

Cercle littéraire des écrivains cheminots

Dévorant n° 281, janvier-février 2017

Chronique ferroviaire

Chemin de fer et usage de la langue française

Aujourd'hui les incidences du *brexit* sur les échanges économiques et les transports ne sont pas encore connues, mais dans le cadre de ces réflexions, il peut être intéressant d'examiner la place occupée par la langue anglaise dans le monde des transports et plus spécialement dans celui des transports ferroviaires.

Dans le domaine des transports maritimes comme dans celui des transports aériens, la langue dominante de travail est l'anglais. Et dans les échanges internationaux, elle est unique pour les transports maritimes, aériens et routiers.

Qu'en est-il des transports ferroviaires internationaux voyageurs et marchandises ?

En Europe, pour les échanges internationaux plusieurs langues sont encore utilisées comme langues de travail. Mais au fil des ans, la langue anglaise progresse dans le domaine de la communication ferroviaire internationale. Cependant sa progression est nuancée à la fois en fonction du domaine d'activité, politique ou technique, et en fonction du niveau des échanges.

Dans les transports ferroviaires voyageurs, l'introduction de la grande vitesse, puis la modification de son organisation qui s'apparente à l'avion (réservation obligatoire, escale...) ont conduit à un usage de plus en plus important de la langue anglaise. En revanche, pour les transports ferroviaires de marchandises, très ancrés dans la technicité, ces facteurs n'ont pas eu d'influence dans l'utilisation de la langue anglaise.

Si jusqu'au milieu des années quatre-vingt les langues de travail les plus utilisées étaient le français et l'allemand pour les documents d'échange comme la billetterie voyageurs ou la lettre de voiture pour les marchandises, une troisième langue pouvait être choisie pour les communications dans le domaine ferroviaire. Peu à peu, les langues italienne ou espagnole, qui faisaient office de troisième langue, remplacent la langue anglaise.

Rappelons que les organisations intergouvernementales ferroviaires (voir l'illustration) ont vu le jour au dix-neuvième siècle. Lorsque l'Union européenne s'intéresse aux transports ferroviaires, dans les années quatre-vingt, l'anglais devient langue de travail de la plupart des instances, mais les langues française et allemande sont conservées, aujourd'hui encore, pour la richesse de leur vocabulaire et leur culture ferroviaire.

Cependant les documents et textes officiels sont traduits dans les différentes langues de l'Union.

Pour les aspects techniques de la coopération ferroviaire, l'Union internationale des chemins de fer (UIC) connaît une évolution de ses missions et une extension de son aire géographique d'influence. Ceci peut expliquer en partie l'usage de plus en plus important de la langue anglaise.

Dans un cadre économique de plus en plus contraint, les coûts de traductions des séances de travail (dans les organisations internationales, mais aussi dans les entreprises), au cours desquelles la production de documents multilingues est examinée, augmentent.

La tendance à ne plus tenir de réunion avec traducteur ou à ne produire un document qu'en une seule langue fait son chemin. Le monde ferroviaire ne fait pas exception. À ce titre, l'examen du rapport annuel des organismes représente un bon indicateur. Si son édition annuelle reste obligatoire, l'usage d'une ou plusieurs langues est libre.

Un autre facteur de développement de la langue anglaise est la multiplicité des organisations internationales ferroviaires liée à l'ouverture à la concurrence dans ce domaine. Ces nouvelles organisations optent bien souvent pour une seule langue de travail : l'anglais !

L'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer (ERA) a été créée en 2004. Elle traite des questions de sécurité et d'interopérabilité ferroviaire. Bien que son siège administratif soit implanté à Valenciennes et que son centre de conférences internationales soit établi à Lille, les séances de travail se déroulent en anglais, et de nombreux documents sont proposés uniquement dans cette langue sur leur page Internet (site : https://europa.eu/european-union/about-eu/agencies/era_fr).

Cette institution n'est pas la seule, il suffit de consulter les différents sites Internet des organisations internationales pour se rendre compte des évolutions en cours.

À long terme la langue anglaise finira-t-elle par s'imposer à l'ensemble du transport ferroviaire ?

Joël Forthoffer