de l'autre, définis dans l'*ISO 1087*, et interpréter comme des signes appartenant à un code les représentations de notions non réalisées par des moyens linguistiques dans une aire de connaissance spécialisée. Alors, π serait passible d'une étude sémiologique comme élément d'un code, et la sémiologie fournirait le cadre d'analyse des rapports entre les représentations notionnelles dans une aire de connaissance spécifique, qu'elles soient des éléments de code, des termes, ou des unités lexicales de la langue générale avec des emplois spécialisés occasionnels.

Tous les mots et les syntagmes définis dans l'article 109 du RGC [« Personnel qui intervient dans la circulation »] sont formés par des procédés linguistiques et ils sont compris dans la définition de *terme* donnée par l'*ISO 1087*. J'ai appliqué à tous l'analyse par composants pour représenter leurs traits de contenu (annexe, tabl. 4).

Voyons d'abord le contenu de *Personnel de Mouvement*. De même que dans l'analyse notionnelle, il faut considérer ici *Chef de circulation* et *Chef du CTC* comme deux termes distincts puisque le signifié de chacun se différencie par deux traits de contenu sur lesquels porte leur

opposition. La notion d'*opposition* est fondamentale dans la linguistique fonctionnelle. Comme on l'a déjà dit, le signifié d'un terme n'est pas une entité isolée, car il est lié aux signifiés qui l'entourent au moyen d'*oppositions fonctionnelles* de sorte que les différences et les similitudes entre les signifiés sont établies à partir de la présence ou de l'absence des traits de contenu relevés par l'analyse componentielle. Ce procédé permet d'étudier en outre les rapports de contenu tels que la *synonymie* – même signifié, mais signifiant distinct –, l'*homonymie* – même signifiant, signifié distinct –, la *polysémie* – un signifiant et plusieurs signifiés – et l'*hyponymie*, qui est un rapport hiérarchique entre des signifiés, non définie dans l'*ISO 1087*, au contraire des précédents, bien que présentant la même importance (annexe, tabl. 5).

Les quatre termes inclus dans *Personnel de Mouvement* sont caractérisés explicitement par des traits positifs. Les traits négatifs se déduisent des rapports de contenu. Ainsi, *Chef de circulation* possède le trait positif « dans une gare », qui manque dans *Chef du CTC*. Et celui-ci possède le trait positif « dans le CTC » qui manque au précédent. Il s'agit d'une opposition privative puisque ces traits s'opposent tous les deux par la présence ou par l'absence d'un trait de contenu. Ce trait-ci et « aux ordres de l'Agent de circulation » sont les seuls négatifs que ces deux termes possèdent. Par ailleurs, il y a deux traits incompatibles : « aux ordres du Chef de circulation » et « aux ordres du Chef du CTC » respectivement. Ils sont indifférents aux autres, c'est-à-dire qu'ils ne sont pas caractérisés ni positivement ni négativement, ni ne sont incompatibles non plus. Rappelons-nous les champs conceptuels de Trier et l'image de la mosaïque. Dans ce cas, le contenu global serait ce qui correspond à la notion représentée par *Personnel de Mouvement*, divisé en quatre cases dont chacune est en contact avec les autres de sorte que la définition des parties respectives du signifié total ne peut être faite isolément pour chaque case en particulier, mais par rapport aux trois autres parties, aux trois autres carreaux de la mosaïque. C'est la raison pour laquelle la caractérisation sémantique des termes définis dans le *RGC* doit être complétée par les traits implicites et par les incompatibilités existantes entre eux. En fait, le signifié des termes dans les langues spécialisées n'est pas uniquement ce que la définition en dit dans le répertoire, mais aussi ce qu'elle n'en dit pas, c'est-à-dire toute la portion qu'ils occupent du signifié total.

Il est nécessaire d'établir les aires notionnelles avant de définir les termes et de maintenir aussi la structuration des notions, *mutatis mutandis*, dans la caractérisation sémantique de ceux-là. Autrement, on risque de manquer la correspondance entre la délimitation des notions et celle

des signifiés et on risque de voir l'information apportée par la définition contraindre le signifié au lieu d'en rendre compte exactement, ou en donner une idée trop vague. La conséquence de tout cela est que le terme n'accomplit pas sa fonction. Pour l'éviter, il faut décider quels traits de contenu seront pertinents dans la caractérisation sémantique des termes et lesquels ne le seront pas, tout en analysant en détail chaque notion et le contenu que devra exprimer le terme à l'aide duquel on la représente. Ainsi, lorsqu'il apparaîtra dans un texte, on saura toujours à quelle notion il se rapporte et quel est son signifié. Cette étude préalable a une telle importance que, si elle n'est pas pratiquée, et c'est le cas le plus habituel dans les normes techniques actuelles, le texte devra être interprété à chaque lecture pour que le signifié puisse être déchiffré. Il est inutile d'insister sur les répercussions importantes pour les entreprises de ce manque d'attention à ces questions terminologiques, par suite duquel les normes techniques, les règlements et les textes spécialisés tournent à la confusion et leur sens est peu clair, sinon obscur. Pourtant, ces textes devraient être assez clairs et leur sens assez limpide pour les professionnels pour que la seule interprétation possible après leur lecture touchât à la doctrine et non pas à la terminologie employée. Un professionnel, après la lecture d'un texte technique, devrait pouvoir se demander : « pourquoi dit-il cela ? » mais jamais : « qu'est-ce que ça veut dire ? »

Les rédacteurs du RGC sont partis directement de la définition du terme, de sorte qu'on y trouve quelques contradictions. D'après les définitions de l'article 109, le trait « actionnement des aiguilles » n'apparaît explicitement que dans la caractérisation sémantique du terme *Agent de manœuvres*, alors que les trois autres lui demeurent indifférents. Donc, on peut déduire de la définition que le trait de contenu « actionnement des aiguilles » n'est pertinent que dans la caractérisation sémantique du terme *Agent de manœuvres*. Cependant, dans l'article 409.1 on dit :

La dirección de la circulación y el accionamiento de las agujas, señales y demás aparatos de las estaciones, la llevarán a cabo:

- El Jefe del CTC desde el Puesto central cuando se funcione con el mando centralizado o se trate de BAU con CTC sin ML.
- El Jefe de circulación cuando asuma en su estación las funciones del Jefe del CTC por funcionar con el ML o se trate de estaciones extremas.

La direction de la circulation et l'actionnement des aiguilles, signaux et du reste des appareils des gares, sera faite par :

- Le Chef du CTC depuis le Poste central lorsqu'on agit avec le commandement centralisé ou BAU avec CTC sans ML [commandement local].
- Le Chef de circulation quand celui-ci prend dans sa gare les fonctions du Chef du CTC pour agir avec le ML ou dans des gares extrêmes.

Tout en acceptant ce texte, on en déduit que tantôt le Chef de circulation tantôt le Chef du CTC actionnent les aiguilles, non pas d'une manière occasionnelle ni lors d'un incident de la circulation, mais habituellement, comme étant une partie de leurs fonctions. Il y a donc une discordance entre le signifié de ces termes fourni par la définition et celui qui résulte de l'analyse du texte dans lequel ils apparaissent. Pourquoi ce trait n'a-t-il pas été considéré comme pertinent dans la caractérisation sémantique des termes ? Ou plutôt, pourquoi n'a-t-il été considéré pertinent que dans la caractérisation d'*Agent de manœuvres* ? Si on ne considère que l'usage des termes, il faudrait ajouter le trait « actionnement des aiguilles » à la définition de *Chef de circulation* et de *Chef du CTC*, mais non à celle d'*Agent de circulation* puisqu'il n'y a aucun contexte qui permette de déterminer si ce trait est pertinent ou non. Il faut donc le considérer comme indifférent. Nous avons, d'une part, trois termes marqués positivement pour le même trait, ce qui élimine la possibilité d'en faire usage pour l'établissement des oppositions fonctionnelles entre eux. D'un autre côté, nous avons un terme indifférent à ce trait, c'est-à-dire qu'on ne peut pas l'opposer à l'ensemble formé par les précédents en raison de l'absence de ce trait. Il ne serait pas possible non plus de constituer une opposition équivalente étant donné que celle-ci est fondée sur l'équivalence logique entre des membres appartenant à des classes distinctes ou à la même classe mais qui partagent le même espace sans que la présence ou l'absence de certaines propriétés dans l'un ou plusieurs d'entre eux n'ait d'influence sur le reste, alors que ces quatre termes sont liés précisément par leurs traits de contenu. Il s'agit peut-être d'une autre contradiction. À quoi doit-on cette apparente négligence dans la terminologie du RGC ? La réponse est simple : il manque une étude notionnelle et sémantique préalable à la définition. La conséquence en est que l'usage du terme révèle un signifié qui dépasse celui explicité par la définition et celle-ci est insuffisante puisqu'elle néglige des données essentielles « pour la complète intellection du défini » [Martínez de S., 1995 : 88].

Quant à l'établissement des traits de contenu pertinents pour chaque notion, il est possible de se demander quel critère a suivi le rédacteur du RGC. Y a-t-il une raison pour considérer pertinent un trait

tel qu'« assurer le service » ? Plus encore, en quoi consiste cette action apparemment si peu précise ? On pourrait dire qu'elle consiste en « l'application des normes réglementaires » [RGC, art. 109], si bien qu'elle serait incluse dans le trait « accomplissement des normes », et on pourrait l'éliminer par économie. Mais l'action « assurer le service » n'apparaît comme telle que dans la définition d'*Agent de circulation*, donc il y a lieu à se demander s'il ne s'agirait pas de quelque chose de distinct de l'application ou de l'accomplissement des normes. Il est évident que ce n'est pas la même chose, mais plutôt le résultat de cet accomplissement. Par ailleurs, le fait qu'il soit pertinent pour l'*Agent de circulation* uniquement conduit à se demander, du point de vue technique, pourquoi celui-ci est le seul qui « assure le service de circulation », ce que le RGC n'explique pas. Du point de vue lexicologique, il est raisonnable de mettre en question la validité d'un trait de contenu qui ne caractérise pas le terme au signifié duquel il participe, étant donné qu'il n'intervient dans aucune opposition fonctionnelle, c'est-à-dire qu'il n'est pas un trait servant à distinguer *Agent de circulation* des autres termes ni par sa présence ni par son absence, de même que « dans une gare » / « dans le CTC » dans les cas de *Chef de circulation* et *Chef du CTC*, ni parce que deux termes le possèdent à un degré distinct, ni parce qu'il servirait de base pour opposer deux termes équivalents du point de vue logique. S'agit-il alors d'un recours rhétorique destiné simplement à augmenter le corps lexical de la définition ? En tout cas, il y a des raisons suffisantes pour mettre en doute la validité de définitions qui ne correspondent ni avec l'analyse notionnelle des termes qu'elles définissent ni avec l'usage de ces termes.

On a dit que l'hyponymie est un rapport de contenu hiérarchique. Si on considère *Personnel de Mouvement* comme une partie de signifié divisée en quatre portions auxquelles correspondent les termes *Chef de circulation*, *Chef du CTC*, *Agent de circulation* et *Agent de manœuvres*, nous observons que tous les quatre peuvent être définis comme des spécifications du signifié général tout en disant, par exemple, qu'*Agent de circulation* est *Personnel de Mouvement*, et non pas l'inverse, de même que nous pouvons définir *wagon* en disant que c'est un *véhicule*, alors qu'on ne peut pas définir *véhicule* en disant que c'est un *wagon*. Donc, *Personnel de Mouvement* est l'hyperonymie ou super ordonné de ces quatre termes, qui sont, à leur tour, ses hyponymes ou subordonnés. Remarquez la correspondance entre ce rapport sémantique et les rapports notionnels.

D'après l'ISO 1087, la synonymie s'établit entre plusieurs représentations d'une même notion. Mais l'exemple qu'on en donne n'est pas tout à fait satisfaisant : *chlorure de sodium-NaCl*. Il s'agit d'un cas

analogue à celui déjà exposé du signe employé pour représenter l'intégration dans le langage mathématique : *intégral-f*. La synonymie est fondée dans l'identité du signifié entre deux termes. La définition la plus traditionnelle touche à la désignation d'un même objet au moyen de deux noms distincts : « *vocabula synonyma sunt diversa eiusdem rei nomina.* » Les synonymes doivent remplir deux conditions : a) ils doivent être des mots interchangeable dans tous les contextes ; b) ils doivent coïncider dans le signifié dénotatif aussi bien que dans le connotatif. L'opinion la plus répandue parmi les linguistes est que ces conditions n'existent pas dans la langue générale, de sorte qu'il n'est pas possible de trouver deux termes absolument synonymes [Geckeler, 1976 : 282-288]. Ainsi, la synonymie est réduite à une identité partielle du signifié. Mais dans les langues spécialisées ces deux conditions s'accomplissent et il y a des dualités de formes pour exprimer le même signifié ou, dans les termes de l'*ISO 1087*, des représentations distinctes pour la même notion. En fait, la délimitation précise des signifiés et le manque d'émotivité dans la motivation des unités rendent fréquente la synonymie absolue dans les terminologies [Ullmann, 1991 : 159]. Dans le cas de la norme ferroviaire espagnole, on reconnaît comme synonymes *locomotive* et *machine*. Jusqu'à l'édition de 1992, la forme habituelle dans le RGC était *machine*, mais à partir de cette date, *locomotive* s'y est substituée dans tous les textes techniques ayant un caractère officiel. Pourtant, dans la langue parlée, et dans les textes non officiels aussi, celle-là jouit encore de la préférence du spécialiste, de même que dans la langue générale.

L'*ISO 1087* distingue entre des *synonymes* et des *quasi-synonymes*, selon que les termes peuvent être substitués dans tous les contextes ou dans quelques-uns seulement. Lyons [1997 : 87] met en relation le concept de *quasi-synonymie* avec celui de *synonymie partielle*. Dans le premier cas, il ne s'agit pas d'une identité de signifié, mais d'une similitude ; dans le deuxième, bien que le signifié des deux unités soit identique, les conditions remarquées auparavant pour autoriser la synonymie absolue ne sont pas remplies. Si on accepte sans discussion ces deux concepts, on pourrait dire que *Chef de circulation* et *Chef du CTC* sont des quasi-synonymes, étant donné que leurs signifiés présentent plusieurs traits en commun, mais qu'il y en a d'autres par lesquels ils diffèrent ; similitude, donc, et non pas identité. L'interchangeabilité peut être constatée au moyen de l'épreuve de la commutation qui est, en outre, le procédé le plus convenable pour délimiter les synonymes [Ullmann, 1991 : 161]. Une analyse toute simple des occurrences de ces deux termes dans tout le RGC donne les résultats suivants : *Chef[s] de circulation ou du CTC* apparaît en 42 occasions, face aux 173 occurrences de *Chef[s] de circulation*. Il

y apparaît deux fois comme variante de *Chef du CTC ou de circulation*. L'usage correspond, en général, aux définitions, sauf dans quelques contextes conflictuels.

Trois des quatre termes compris dans *Personnel de Mouvement* sont des *termes complexes*, dans le sens de l'ISO 1087, puisque chacun est formé par deux *radicaux* – élément lexical autonome ou base d'un dérivé – auxquels s'ajoutent d'autres éléments, dans ce cas une préposition et un substantif. Pour la lexicologie, ils constituent ce que Benveniste appelle *synapses*. Ce sont des formations pluriverbales de nature syntaxique constituées par deux unités lexicales au moins qui fonctionnent, la première comme déterminée et la deuxième comme déterminante, unies en espagnol le plus souvent par la préposition *de*. Les deux éléments peuvent s'étendre – **Chef [adjoind] de circulation [auxiliaire]* –, mais ce qui reste particulier est leur lexicalisation au moyen de l'intégration de leurs éléments dans une unité monosémique. Il s'agit d'un procédé de formation de mots extraordinairement productif et propre aux langages scientifiques et techniques [Alvar E., 1996 : 22-24]. Dans ces formations, le déterminant ne porte jamais d'article pour ne pas rompre l'unité de l'ensemble. Donc, on ne peut pas considérer *Chef du CTC* du point de vue morphosyntaxique, de la même façon que *Chef de circulation*, *Agent de circulation* et *Agent de manœuvres*, qui sont des synapses évidentes. La préposition y introduit un déterminant comme attribution du signifié : *Agent* et *Chef* désignent tous les deux une classe d'objets, dans ce cas des catégories fonctionnelles, et, ensuite, on indique l'objet correspondant de cette classe. La présence d'un article dans *Chef du CTC* rompt le parallélisme, un peu forcé d'ailleurs, que le rédacteur de la norme a prétendu établir, puisque ce ne sont pas deux, mais trois classes d'objets qui en résultent. Il y a alors lieu à se demander s'il ne vaudrait pas mieux omettre le terme pour assurer au système une plus grande cohérence.

La lexicographie technique ou *terminographie* est l'application naturelle de la terminologie. Pendant les premiers temps du chemin de fer, en Espagne au moins, les textes édités relèvent de trois catégories : des normes techniques, des textes légaux et des dictionnaires qui prétendaient au statut d'encyclopédies d'une technique nouvelle. Si le but de la terminologie est de rendre plus facile la communication entre les spécialistes, les ouvrages terminographiques sont l'outil idoine. Nous pouvons établir une gradation dans les répertoires techniques depuis le glossaire le plus simple qui accompagne un article de revue, où sont expliqués quelques mots nouveaux ou dont l'appréhension est difficile, jusqu'à la forme la plus complexe que sont les dictionnaires électroniques, qui peuvent recueillir tout le débit lexical d'une spécialité, être intégré à

d'autres applications informatiques et devenir un outil efficace pour la rédaction des textes spécialisés. La riche tradition lexicographique espagnole reste encore étrangère à cet aspect de la lexicographie spécialisée, mais elle n'a pas suscité un grand intérêt dans le reste de l'Europe non plus, sans doute parce que les auteurs et les éditeurs l'ont considérée pendant longtemps comme un genre mineur. Cela a limité la réalisation de projets et, surtout, affecté la qualité des dictionnaires réalisés. Aujourd'hui il y a abondance de répertoires techniques de toute espèce concernant les activités les plus diverses ; mais il est rare de rencontrer un ouvrage qui suive des critères terminologiques et terminographiques acceptables. C'est à la fois une très bonne affaire éditoriale et une nécessité pour les spécialistes quand la normalisation d'une langue spécialisée requiert un répertoire, lexique officiel qui fixe les termes et qui réunit tout le vocabulaire employé, en laissant la possibilité de mises à jour qui suivront l'évolution intrinsèque de la technique considérée. Dans le chemin de fer nous n'avons rien de semblable ni même d'approchant, puisque le lexique de l'UIC est un dictionnaire spécialisé multilingue [Haensch, 1997 : 100] et qu'il ne fournit pas des définitions, mais uniquement des correspondances entre des termes de plusieurs langues.

Les termes définis par le RGC constituent un simple glossaire, inclus dans la norme technique où ils sont utilisés, et il n'y a pas lieu de les soumettre à une analyse aussi rigoureuse que celle qu'opérerait un dictionnaire spécialisé. Mais cela n'excuse en rien le rédacteur d'avoir suivi les critères généraux appliqués dans les répertoires techniques aussi bien dans la microstructure, c'est-à-dire dans la constitution de chaque article du glossaire, que dans la macrostructure.

L'un des principes fondamentaux de la lexicographie est celui de la substituabilité, qui veut que la définition puisse se substituer au défini dans n'importe quel contexte. Ainsi, la définition donnée d'un terme quelconque doit être capable de le remplacer sans produire un conflit sémantique. Voyons un exemple.

[El Maquinista] Estacionará los trenes de viajeros en el andén, salvo que el Jefe de circulación o del CTC le ordene otra forma de proceder. (Art. 312-1)

[Le Machiniste] mettra les trains de voyageurs à quai, à moins que le Chef de circulation ou du CTC lui ordonne une autre façon de procéder. [Art. 312-1]

Si on substitue la définition à *Chef de circulation ou du CTC*, il en résulte :

[El Maquinista] Estacionará los trenes de viajeros en el andén, salvo que el *el agente que dirige la circulación en una estación o en el CTC*. *Ejerce el mando del personal de movimiento y del personal de los trenes que se encuentren en la estación, o estaciones de CTC, en todo lo relativo a circulación* le ordene otra forma de proceder.

[Le Machiniste] placera les trains de voyageurs à quai, à moins que *l'agent qui dirige la circulation dans une gare ou dans le CTC*. *Il exerce l'autorité sur le personnel de mouvement et le personnel des trains qui se trouveront dans la gare, ou gares du CTC, en tout ce qui concerne la circulation* lui ordonne une autre façon de procéder.

La structure syntaxique est rompue, la phrase est altérée et le signifié s'est renforcé sans nécessité, tout en modifiant le sens originaire, de façon qu'on ne peut pas pratiquer la substitution.

Outre les défauts déjà remarqués, les définitions du RGC posent un grave problème quant à l'intelligence des contenus, faute d'avoir distingué ce qui relève de la lexicographie de ce qui relève de l'encyclopédie. De même, dans la langue générale, la définition d'un mot technique est encyclopédique lorsqu'elle explique l'objet désigné par un article et non par le signifié du mot. Dans le cas qui nous occupe, les définitions comprennent certaines explications qui ne correspondent pas à la lexicographie, mais à une description des attributions reconnues à chacune des catégories fonctionnelles ou des particularités des objets définis. Il en est ainsi dans le cas de *Chef de circulation*, *Aide* [du machiniste] et presque tous les termes définis dans l'article 110 [*ligne, gare*, etc.]. Mais le chapitre de définitions inclus dans le RGC ne parvient pas à suppléer l'information que devrait avoir fournie une autre source, à savoir le nécessaire répertoire, le lexique officiel, le dictionnaire où devraient figurer tous les termes ferroviaires avec leurs définitions et leurs explications encyclopédiques, constamment mis à jour, qui serait employé comme un outil pour la rédaction des normes techniques. Le chapitre 2 du titre I du RGC est devenu pratiquement le seul lexique officiel en matière de circulation, mais ce n'est pas pour rendre les choses plus faciles. Puisqu'il ne s'agit ici que d'en donner une idée générale, je n'analyserai pas d'autres aspects qui mériteraient une étude, comme la typographie ou le lexique descripteur.

Le RGC, loin d'être une norme technique claire et précise, est rempli de contextes qui prêtent à conflit. Voyons-en quelques-uns. Dans l'article 408.2, on dit :

[...] el Jefe del CTC podrá expedir éste [tren] con carácter excepcional, después de cumplir las siguientes prescripciones: [...]

Si en la estación presta servicio un Jefe o Agente de circulación, le cursará el telefonema [...] Recibido este telefonema, el Jefe de circulación dará al Maquinista la orden de marcha a la vista [...] Una vez expedido el tren, el Jefe o Agente de circulación repondrá los aparatos en su posición normal [...] La orden de reponer los aparatos la dará el Jefe del CTC cuando no pueda encomendar esta operación a ningún Agente de la estación.

[...] le chef du CTC pourra expédier celui-ci [le train] exceptionnellement après avoir accompli les prescriptions suivantes : [...] Si un Chef ou Agent de circulation est de service dans la gare, il lui donnera la dépêche [...] La dépêche recue, le Chef de circulation donnera au Machiniste l'ordre de marche à vue [...] Une fois le train expédié, le Chef ou Agent de circulation remettra les appareils dans leur position normale [...] Le Chef du CTC donnera l'ordre de remettre dans leur position normale les appareils quand il ne pourra confier cette opération à aucun Agente de la gare.

Le conflit sémantique se produit quand *Chef de circulation* concurrence *Chef du CTC* étant donné qu'ils possèdent tous les deux le trait de contenu « direction de la circulation » comme trait positif, de sorte que, d'après le texte de cet article, la circulation est dirigée par deux personnes simultanément, ce qui n'arrive pas dans la réalité. Par ailleurs, l'usage des deux termes suggère un rapport hiérarchique entre eux, et non pas de coordination, qui est leur apport dans la définition, puisque, alors qu'ils ont tous les deux le trait « autorité sur le personnel » comme trait positif, c'est le *Chef du CTC* qui donne les ordres au *Chef de circulation*. Mais le plus remarquable dans ce texte est la coordination de *Chef de circulation* et *Agent de circulation*. Si on substitue le deuxième au premier, il n'y a plus de conflit car aucun des traits de contenu d'*Agent de circulation* ne reste en évidence. La preuve, c'est la mention, à la fin de la citation, d'un terme non défini auparavant mais qui apparaît écrit avec majuscule initiale, c'est-à-dire avec les mêmes conventions graphiques que les termes définis explicitement par ailleurs : *Agent de la gare*. Il s'agit, semble-t-il, d'une notion nouvelle mais c'est plutôt la neutralisation de l'opposition entre *Chef de circulation* et *Agent de circulation*.

Il y a d'autres cas de neutralisation plus évidents. L'article 410 règle la procédure à appliquer lorsque le système de block tombe en panne et que manque, en outre, la communication téléphonique dans une ligne de CTC :

Dispondrá por todos los medios a su alcance, que un agente con mando se desplace en su representación por el medio más rápido

a cada una de las estaciones afectadas [...] Este agente irá acompañado del personal necesario para incorporar al servicio las estaciones [...] El Jefe de circulación que reciba la orden de incorporarse al bloqueo, anotará en el *Libro de bloqueo* la información del representante del Jefe del CTC, cuya nota firmarán ambos, y establecerá el BT supletorio en la sección o secciones afectadas.

Il disposera par tous les moyens qu'un agent avec délégation d'autorité se rende pour le représenter par le moyen le plus rapide dans chacune des gares affectées [...] Cet agent sera accompagné du personnel nécessaire pour incorporer les gares au service [...] Le Chef de circulation qui reçoit l'ordre de s'incorporer au block, notera sur le *Livre de block* l'information donnée par le représentant du Chef du CTC, note qu'ils signeront tous les deux, et établira le BT de remplacement dans la section ou les sections affectées.

Comme dans l'exemple précédent, on n'emploie pas non plus dans ce texte *Chef de circulation* avec le signifié donné par la définition puisqu'on constate le même conflit sémantique dû au trait « direction de la circulation ». Si nous nous en tenons aux définitions, il y a ici également deux dirigeants de la circulation en même temps et dans le même lieu, et on perçoit également la neutralisation du terme, non pas avec *Chef du CTC*, mais avec *Agent de circulation*. Or, le seul trait de contenu explicite commun aux deux termes est, précisément, l'archilèxème, la valeur générale qui sert à les grouper avec les autres termes de leur champ : « personnel de Mouvement ». Comme traits implicites pour l'un d'entre eux ou pour les deux, ils partagent « réalisation des manœuvres » et « actionnement des aiguilles » – auxquels ils sont indifférents – « autorité sur le personnel », « accomplissement des normes », « dans une gare », « assurer le service » et « aux ordres du Chef du CTC ». Ainsi, le texte cité ne se rapporte pas à l'homologue du Chef du CTC dans la gare, qui est le sens proposé par la définition, mais tout simplement à un agent du Mouvement qui est de service dans la gare.

La conséquence immédiate de cette incohérence sémantique est une autre incohérence technique car la lecture de l'article en question oblige le professionnel à se poser des questions du genre : de quelle manière la circulation peut-elle être dirigée par deux personnes à la fois ? Quelle est la préférence à donner à chacun ? Pourquoi nomme-t-on *Chef de circulation* un agent qui n'a pas encore commencé à diriger la circulation ? En quoi consiste exactement « diriger la circulation » ? Et, par conséquent, quel est en réalité le signifié de *Chef de circulation* ? C'est

le type de question que jamais le professionnel ne devrait se poser après avoir lu une norme technique. Cependant, un juge pourrait se demander exactement la même chose pour savoir à qui imputer, le cas échéant, la responsabilité d'un accident. Les défauts du RGC en matière de terminologie sont évidents, au point que des cas pareils à ceux-ci provoquent fréquemment des discussions théoriques sur le signifié de la norme qui demeure obscur, dissimilé le plus souvent derrière une foule de spéculations, certainement justifiées le plus souvent, mais qui ne sauraient être souhaitables.

Les conclusions que nous pouvons tirer de l'exposé sont nombreuses et d'importance. D'abord, l'étude terminologique et l'analyse notionnelle qu'elle implique sont fondamentales pour la rédaction des normes techniques, dont celles du chemin de fer. Mais il est nécessaire aussi de pratiquer une analyse lexicologique et sémantique pour délimiter les aires de signifié correspondant à chaque notion et régler l'usage des expressions assignées à chaque terme ; autrement, celui-ci peut devenir équivoque ou imprécis, donc inutile. Ces différences rendent indispensables une interprétation du texte pour en comprendre le sens, ce qui a des conséquences sur la régularité et sur la sécurité de la circulation.

Le RGC n'a pas été élaboré suivant des critères terminologiques et moins encore lexicologiques, c'est la raison pour laquelle c'est un texte obscur qui exige le plus souvent d'être interprété. Les rédacteurs n'ont pas appliqué les principes établis dans l'*ISO 1087* parce qu'on n'a commencé à envisager la normalisation en Espagne qu'à partir de la réorganisation de RENFE entraînée par la directive européenne 440/91 et ce, uniquement en ce qui concerne la certification des produits.

La rédaction des normes techniques doit être confiée à un département spécialisé dans chaque entreprise, constitué par des terminologues, des spécialistes dans la matière et, le cas échéant, des représentants des organismes officiels. L'absence des premiers rend les textes très problématiques parfois du point de vue terminologique, linguistique mais aussi technique.

Il faudrait pouvoir compter dès que possible sur un répertoire, lexicque officiel qui établisse le signifié de chaque terme et qui permette en outre la formation des spécialistes sur des bases beaucoup plus solides que jusqu'à présent. Les programmes de formation du personnel devraient comprendre l'apprentissage de la terminologie ferroviaire aussi bien que celui des normes. Une norme technique élaborée avec une

terminologie précise et bien structurée rend plus facile l'apprentissage des notions et plus efficace le travail de ceux qui doivent appliquer les normes.

L'outil idoine pour le rédacteur de normes techniques est un dictionnaire terminologique. L'industrialisation des langues permet aujourd'hui de disposer de bases de données lexicales et terminologiques comme INFOTERM, qui exercent une fonction de régulation et de normalisation. Par ailleurs, les réseaux d'ordinateurs et la technologie numérique offrent la possibilité de confectionner la grande encyclopédie technique qui contiendra toutes les informations qui regardent le chemin de fer en Europe et, aussi, un dictionnaire électronique en plusieurs idiomes spécifiquement dessiné pour la rédaction des normes techniques et qui comprendra donc tout le débit terminologique, différencié par aires de spécialité. La première phase de ce projet, peut-être encore irréalisable, serait l'élaboration de dictionnaires électroniques pour chaque langue. Mais cela exigerait l'unification des critères en matière de terminologie et un véritable effort normalisateur qui dépasse de beaucoup celui qui a inspiré le premier lexique de l'UIC. Une grande entreprise comptant sur ces moyens pourrait faire de la rédaction de normes une partie de son activité tout en élaborant des textes pour des autres entreprises. Ainsi, le critère de normalisation serait maintenu, cautionné en outre par une garantie terminologique, ce qui est encore loin de la réalité.

Bibliographie citée

- ALVAR EZQUERRA, M. [1994] [1996] : *La formación de palabras en español*, Madrid.
- CABRE, Maria Teresa [1992] : *La terminologia. La teoria, els mètodes, les aplicacions*, Barcelone.
- COSERIU, Eugen [1981] : *Principios de semántica estructural*, Madrid.
- HAENSCH, G. [1997] : *Los diccionarios del español en el umbral del siglo XXI*, Salamanque.
- GECKELER, Horst [1976] : *Semántica estructural y teoría del campo léxic.*, Madrid, Gredos.
- ISO [1990] : *Norme internationale ISO 1087. Terminologie-Vocabulaire*, Genève [ISO 1087].
- LERAT, Pierre [1997] : *Las lenguas especializadas*, Barcelone. (*Les Langues spécialisées*, Paris, PUF, coll. « Linguistique nouvelle », 1995.)

- LYONS, John [1997] : *Semántica lingüística. Una introducción*, Barcelone. (*Sémantique linguistique*, Paris, Larousse, *Langue et langage*, 1980.)
- MARTINET, Jeanne [1976] : *Claves para la semiología*, Madrid. (*Clés pour la sémiologie*, Paris, Seghers, 1975.)
- MARTÍNEZ DE SOUSA, J. [1995] : *Diccionario de lexicografía práctica*, Barcelone.
- PAYRATÓ, Lluís [1998] : *De profesión, lingüista. Panorama de la lingüística aplicada*, Barcelone.
- RENFE [1992] : *Reglamento General de Circulación*, Madrid [RGC].
- SAUSSURE, Ferdinand de [1980] : *Curso de lingüística general*, Madrid, (*Cours de linguistique générale*, Paris, Payot, 1916.)
- ULLMANN, Stephen [1962] [1991] : *Semántica. Introducción a la ciencia del significado*, Madrid. (*Précis de sémantique française*, Berne, Francke, 1959, 1975.)
- VIDAL BENEYTO, J. (sous la dir. de) [1991] : *Las industrias de la lengua*, Madrid.

Annexe

Règlement Général de Circulation, Titre I, chapitre 2
« Vocabulaire ». RENFE, 1992. Article 109 : Personnel qui
intervient dans la circulation (extrait).

En application de ce Règlement, on entend par :

Personnel de Mouvement.

• **Chef de circulation ou du CTC** : l'agent qui dirige la circulation dans une gare ou dans le CTC. Il exerce l'autorité sur le personnel de mouvement et le personnel des trains qui se trouveront dans la gare, ou gares du CTC, en tout ce qui concerne la circulation.

• **Agent de circulation** : L'agent qui, aux ordres directs du Chef de circulation ou du CTC, assure le service de circulation au moyen de l'application des normes réglementaires.

• **Agent de manœuvres** : L'agent qui, aux ordres directs du Chef de circulation, du CTC ou de l'Agent de circulation, est chargé de l'actionnement des aiguilles, de la réalisation des manœuvres et de l'accomplissement des autres normes réglementaires qui le concernent.

Types de rapports notionnels		
hiérarchiques	Hiérarchique	Division de la notion superordonnée en des notions subordonnées ou l'inverse
	Générique	Identité partielle de la compréhension ¹
	Partitive	Les notions subordonnées font partie de l'objet auquel se rapporte la notion superordonnée
non hiérarchiques	Séquentielle	Dépendance entre des notions qui s'en rapportent à des objets contigus dans le temps ou dans l'espace
	Pragmatique	Liens thématiques entre les notions
Types de notions ²		
relation hiérarchique	Superordonnée	Divisible en des notions de niveau inférieur
	Subordonnée	L'on peut grouper avec une autre notion du même niveau pour en constituer une autre de niveau supérieur
	Coordonnée	Située au même niveau que des autres notions
relation générique	Générique	Superordonnée dont l'extension est la somme des notions spécifiques
	Spécifique	Subordonnée
	Coordonnée	Subordonnée
relation partitive	Intégrante	Superordonnée
	Partitive	Subordonnée
	Coordonnée	Subordonnée

1- *Compréhension* : Somme des *caractères* d'une notion. *Caractère* : Représentation mentale d'une propriété. *Type de caractère* : Catégorie de caractères prise comme critère dans l'établissement de systèmes notionnels génériques.

2- Les notions réfèrent à des classes d'objets.

Tableau 1. Types de notion et de rapports notionnels décrits dans l'*ISO 1087*

Tableau 2. Analyse notionnelle de quelques termes définis dans l'art. 109 du *RGC*

Notion superordonnée (archilexème)	Personnel de Mouvement			
Notions-termes-lexèmes	Chef de circulation	Chef du CTC	Agent de circulation	Agent de manœuvres
Traits de contenu-caractères				
Direction de la circulation	+	+		
Dans une gare	+	(-)		
Dans le CTC	(-)	+		
Autorité sur le personnel	+	+		
Aux ordres du Chef de circulation			+	+
Aux ordres du Chef du CTC			+	+
Assure le service			+	+
Aux ordres de l'Agent de circulation				+
Accomplissement de normes				+
Réalisation de manœuvres				+
Actionnement des aiguilles				+
Types de notions		Notions coordonnées	Notion générique	Notion spécifique
Types de rapports notionnels			Relation générique	
			Relation hiérarchique	

Tableau 3. Traits de contenu et rapports notionnels de quelques termes définis dans l'art. 109 du *RGC*

[illegible]Tableau 4. Analyse componentielle des termes définis dans l'art. 109 du *RGC*

Lexèmes	Traits de contenu											
	Accomplissement des normes	Autorité sur le personnel	Réalisation des manœuvres	Personnel de Mouvement	Direction de la circulation	Dans une gare	Dans le CTC	Aux ordres du chef de circulation	Aux ordres du Chef du CTC	Assurer le service	Aux ordres de l'Agent de circulation	Actionnement des aiguilles
Chef de circulation	(±)	+	(±)	+	+	+	(-)	∅	(±)	(±)	(-)	(±)
Chef du CTC	(±)	+	(±)	+	+	(-)	+	(±)	∅	(±)	(-)	(±)
Agent de circulation	+	(+)	(±)	+	(-)	(+)	(±)	+	+	+	∅	(±)
Agent de manœuvres	+	(-)	+	+	(-)	(+)	(±)	+	+	(±)	+	+

+: Trait explicite ; (-) : Trait implicite ; ∅ : Trait incompatible

Tableau 5. Traits de contenu de *Personnel de Mouvement* (RGC, art. 109)