

## INSERTION DES MIGRANTS ET PARTAGE DES SAVOIRS

**Michèle CARIA**

Maître de conférences en Sciences du Langage

Université Paul Sabatier, Toulouse III,

LERASS (EA 827)

Equipe MICS

115 route de Narbonne, 31077 TOULOUSE cedex 4 France

[michele.caria@univ-tlse2.fr](mailto:michele.caria@univ-tlse2.fr)

### **Résumé**

Langage commun et partage des savoirs sont analysés ici dans le cadre de la problématique des migrants souhaitant s'insérer dans la société française. La pré enquête présentée engage une réflexion sur un dispositif technique de type info communicationnel, le code de la route, afin d'étudier dans quelle mesure il faciliterait l'accès au langage commun de la société d'accueil. L'étude d'une situation de communication interculturelle à une échelle micro-sociale permet d'observer et de comparer la mise en partage de savoirs suscitant un écho cognitif dans la culture d'origine.

**Mots clés**

Partage des savoirs, Insertion des migrants, Communication interculturelle, Langage commun, Code de la route

**Title**

**INSERTION OF MIGRANTS AND DIVISION OF THE KNOWLEDGE**

**Abstract**

Collective language and knowledge sharing are analyzed here within the framework of the problems of the migrants wishing to fit in the French society. This pre investigation introduces a reflection on a technical device of communication information type, the Highway Code, in order to study up to what point it would facilitate the access to the common language of the society of reception. The study of a situation of intercultural communication on a microphone-social scale makes it possible to observe and compare the setting in division of knowledge causing a cognitive echo in the culture of origin.

**Keywords**

Knowledge sharing, Insertion of the migrants, Intercultural communication, Collective language, Highway Code

## Introduction

Le partage des savoirs implique en termes communicationnels de parvenir à une « *résonance cognitive* ». Dans le champ de la communication des organisations, cette résonance, selon Bouillon (2004), suppose que les protagonistes se situent dans un collectif qu'ils comprennent. Ils doivent aussi pouvoir reconnaître les interlocuteurs réels afin d'appréhender et d'interpréter les diverses situations et logiques d'action de la vie quotidienne ou professionnelle. Ainsi émerge un langage commun constitué de mots, de références communes, d'implicites, d'objets constitutifs de la communication, de la coordination et de la mobilisation des savoirs. Or, d'une culture à l'autre, ce langage varie ce qui peut entraîner des difficultés de communication interculturelle. Nous considérons que l'apprentissage d'un langage commun – susceptible de générer une communication sociale adéquate au sein d'un pays d'accueil – nécessite de construire une certaine résonance cognitive ou plutôt de trouver ce que nous appellerons un écho cognitif dans la culture d'origine. *In fine*, l'objectif est de co-construire un langage commun interculturel. Nous nous sommes demandé quel type de dispositif était susceptible d'ouvrir puis de faciliter l'accès au langage commun de la société d'accueil pour des migrants décidant de s'engager dans une démarche d'insertion. Dans cette communication, nous nous proposons de réfléchir à la question suivante : le code de la route peut-il être l'un de ces dispositifs d'ouverture et de facilitation d'accès au langage commun ?

Il nous semble en effet intéressant d'appréhender des situations de communication interculturelles où, d'une part, les protagonistes échangent des informations et des connaissances sur un thème permettant un écho cognitif dans leur culture d'origine ; et où, d'autre part, l'objet du débat, pour mieux impliquer les protagonistes, représente une utilité certaine dans l'optique de leur insertion dans la société d'accueil. Une situation de mise en partage interculturelle des savoirs sur la sécurité routière et le code de la route nous semble remplir ces deux conditions. En effet, le code de la route est généralement considéré comme international et laisse supposer que chaque culture s'est dotée d'un langage commun relatif à la sécurité routière. En situation d'échanges interculturels chacun peut donc s'appuyer sur l'écho cognitif relatif à la manière de se comporter dans la circulation de son pays. En parallèle, toute personne se rendant à l'étranger peut être surprise des variations de règles de circulation et de comportements. Il apparaît de ce fait indispensable pour se déplacer sans risquer sa vie ni celle des autres d'être sensibilisé à la sécurité

routière, de connaître au moins les rudiments du code de la route et d'être informé d'éventuelles particularités dans le pays d'accueil. La perspective de l'étude que nous présentons ici est donc celle d'une approche info-communicationnelle du code de la route comme système de connaissances visant à assurer la sécurité des personnes dans la vie quotidienne et tout particulièrement celle liée à leurs déplacements.

Dans une première partie nous aborderons la question des enjeux d'un langage commun et du partage des savoirs pour les migrants. Après avoir précisé notre problématique, nous présenterons dans une seconde partie le terrain sur lequel la recherche a été menée ainsi que la méthodologie retenue. Enfin, nous réfléchirons sur les effets d'un débat interculturel, dont le support est un outil technique tel que le code de la route, et ce, en termes d'acquisition d'un langage commun interculturel.

## 1. LANGAGE COMMUN ET PARTAGE DES SAVOIRS

Chacun a appris à mettre des savoirs en partage et à les mobiliser dans le langage commun de sa culture d'origine. Or, la principale difficulté du dialogue interculturel est due au fait qu'il manque des références communes, des implicites (Caria, 1996), la possibilité d'interpréter différentes situations, de se comporter en adéquation avec les logiques d'action locales et de mobiliser des savoirs partagés avec un collectif que l'on ne comprend pas et/ou qui ne nous est pas familier. En effet, *« les savoirs dont il est question ici ne se résument pas à des données ou des méthodes. Ils renvoient à des capacités partagées permettant à un individu ou à un groupe de mobiliser collectivement des connaissances, (...), c'est-à-dire de travailler ensemble<sup>1</sup> : il s'agit (...) de faire tenir ensemble des mondes organisationnels différents »* (Bouillon, 2003). Dans le cas de migrants et d'une société d'accueil, il s'agit donc de faire tenir ensemble des mondes différents. Or, il semble établi qu'il ne peut y avoir de réelle insertion sociale, culturelle et professionnelle sans une appropriation du langage commun de la société d'accueil. L'expression linguistique n'en est qu'un aspect, formel, et des plus faciles à acquérir. A elle seule, la langue ne permet pas, en effet, une connaissance suffisante de la société et de la culture d'accueil.

---

<sup>1</sup> Et même, selon nous, de vivre ensemble.

### 1.1. Migrant et culture d'accueil

Le migrant possède déjà un langage constitué de mots, de références, d'implicites,...il a vécu dans sa culture une situation de partage des savoirs, il a construit du sens grâce notamment à un partage local des savoirs. Aussi, comme le précise Bratosin (2004), « *en apprenant une langue étrangère, une culture étrangère, la compréhension n'est[-elle] pas celle de l'objet, mais celle du sujet qui pourra se référer à des repères existant déjà dans son système de signification* ». Dans ce retour sur soi et sur sa culture, le migrant se réfère à des repères culturels et symboliques (Viallon, 1997) qui lui appartiennent. Dans une situation interculturelle de partage des savoirs, le migrant en témoignant de sa culture compare aussi des savoirs. Il devient alors médiateur dans la transmission de ses savoirs antérieurs et acteur de l'acquisition de savoirs nouveaux. Ceux-ci sont co-construits à partir de cette comparaison par et pour lui, par et pour d'autres grâce à une interactivité organisée dans la perspective d'apprentissages nouveaux (Di Crosta, 2006).

Toutefois, à l'instar des organisations, il ne s'agit pas d'ancrer l'interculturel dans la co-habitation de représentations, de sens, de codes, de règles symboliques mais plutôt d'envisager « *sur le long terme l'évolution des représentations, les modifications de pratiques, la transférabilité de nouveaux usages* » (Gauthey, 2002). Ceci est d'autant plus important qu'« *une mauvaise perception de l'articulation entre l'universel et le local (...) conduit à des difficultés inconnues dans un contexte traditionnel. En effet, ce sont les cultures qui donnent sens aux pratiques, même si les références sont universelles<sup>2</sup>* » (d'Iribarne, 2002). Très concrètement, il semble possible, dans une dynamique de communication interculturelle, de s'appuyer sur les savoirs et les pratiques de la culture d'origine pour accéder au langage commun de la société d'accueil, puisqu'« *une bonne communication interculturelle peut se donner comme tâche, en explicitant le sens local de ce qui se fait et de ce qui ne se fait pas dans chaque contexte, de permettre d'appliquer au mieux la vieille règle "chez les Romains, fais comme les Romains"* » (d'Iribarne, 2002). Un dispositif technique utile comme par exemple la sensibilisation à la prévention routière fait appel, non à des principes universels politiques ou idéologiques, mais à des principes

---

<sup>2</sup> Cependant, lorsque les références universelles et leurs interprétations locales ne se confondent pas, la communication interculturelle devient moins problématique

universels sociaux. Un tel média pourrait donc être un moyen d'explorer les cultures, d'identifier et de comprendre les habitudes.

A la lumière de ces divers points de vue et dans le cas qui nous occupe ici, à savoir l'insertion des migrants en France, il semble crucial de repérer des valeurs universelles<sup>3</sup> généralement et clairement partagées et les pratiques locales à identifier et à comprendre. Cette précaution semble indispensable à plusieurs titres : elle rassure sur le partage de valeurs universelles ; elle fonde la tolérance pour les différences ; elle légitime la possibilité de changer ses pratiques sans que les principes fondamentaux ne soient remis en cause. Dans le cas de publics migrants décidant de s'engager dans une démarche d'insertion, il apparaît donc utile de se demander quel type de dispositif serait susceptible d'ouvrir puis de faciliter l'accès au langage commun d'une société d'accueil.

En effet, il semble que l'application des règles de conduite puisse être différente dans chaque pays sans que le principe universel de sécurité soit remis en question ; que la co-construction d'un langage interculturel commun est envisageable autour de références universelles trouvant un écho cognitif dans la culture d'origine; et qu'en conséquence, le partage interculturel de valeurs sociales et de savoirs techniques permette de co-construire un langage commun, de ménager des passerelles entre des pratiques culturellement différentes et des principes universels partagés.

### **1.2 Le code de la route comme dispositif d'ouverture et de facilitation**

Dans le cadre de la politique d'immigration actuelle, les migrants désireux de s'installer en France<sup>4</sup> doivent remplir certaines conditions et notamment suivre des formations les aidant dans leur démarche d'insertion. La sensibilisation à la sécurité routière et au code de la route fait partie des programmes mis en œuvre par les organismes

---

<sup>3</sup> ou valeurs communes modernes en tant que valeurs éthiques dans un domaine technique qui indiquent la conscience de sa responsabilité en tant qu'automobiliste, piéton, cycliste ou cyclomotoriste et l'adaptation de ses comportements pour ne pas risquer sa vie ou celle de ses concitoyens. (Jacqueline Costa-Lascoux, Alain Bergounioux, 1997, site [http://histgeo.ac-aix-marseille.fr/program/b1997\\_ec\\_cinqua\\_acc.pdf](http://histgeo.ac-aix-marseille.fr/program/b1997_ec_cinqua_acc.pdf) consulté le 20/04/07)

<sup>4</sup> Dans ce cas, le migrant signe obligatoirement le CAI (contrat d'accueil et d'intégration) par lequel il s'engage, entre autres, à suivre trois types de formation : apprentissage du français, formation civique, connaissance de la société française.

chargés d'accueillir ces publics. Le choix du code de la route comme dispositif technique susceptible d'ouvrir puis de faciliter l'accès à un langage commun, nous a donc paru judicieux.

Du point de vue des Sciences de l'Information, le code de la route peut être considéré comme un ensemble d'informations représentées iconiquement et iconographiquement de façon normalisée<sup>5</sup> comme dans un langage documentaire. Ce dernier représente les informations à partir de nomenclatures utilisant par exemple des schémas fléchés, des schémas circulaires, etc... Ces nomenclatures « *peuvent être soit spécifiques à chaque nation, soit faire l'objet d'un code international ou encore régional* » (Lamizet, Silem, 1997 - p.406). Scientifiques et documentalistes doivent ainsi impérativement respecter la nomenclature et les codes internationaux que ce soit par rigueur scientifique ou pour mieux communiquer entre eux. De même, le code de la route, pour des raisons de sécurité, doit être respecté partout dans le monde. Pourtant, puisque l'interprétation est a priori universelle, comment expliquer que certains migrants rencontrent des difficultés à l'appliquer ?

D'une façon générale, l'insertion nécessite que, dans leur nouveau pays, les migrants reconstruisent du sens à différents niveaux, social, culturel, professionnel. Cette exigence est particulièrement pressante pour les représentations iconiques qui, présentes partout dans la société, sont souvent spécifiques à chaque culture. La construction du sens des représentations iconiques et iconographiques pour les migrants relève, selon nous, de la lisibilité des signes - par exemple, des panneaux du code de la route - de l'affichage des intentions - l'objectif commun est l'insertion - d'une lecture partagée de la promesse de la plus-value fonctionnelle - mieux circuler en France - et symbolique - un meilleur accès au langage commun de la société d'accueil - attachées à l'action - par exemple pouvoir accepter un travail qui nécessite de conduire un véhicule - et au changement - passer le permis de conduire - (Bonnet, 2002).

Nous avons donc envisagé le cas de migrants formés à l'université dans la perspective de leur insertion.

---

<sup>5</sup> Le code de la route apparaît comme un système de correspondances bijectives avec ses formes rondes, carrées ou triangulaires, ses couleurs bleue et rouge, ses icônes en nombre limité et ne permet aucune liberté d'interprétation (Ollivier, 2000).

## 2. DES MIGRANTS EN FORMATION

Sachant que les modèles structurent les comportements, mais que les contraintes matérielles, sociales ou symboliques empêchent ces modèles de s'appliquer tels quels, Desjeux (2002) place ses observations à une échelle micro-sociale. Pour les mêmes raisons, nous envisageons la question de l'insertion des migrants et du partage des savoirs au travers d'une situation d'apprentissage du langage commun au sein d'un dispositif de formation-insertion.

### 2.1 Le dispositif « ISCI »

Au sein de l'Université Toulouse II le Mirail, le service de la formation continue met en œuvre des actions destinées aux étrangers. Le dispositif « ISCI »<sup>6</sup> s'adresse à des migrants qui résident en France, qui souhaitent s'y installer durablement et dont certains n'ont pas été scolarisés dans leur pays. Cette action vise d'une part l'apprentissage de la communication en français et d'autre part l'insertion sociale, culturelle et professionnelle. A l'issue de la formation, en fonction de leur niveau en français et de leur situation administrative, les stagiaires peuvent valider leurs acquis personnels et professionnels ; se diriger vers une formation qualifiante ou professionnelle ; entrer dans la vie professionnelle ; poursuivre des études supérieures. Les stagiaires espèrent une « *plus-value fonctionnelle et symbolique* » (Bonnet, 2002) qui consiste en l'acquisition de savoirs et savoir-faire comportementaux et en l'accès à la compréhension des contraintes matérielles, sociales et symboliques (Desjeux, 2002) de leur pays d'adoption. Autrement dit, le migrant en s'inscrivant à une formation en français exprime, sans le savoir, le souhait d'accéder à cette résonance cognitive qu'il connaît chez lui et lui fait inconsciemment défaut dans la culture d'accueil.

Ce dispositif a d'autres objectifs. Il propose également de participer à l'analyse des situations discriminatoires en repérant les obstacles à l'insertion sociale, culturelle ou professionnelle du fait de l'origine des personnes et de fournir ainsi des outils d'aide à la décision<sup>7</sup> à l'attention des décideurs publics en charge de la politique d'immigration. Il est aussi prévu de concevoir, d'expérimenter, de valider des outils de

---

<sup>6</sup> Insertion Solidaire et Citoyenne, mis en œuvre depuis 2005 à l'Université Toulouse II et financé par des fonds publics et européens

<sup>7</sup> Notamment pour la sensibilisation et la formation des acteurs intervenant auprès des publics migrants en difficulté



formation et d'insertion permettant aux personnes, en les laissant acteurs de leur propre insertion, de franchir les obstacles<sup>8</sup> qui entravent généralement l'intégration. Le principe de base est la construction de l'avenir des stagiaires s'appuyant sur leur passé personnel et leur histoire collective : il s'agit de créer les conditions d'accueil pour aider ces personnes à parler de leur vécu, à dépasser le choc culturel qu'elles peuvent ressentir, à favoriser l'interaction sociale et interculturelle, à envisager un projet professionnel, à préparer un projet de vie en France.

Tout en enseignant la langue française, les formateurs ont pour tâche de sensibiliser un public composé de différentes cultures aux réalités de la vie quotidienne au moyen d'outils techniques authentiques<sup>9</sup> servant de médiation. En cela, l'un des thèmes de cette formation consiste en la sensibilisation à la sécurité routière et la préparation au permis de conduire pour ceux qui en ont besoin. Le groupe interculturel constitué est d'autant plus sensible à ce thème que l'insertion dans un pays passe souvent par la sécurité routière mais aussi par la possession et la conduite d'un véhicule. En abordant ce travail sur la prévention routière en France et le code de la route, les formateurs avaient pour objectif de faire prendre conscience à leurs stagiaires d'éventuelles différences ou similitudes des comportements dans la circulation entre leurs pays et la France.

## 2.2 Objectifs et méthode de la recherche

Nous avons mené notre investigation dans le cadre d'une action de sensibilisation à la prévention routière et au code de la route programmée entre octobre et décembre 2006 auprès d'un public étranger ou issu de l'immigration, primo-arrivants, rejoignants, demandeurs d'emploi ou inactifs. Toutes ces personnes relèvent d'un statut de la formation professionnelle continue. Les cinquante sujets âgés de 18 à 58 ans étaient répartis en quatre groupes en fonction du niveau de communication en français. La population était composée de quarante femmes et dix hommes. Pour ce qui concerne les

---

<sup>8</sup> Choc culturel, discrimination ou méconnaissance de la société française et de ses codes

<sup>9</sup> Dans le sens où ils n'ont pas été conçus par des pédagogues pour une utilisation en classe mais font partie de la vie quotidienne, comme par exemple les déclarations d'accidents, les imprimés de la sécurité sociale ou encore les chèques bancaires à remplir

questionnaires, seules les réponses de trente-quatre stagiaires se sont avérées exploitables<sup>10</sup>.

Lors de cette recherche nous poursuivions deux principaux objectifs. D'une part, nous devions vérifier si les stagiaires avaient des acquis antérieurs dans le domaine de la sécurité routière et du code de la route. D'autre part, il s'agissait d'observer comment ils allaient partager ces acquis, s'il y avait des différences entre les pays d'origine et en repérer quelques-unes ainsi que leurs effets sur une population étrangère vivant en France. Afin de faire préciser la représentation du sens des panneaux de signalisation du code de la route et de repérer puis reconstituer la notion de prévention routière dans les pays d'origine, un dispositif préparatoire a précédé une séance consacrée à un débat sur ces questions.

En terme méthodologique, nous avons travaillé à la fois en amont des séances-débat et pendant celles-ci. Tout d'abord en amont des séances, nous avons appliqué à notre population de migrants trois questionnaires conçus à partir d'extraits d'enquêtes<sup>11</sup> réalisées auprès d'échantillons représentatifs de la population française. Afin de permettre la comparaison<sup>12</sup> entre les deux populations, migrants et Français, le premier questionnaire vise à identifier chez les migrants les habitudes de conduite, les comportements individuels, les représentations sur la sécurité routière, mais aussi l'éducation des enfants dans le cadre de la prévention routière. Le deuxième et le troisième questionnaires étaient respectivement destinés aux migrants ayant le permis de conduire et à ceux ne l'ayant pas. A la différence du premier questionnaire où certaines questions étaient seulement reformulées et simplifiées pour un public non francophone, nous avons introduit des questions spécifiques.

---

<sup>10</sup> En raison du niveau de français des participants qui n'ont pas pu répondre aux questionnaires, notamment les personnes analphabètes.

<sup>11</sup> Réalisées par Gatard et Associés - Etude sur la responsabilité individuelle au volant - pour la Prévention Routière en 1999 ([www.preventionroutiere.asso.fr](http://www.preventionroutiere.asso.fr)), le CRÉDOC - L'éducation au risque routier – pour la Prévention Routière et la FFSA en 2005 (<http://www.preventionroutiere.asso.fr/etudes.aspx#>) et par l'institut BVA - les Français et la prévention routière - pour A2C et la Prévention Routière en 1998

<sup>19</sup> Dans la suite du travail, les résultats des enquêtes françaises seront accompagnés de la lettre A, ceux de nos questionnaires de la lettre B

Au final, seuls deux questionnaires étaient administrés à chaque stagiaire.

Dans un second temps, pendant les séances-débat, nous avons utilisé deux techniques complémentaires : l'administration d'un test préalable vérifiant la connaissance de panneaux de signalisation utilisés en France<sup>13</sup> et l'observation directe non participante d'une situation de communication interculturelle. Les stagiaires étaient réunis dans une salle de cours aménagée en U pour faciliter les échanges. Au tableau était fixée une affiche donnée par la Prévention Routière et comportant tous les panneaux signalétiques du code de la route. Les légendes étaient cachées de manière à faire parler et commenter. Ces séances-débat devaient nous permettre d'une part de valider les réponses de notre population aux questionnaires, d'autre part de tenter de repérer les effets d'échanges d'expériences et de pouvoir identifier celles qui pourraient être transposées dans la société d'accueil. Lors de ces activités, les formateurs, qui avaient accepté d'utiliser notre matériel d'enquête pour leurs interventions, animaient le débat selon un guide que nous avons élaboré avec eux ; nous nous sommes positionnée comme un observateur non participant<sup>14</sup>.

### **3. REPRESENTATIONS ET CULTURE D'ORIGINE : DE L'INTERET DE SAVOIR CONDUIRE**

#### **3.1. Comparer les représentations, les règles et les pratiques**

Les formateurs intervenant auprès de notre population avaient pour tâche de faire comparer les comportements relatifs à la sécurité routière et éventuellement de faire prendre conscience des différences entre pays.

Les réponses au test préalable indiquent une méconnaissance importante des panneaux de signalisation au sein de la population migrante. Ainsi, moins de 50% des participants connaissent les huit panneaux pour lesquels il était demandé de donner une explication. Par

---

<sup>13</sup> Notamment « la lisibilité des signes » (Bonnet, 2002) par référence aux panneaux de signalisation en tant qu'icônes

<sup>14</sup> Observateur non participant pendant l'activité, même si nous sommes par ailleurs responsable de cette formation.

ailleurs, soixante panneaux étaient présentés à seize stagiaires, chacun devait en choisir au moins deux et en donner la définition. Sur 168 réponses données, plus d'un quart sont incorrectes. Certaines personnes n'ont donné aucune définition, en revanche d'autres en ont donné jusqu'à vingt-neuf. Certains parmi ceux qui ont répondu, ont expliqué avoir choisi parmi les panneaux qu'ils connaissaient ou qu'il était facile de comprendre grâce à l'icône ou à l'inscription figurant sur les panneaux.

Les réponses au premier questionnaire montrent que certains acquis sont identiques ou comparables par rapport à la pratique de la conduite (78% de la population de migrants et 89% de la population française déclarent conduire un véhicule motorisé), aux comportements<sup>15</sup>, à l'importance de l'éducation à la sécurité routière. Cependant même si au sein des deux populations une grande majorité pense respecter les règles de conduite, 73% de la population A<sup>16</sup> estime que les autres conducteurs ne respectent pas le code de la route contre 43% de la population B<sup>17</sup>. Ainsi, certains acquis divergent à des degrés variables et montrent que l'application des règles de conduite peut se modifier en fonction des cultures pour ce qui concerne les comportements<sup>18</sup>, l'éducation des enfants<sup>19</sup>.

Il est intéressant de constater que les questions qui recensent le plus fort consensus sont toutes liées à l'une des trois dimensions de notre questionnaire : sécurité, prévention, éducation qui sont des valeurs universelles<sup>20</sup>. Globalement, les réponses aux questions, confortées par les échanges observés lors du débat, permettent de valider à une échelle micro-sociale notre hypothèse selon laquelle l'utilisation de ce type de matériel authentique pour la formation de migrants révèle bien des

<sup>15</sup> Par exemple, d'une manière générale, les deux populations se disent respectueuses des règles de conduite, mais pas des mêmes ; les modalités mises en œuvre pour traverser la rue sont généralement les mêmes dans les différents pays représentés et en France

<sup>16</sup> Questionnaires de l'enquête réalisée par le CRÉDOC (cf. note 11) auprès de la population française

<sup>17</sup> Questionnaires soumis aux migrants

<sup>18</sup> Par ex. les principaux reproches adressés aux conducteurs sont respectivement pour la population A de rouler trop vite, pour la population B de rouler trop lentement

<sup>19</sup> Par ex. en présence d'enfants, la conduite de la population B est majoritairement différente, contrairement à la population A

<sup>20</sup> Dans le sens défini plus haut

variations culturelles et des habitudes diverses dans un domaine de la vie quotidienne sans remettre en cause le principe afférent, à savoir le besoin de sécurité des biens et des personnes. Enfin, nous avons mis en évidence l'appropriation d'un langage interculturel commun autour de principes universels concernant le code de la route et la sécurité routière ; la co-construction d'un langage interculturel commun autour de références universelles concernant des pratiques culturelles locales devient donc envisageable. Il reste à vérifier la généralisation de ces résultats et la transférabilité de cette expérience sur d'autres supports techniques de la vie quotidienne.

### 3.2. Conduire pour s'insérer

Dans les deuxième et troisième questionnaires, les questions posées aux seuls participants de l'enquête B ciblaient certains points particuliers qui n'avaient pas été abordés dans l'enquête A. Ces questions visaient à cerner une problématique spécifique à notre population de migrants concernant des habitudes de conduire dans les pays d'origine et le besoin de conduire en France. Le débat, outre les échanges d'informations relatifs aux panneaux, a permis d'aborder et de préciser ces deux aspects.

Dans les pays d'origine les pratiques diffèrent : beaucoup de femmes conduisent en Inde et en Algérie, peu en Russie et au Sénégal et enfin, à Mayotte « *c'est comme en France*<sup>21</sup> » ; au Mexique et au Viet Nam, les voitures sont rares car peu de personnes ont le permis mais il y a en revanche beaucoup de bicyclettes et de motocyclettes. Concernant la nécessité de conduire en France, 58% des personnes interrogées déclarent avoir besoin de passer le permis de conduire en France, contre 26% qui ne le souhaitent pas. Au cours du débat, de nombreux arguments sont avancés pour justifier le besoin de conduire en France : trouver un travail, aller au travail, faire preuve de mobilité, voyager, s'intégrer. Un participant précise en cela qu'il est difficile de vivre en France sans voiture. Et plus particulièrement pour les femmes il s'agit d'être indépendantes, de favoriser l'égalité avec leur conjoint, d'aller chercher les enfants, de faire les courses et de transporter les charges lourdes quand l'époux travaille, d'aller à des rendez-vous, d'avoir des déplacements plus pratiques en toute occasion. Pour expliquer les difficultés à passer le permis en France, les raisons invoquées (plusieurs

---

<sup>21</sup> Réponse d'une stagiaire

étaient possibles) sont la connaissance insuffisante du français (41%), le manque d'argent (36%), le manque de temps (23%).

L'implication recherchée est confirmée : tous les stagiaires se sont exprimés, soit en parlant des pratiques de leurs pays d'origine ou de celles de la France, soit en les comparant ; soit en demandant des informations, soit en en donnant.

### 3.3. Mettre des savoirs en commun

Avant le début de la séance-débat, les stagiaires s'intéressent à l'affiche collée au tableau et commencent à la commenter entre eux. Les échanges s'instaurent immédiatement.

Puis le formateur passe à l'analyse de l'affiche donnée par la Prévention Routière ; tous ne connaissent pas les panneaux présentés. Quelques-uns décrivent immédiatement certains icônes et catégorisent les six groupes de panneaux (couleurs, formes, catégories). Ceux qui savent déjà expliquent aux autres qui les découvrent certains panneaux ainsi que les différentes règles de conduite ou les comportements en France et dans leur pays. Les échanges d'informations portent sur la signification des panneaux, les différences dans le respect de la loi selon les pays, la formation personnelle, les différences de couleurs des panneaux dans certains pays<sup>22</sup>, l'éducation des enfants, les différences de l'occupation de l'espace, les piétons.

Certains indiquent également quels panneaux n'existent pas dans leurs pays<sup>23</sup>. Tous signalent des différences dans la manière de conduire par rapport à la France<sup>24</sup> et dans les modalités de sanction en cas d'infraction. Les stagiaires expriment aussi certaines de leurs représentations concernant le comportement des conducteurs, des

---

<sup>22</sup> Un participant argentin signale que « *le rouge et le jaune avec des signes noirs sont utilisés en Argentine, au Brésil, aux USA parce que ces couleurs restent longtemps dans l'œil* »

<sup>23</sup> Selon un participant colombien, on ne trouve pas le panneau indiquant la présence de neige, parce que, dit-il, il n'y a pas de neige dans son pays

<sup>24</sup> « *au Mexique, les conducteurs ne respectent pas le code de la route, les enfants le savent. Mon fils a appris en France, arrivé au Mexique il a été surpris et était quelquefois en danger* »

piétons, les femmes/hommes au volant<sup>25</sup>, l'éducation des enfants, la sécurité routière, la police. A la fin de la séance et en termes de réflexion générale, un participant remarque qu'« *il est étonnant de voir les différences entre les pays, il y a une culture universelle mais les pratiques sont partout différentes* ».

Les échanges sur le code de la route et la prévention routière semblent donc bien favoriser un co-apprentissage générant une communication sociale plus adaptée au pays d'accueil dans la mesure où « *comme la cognition individuelle, la cognition collective se construit "en contexte", c'est-à-dire à partir d'un objet et dans une relation à une identité collective* » (Avenier, 1998). Ces échanges, s'appuyant sur un écho cognitif personnel, ont aussi montré que ce type d'interactions interculturelles permettait aux participants de s'interroger mutuellement, de se conseiller, en bref, de partager leurs savoirs. Ainsi, la sensibilisation à un dispositif technique authentique dans une situation de communication interculturelle devrait permettre de constituer un groupe social interculturel développant des attaches, des repères et de construire une résonance cognitive interculturelle en phase avec le langage commun de la société d'accueil. Ainsi, le partage interculturel de valeurs sociales et de savoirs techniques, permet de co-construire un langage commun, de ménager des passerelles entre des pratiques culturellement différentes et des principes universels partagés. A l'issue de ce travail exploratoire - étape préalable d'une recherche de longue haleine -, il semble donc qu'un dispositif technique peut être utilisé comme outil favorisant interactions et interfaces pour l'acquisition de savoir-être et de savoir-communiquer en contexte d'acculturation et d'acquisition de compétences nouvelles. Dans tous les cas, il semble générer une communication sociale plus adéquate.

## Conclusion

Notre intention était de vérifier si dans une dynamique de communication interculturelle, il était possible de ménager des passerelles entre des modalités de partage des savoirs culturellement différentes de façon à favoriser, en s'appuyant sur un écho cognitif, la construction d'un langage commun. Pour ce faire, nous avons réalisé

---

<sup>25</sup> « *les femmes conduisent mieux que les hommes parce qu'elles ont peur de l'accident* »

une pré-enquête qui consiste en une approche comparative des savoirs originels relatifs au code de la route et à la prévention routière dans des cultures différentes.

L'un des premiers constats à souligner est qu'une nomenclature à prétention internationale peut être dépendante de l'interprétation qui en est faite sur le terrain. En effet, il semble que même un système de connaissances techniques représenté iconographiquement donne lieu à des interprétations et des comportements différents. Mais nous avons aussi constaté que lors d'un échange interculturel sur un dispositif technique existant dans tous les pays et faisant appel à des références universelles, des migrants venant de différents pays expriment une confrontation de l'universel et du local. Il apparaît également qu'en favorisant les échanges sur un système de connaissance technique reconnu comme international, les protagonistes peuvent légitimement s'appuyer sur leurs connaissances culturelles et s'y référer pour co-construire de nouveaux savoirs. Les résultats de ce travail exploratoire indiquent des tendances que nous serons amenée à préciser dans la phase ultérieure de notre travail de recherche pour laquelle nous devons également d'une part réajuster nos outils de recueil des données afin de les rendre plus rigoureux ; d'autre part tenir compte de certains biais dans le recueil et l'analyse des données, comme par exemple, l'éventualité d'une mauvaise compréhension des questions chez un public non francophone.

Enfin, prendre en compte les pratiques sociales, culturelles et cognitives d'origine en s'appuyant sur un système technique semble contribuer à l'insertion des migrants dans le pays d'accueil puisque ceux-ci peuvent ainsi trouver des repères et construire des liens sociaux. Dans un même esprit d'échange, sensibiliser les acteurs du pays d'accueil à la diversité de langages communs pourrait être un moyen d'accéder au partage des savoirs des cultures accueillies. Dans une société multiculturelle, ce double objectif ne peut être celui d'individus, mais celui d'une politique publique. C'est pourquoi, les responsables de la politique d'insertion des migrants ont besoin d'outils d'aide à la décision qui prennent en compte non seulement les techniques mais aussi et peut-être surtout les dimensions sociales et culturelles du partage des savoirs.



## Bibliographie

Avenier Marie-José, 1998. La production des connaissances actionnables « Dossier XVI » (mis en ligne en Novembre 2000 <http://www.mcxapc.org/docs/dossiermcx/dossier16.pdf>) Trace de mémoire collective - Grand atelier MCX – Futuroscope, Poitiers, 18-19 novembre 1998 [consulté le 10 avril 2007].

Bouillon Jean-Luc, 2004. Du partage des savoirs à « l'économie cognitive » : quelles rationalisations informationnelles et communicationnelles ? *Le partage des savoirs. Logiques, contraintes et crises*, Metzger Jean-Paul dir. Paris : l'Harmattan, p. 63-81.

Bouillon Jean-Luc, 2003. Les dimensions organisationnelles d'un changement de régulation : apports d'une approche communicationnelle. In Forum de la régulation 2003 *Actes du Forum de la régulation 2003* Paris 9 et 10 octobre.

Bratosin Stefan, 2002. L'approche interprétative du phénomène interculturel. *Communication et organisation* n° 22, p. 184-199.

Bonnet Rosette, 2002. L'évolution des modèles organisationnels et communicationnels à l'épreuve de la complexité et de l'interculturalité. *Communication et organisation* n° 22, p. 155-171.

Caria Michèle, 1996. La fonction pragmatique des interactions verbales : Une difficulté dans l'apprentissage du Français Langue Etrangère. Illustration : l'implicite discursif. *Cahiers du Centre Interdisciplinaire des Sciences du Langage*, n°11, p. 169-197.

Desjeux Daniel, 2002. Les échelles d'observation de la culture. *Communication et organisation* n° 22, p. 87-97.

Di Crosta Marida, 2006. Du cinéma à internet : narration, hypermédiation et médiation inter-narrative. In Colloque international *Mutations des industries de la culture, de l'information et de la communication*. Université Paris 13, LABSIC, France, p. 7-8.

D'Iribarne Philippe, 2002. Entre rationalité gestionnaire et diversité des cultures politiques ; blocages de communication dans l'entreprise. *Communication et organisation* n° 22, p. 121-134.

Gauthey Franck, 2002. Management interculturel. Représentations et pratiques en question. *Communication et organisation* n° 22, p. 69-85.

Lamizet, Bernard, Silem, Ahmed, (dir.) 1997 : *Dictionnaire encyclopédique des sciences de l'information et de la communication*. Paris : Ellipses.

Ollivier Bruno, 2000. *Observer la communication - Naissance d'une interdiscipline*. Paris : CNRS éditions.

Viallon Philippe, 1997. Fonction politique et politique fiction à la télévision : la représentation de l'espace régional à travers les bulletins météo. In colloque *Télévision et espace régional : politiques, productions, représentations (1949-1997)*, Aix en Provence, Université de Lyon II.