

Va obliga Uniunea Europeană mecanicii de locomotivă să vorbească limba engleză?

Pierre Dieumegard

1 Cronologie

La 20 mai 2023, „The Telegraph” publică un articol [intitulat „Uniunea Europeană își va forța mecanicii de locomotivă să vorbească limba engleză”](#).

Introducerea are următorul conținut:

„Bruxelles va obliga mecanicii de locomotivă din UE să vorbească limba engleză în conformitate cu normele menite să promoveze legături mai strânse între statele membre.

Normele care urmează să fie anunțate în această toamnă ca parte a Directivei europene privind mecanicii de locomotivă vor necesita aplicarea unui singur limbaj comun.

Surse spun că limba engleză ar trebui selectată, în ciuda reticenței unor state membre ale UE în urma Brexitului.

...

Surse de la Bruxelles au confirmat că o actualizare a Directivei privind mecanicii de locomotivă este planificată pentru toamna acestui an. Cu toate acestea, ei au avertizat că decizia ar putea fi amânată. »

Acest articol urmează publicării în [Jurnalul Oficial al Uniunii Europene din 17 mai 2023](#) printr-o rezoluție a Parlamentului European din 13 decembrie 2022 (Plenul de la Strasbourg) „Plan de acțiune pentru dezvoltarea transportului transfrontalier de călători și pe distanțe lungi”.

38. [Parlamentul European] subliniază, de asemenea, necesitatea de a promova o limbă de lucru unică la nivelul UE, și anume limba engleză, pentru mecanicii de locomotivă care transportă călători pe rute transfrontaliere pe distanțe lungi și care nu vorbesc limbile statelor membre traversate în timpul călătoriei

Trimiterile la începutul prezentei rezoluții includ [studiul Comisiei din octombrie 2021](#) (478 de pagini în limba engleză) intitulat „Servicii feroviare transfrontaliere de călători pe distanțe lungi”. Multe persoane („părți interesate”) interesate de transportul internațional au fost intervievate pentru a-și exprima opinia.

Se pare că problema limbilor pentru mecanicii de locomotivă este abordată de două ori:

— p. 73: *Părțile interesate au subliniat, de asemenea, că căile ferate europene utilizează o gamă largă de sisteme și limbi tehnice și operaționale. În domeniul aviației, pe de altă parte, standardele comune și o singură limbă înseamnă că personalul navigant instruit poate decola, zbura și ateriza pe aproape toate aeroporturile din Europa sau din lume fără pregătire suplimentară.*

— p. 413: *Căile ferate funcționează în limbi diferite. Mecanicii de locomotivă ar putea fi nevoiți să vorbească o limbă locală relevantă pentru a se conforma cerințelor de siguranță. Alți membri ai personalului de tren ar putea fi nevoiți să vorbească una sau mai multe limbi locale pentru a face publicitate și pentru a avea grijă de pasageri.*

1 <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=OJ:C:2023:177:FULL#page=57>; disponibile în toate limbile oficiale ale Uniunii Europene, înlocuind cele două litere care indică limba cu cea a altei limbi, înlocuind, de exemplu, „FR” cu „ES” pentru a avea spaniolă.

Problema lingvistică nu pare să fie abordată în cadrul măsurilor potențiale de eliminare a barierelor din calea transportului feroviar pe distanțe lungi (pagina xiii = p. 25).

2 Diferențele dintre transportul aerian și cel feroviar

Un avion merge de la un aeroport la altul fără a atinge pământul, deci fără a intra în contact cu țara care survolează și, prin urmare, fără a interacționa cu populația țării care a survolat. Dacă totul merge bine, personalul de bord are contact doar cu profesioniști (controlorii de trafic aerian). Chiar și în caz de dificultăți, nu există nici un contact cu populația țării, deoarece aeronava poate ateriza doar pe un aeroport (dacănu, în general, accidentul este foarte grav, cu multe decese).

Din contră, un tren circulă pe o cale ferată la nivelul solului. Dacă totul merge bine, între două stații, mecanicii de locomotivă (și controlorii și restul echipajului) nu au mai mult contact cu populațiadecât pentru transportul aerian. În caz de incidente, atenționați comenzile de oprire a trenului și există schimburi frecvente cu populația țării.

De exemplu, în cazul unei rupturi catenare, a unei căderi a unui copac pe pistă sau a circulației animalelor pe drum, trebuie implicați profesioniștilocali și este necesar să se facă schimb de informații cu aceștia. În caz de sinucidere sau accident personal, personalul de urgență, poliția și autoritățile judiciare din țară trebuie să intervină la fața locului și, prin urmare, să facă schimb de informații cu însoțitorii de zbor.

Prin urmare, pentru transportul feroviar, „o singură limbă de lucru la nivelul UE” nu este suficientă, este necesar să se poată vorbi cu locuitorii țării, care nu cunosc neapărat „limbile unice de lucru”. Se poate reaminti faptul că, într-un raport către Parlamentul European din septembrie 2022 [intitulat „Abordarea Uniunii Europene față de multilingvism în cadrul propriei sale politici de comunicare”](#), majoritatea locuitorilor Uniunii Europene nu înțeleg limba engleză.

3 Problema funcționării democratice în procesul decizional

În mod oficial, regula pare respectată. Parlamentul European, organul legislativ (parțial) al Uniunii Europene, a emis o rezoluție (fără caracter obligatoriu) în urma lucrărilor pregătitoare ale Comisiei (studiul din octombrie 2021). În al doilea rând, Comisia, care este organul executiv al Uniunii Europene, lucrează la punerea în aplicare a prezentei rezoluții și pregătește o directivă (obligatorie) care va trebui apoi transpusă în legislația națională.

3.1 Persoanele cele mai afectate de limbile din transportul feroviar nu par să fi fost consultate.

Studiul Comisiei Europene a fost informat de răspunsurile multor părți interesate din domeniul transportului feroviar (tabelul R.2): administratori de infrastructură, căi ferate vechi sau noi, reprezentanți ai călătorilor, agenții de turism etc. Dar nu se pare că personalul însuși a fost consultat prin intermediul sindicatelor lor. Lista persoanelor sau organizațiilor intervievate este cuprinsă între paginile 87 (113) și 94 (120).

Cu toate acestea, ar fi util să se consulte mecanicii de locomotivă cu privire la nevoile lor de comunicare, chiar dacă autoritățile politice sunt cele care trebuie să ia decizia.

3.2 Apariția limbii engleze în rezoluția din decembrie 2022 pare a fi o completare fără prea multe justificări

Paragraful în favoarea impunerii limbii engleze se regăsește printre alte două paragrafe care se referă la importanța chestiunii lingvistice:

37. [Parlamentul European] recunoaște importanța chestiunii lingvistice pentru mecanicii de locomotivă care călătoresc dincolo de frontiere și invită Comisia să promoveze dezvoltarea de instrumente lingvistice digitale, care ar putea fi o soluție accesibilă pentru a contribui la depășirea barierelor lingvistice și la eliminarea lacunelor existente;

38. [Parlamentul European] subliniază, de asemenea, necesitatea de a promova o limbă de lucru unică la nivelul UE, și anume engleza, pentru mecanicii de locomotivă care transportă călători pe rute transfrontaliere pe distanțe lungi și care nu vorbesc limbile statelor membre traversate în timpul călătoriei;

39. [Parlamentul European] sprijină formarea lingvistică a personalului feroviar, astfel încât acesta să poată răspunde în mod adecvat cerințelor tuturor călătorilor

Punctele 37 și 39 se referă, în general, la importanța chestiunii lingvistice. Acest lucru este în conformitate cu politica generală a Uniunii Europene, care promovează multilingvismul. Pe de altă parte, punctul 38 se referă la impunerea limbii engleze conducătorilor de trenuri de călători: s-ar putea să ne întrebăm „de ce engleza”, dar și „de ce trenurile de călători?”, deoarece este de dorit să se dezvolte transportul feroviar de marfă pentru o tranziție ecologică a transportului.

Promovarea limbii engleze ca o singură limbă nu pare a fi o consecință logică a paragrafelor anterioare: în cazul în care s-ar lua o astfel de decizie, aceasta ar trebui să fie justificată de argumente preliminare, ceea ce nu pare a fi cazul în speță. „Mai mult” este, de obicei, o expresie care indică faptul că ceea ce este descris nu face parte din discursul principal: aceasta înseamnă că dorința de a promova limba engleză a fost adăugată fără nicio legătură directă cu discursul principal?

3.3 Cronologia publicațiilor nu conduce la o dezbatere democratică

Funcționarea democratică a unei instituții nu se măsoară numai prin votul cu o majoritate mai mare sau mai mică. Funcționarea democratică necesită informații și dezbateri clare pentru a putea lua decizii în cunoștință de cauză.

Studiul Comisiei Europene datează din octombrie 2021, iar rezoluția Parlamentului a fost votată în perioada de sesiune din decembrie 2022. Se speră că, în această perioadă, parlamentarii au fost în măsură să discute conținutul acestei rezoluții.

Dar publicarea în Jurnalul Oficial datează din mai 2023: au trecut aproape șase luni. Acest lucru este foarte lung și nupoate justifica acest interval prin întârzieri de traducere. De ce o astfel de întârziere?

Articolul din „The Telegraph” a apărut doar trei zile mai târziu, cu indicații privind o directivă care urmează să fie emisă în toamnă (doar patru luni mai târziu). Prin urmare, se pare că redactarea directivei este foarte avansată, în timp ce textul rezoluției tocmai a fost publicat. Așa cum articolul spune doar „Sursele susțin că...”, nu putem ști unde este pregătirea directivei. Prin urmare, acest lucru lasă puține posibilități profesioniștilor sau diferitelor persoane interesate de a-și exprima opinia.

Prin urmare, este posibil/probabil ca directiva care urmează să fie publicată să fi fost redactată numai de tehnocrați, fără a ține seama de opiniile principalelor persoane interesate. E păcat.

Putem visa mai bine la funcționarea democratică a Uniunii Europene.

4 Anexă: situația actuală

4.1 Potrivit sindicatului francez CGT (www.cheminotcgt.fr)

Într-un articol din mai²2021, Uniunea era deja îngrijorată de amenințările din partea limbii engleze, care ar pune în pericol siguranța feroviară.

Începând din 2007, punctul 8 din anexa VI la Directiva europeană 2007/59/CE stabilește standarde minime pentru cerințele lingvistice. Pentru a conduce un tren pe rețeaua europeană, un mecanic trebuie să aibă un nivel B1 de competențe lingvistice în fiecare țară în care conduce.

4.2 În conformitate cu Jurnalul Oficial al Uniunii Europene

Textul directivei europene menționate³ mai sus nu indică în mod clar nivelul B1, dar oferă indicații directe cu privire la competențele preconizate.

8. TESTE DE LIMBĂ

Conducătorul auto care trebuie să comunice cu administratorul infrastructurii cu privire la aspectele care determină siguranța trebuie să dețină competențe lingvistice în limba indicată de administratorul infrastructurii în cauză. Aceste cunoștințe trebuie să îi permită să comunice activ și eficient în situații de rutină, problematice și de urgență.

Mecanicul de locomotivă trebuie să poată utiliza mesajele și metoda de comunicare specificate în STI-urile privind exploatarea. Acesta trebuie să fie în măsură să comunice în conformitate cu nivelul 3 din următorul tabel:

3 — poate aborda situații practice care implică un element neprevăzut

— poate face o descriere

— poate participa la o simplă conversație

Frecvența minimă a examinărilor este următoarea: a) competențe lingvistice (numai în cazul în care limba nu este limba maternă a persoanei): o dată la trei ani sau după o absență mai mare de un an



2 <https://www.cheminotcgt.fr/metiers/exploitation/anglais-la-langue-du-futur-dans-le-monde-ferroviaire/?categorie=32>

3 <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:32007L0059&from=ES#page=27>