

L'Union européenne va-t-elle obliger les conducteurs de train à parler anglais ?

Pierre Dieumegard

1 Chronologie

Le 20 mai 2023, « The Telegraph » publie un article « [L'Union européenne va obliger ses conducteurs de train à parler anglais](#) »

L'introduction dit :

« Bruxelles va obliger les conducteurs de train de l'Union européenne à parler anglais en vertu de règles conçues pour favoriser des liens plus étroits entre les États membres.

Les règles qui seront annoncées cet automne dans le cadre de la directive européenne sur les conducteurs de train exigeront l'application d'une langue commune unique.

Des sources affirment que l'anglais devrait être sélectionné, malgré les réticences de certains États membres de l'UE à la suite du Brexit.

...

Des sources bruxelloises ont confirmé qu'une mise à jour de la directive sur les conducteurs de train est prévue pour l'automne de cette année. Ils ont toutefois averti que la décision pourrait encore être retardée. »

Cet article fait suite à la parution au [Journal officiel de l'Union européenne, le 17 mai 2023](#)¹ d'une résolution du Parlement européen du 13 décembre 2022 (assemblée plénière à Strasbourg) « Plan d'action visant à développer le transport ferroviaire longue distance et transfrontière de voyageurs ».

38. [Le Parlement européen] insiste en outre sur la nécessité de promouvoir une langue de travail unique à l'échelle de l'Union, à savoir l'anglais, pour les conducteurs de train qui transportent des passagers sur des liaisons transfrontalières longue distance et qui ne parlent pas les langues des États membres traversés au cours du voyage

Parmi les références au début de cette résolution, on peut voir l'[étude de la Commission d'octobre 2021](#) (478 pages, en anglais) intitulée « Long distance cross-border passenger rail Services » (« Services ferroviaires transfrontaliers de transport de passagers longue distance »). De nombreuses personnes (« Stakeholders ») concernées par les transports internationaux ont été interrogées pour donner leur avis.

Il semble que le problème des langues pour les conducteurs de trains est abordé à deux reprises :

- p. 73 : *Les parties prenantes ont également souligné que les chemins de fer européens utilisent un large éventail de systèmes et de langages techniques et opérationnels. Dans l'aviation, en revanche, des normes communes et une langue unique signifient que le personnel navigant formé peut décoller, voler entre et atterrir dans presque tous les aéroports d'Europe ou du monde sans formation supplémentaire.*

- p. 413 : *Les chemins de fer fonctionnent dans différentes langues. Les conducteurs de train peuvent avoir besoin de parler une langue locale pertinente pour se conformer aux exigences de sécurité. Les autres membres du personnel du train peuvent avoir besoin de parler une ou plusieurs langues locales pour faire des annonces et s'occuper des passagers.*

¹ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=OJ:C:2023:177:FULL#page=57> ; disponible dans toutes les langues officielles de l'Union européenne, en remplaçant les deux lettres indiquant la langue par celle d'une autre langue, par exemple remplacer « FR » par « ES » pour avoir l'espagnol.

Il ne semble pas que le problème des langues soit abordé dans les mesures potentielles pour supprimer les obstacles au transport ferroviaire à longue distance (page xiii = p. 25).

2 Différences entre le transport aérien et le transport ferroviaire

Un avion va d'un aéroport à un autre sans toucher terre, donc sans prendre contact avec le pays survolé, et donc sans interaction avec la population du pays survolé. Si tout se passe bien, le personnel navigant n'a de contact qu'avec des professionnels (contrôleurs aériens). Même en cas de difficultés, il n'y a pas de contact avec la population du pays, car l'avion ne peut atterrir que sur un aéroport (sinon, en général, l'accident est très grave, avec de nombreux morts).

Au contraire, un train circule sur une voie ferrée, au niveau du sol. Si tout se passe bien, entre deux gares, les conducteurs de trains (et les contrôleurs, et le reste du personnel de bord) n'ont pas plus de contact avec la population que pour le transport aérien. En cas d'incidents, la prudence commande d'arrêter le train, et il y a fréquemment des échanges avec la population du pays.

Par exemple, en cas de rupture de caténaire, de chute d'arbre sur la voie, ou de divagation de bétail sur la voie, il faut faire intervenir les professionnels locaux, et il y a besoin d'échanger des informations avec eux. En cas de suicide ou d'accident de personne, le personnel de secours, la police et les autorités judiciaires du pays doivent intervenir sur place, et donc échanger des informations avec le personnel de bord.

Donc pour le transport ferroviaire, « une langue de travail unique à l'échelle de l'Union » ne suffit pas, il faut pouvoir parler avec les habitants du pays, qui ne connaissent pas forcément la « langue de travail unique ». On peut rappeler que dans un rapport au Parlement européen de septembre 2022 [« L'approche de l'Union européenne en matière de multilinguisme dans sa propre politique de communication »](#), la majorité des habitants de l'Union européenne ne comprend pas l'anglais.

3 Problème de fonctionnement démocratique dans la prise de décision

Formellement, la règle semble respectée. Le Parlement européen, organe législatif (partiel) de l'Union européenne, a publié une résolution (non contraignante) à la suite de travaux préparatoires de la Commission (l'étude d'octobre 2021). Ensuite, la Commission, qui est l'organe exécutif de l'Union européenne, travaille à la mise en œuvre de cette résolution, et prépare une directive (contraignante) qui devra ensuite être transposée dans les lois nationales.

3.1 Les personnes les plus concernées par les langues dans le transport ferroviaire ne semblent pas avoir été consultées.

L'étude de la Commission européenne a été nourrie par les réponses de nombreuses personnes, parties prenantes du transport ferroviaire (table R.2) : les gestionnaires d'infrastructures, les compagnies ferroviaires anciennes ou nouvelles, les représentants des passagers, les agences de voyage, etc. Mais il ne semble pas que les personnels eux-mêmes aient été consultés par l'intermédiaire de leurs syndicats. La liste des personnes ou organismes interrogés est entre les pages 87 (113) et 94 (120).

Il serait pourtant utile de consulter les conducteurs de trains sur leurs besoins de communication, même si ce sont les autorités politiques qui doivent prendre la décision.

3.2 L'apparition de l'anglais dans la résolution de décembre 2022 semble être un ajout sans guère de justifications

Le paragraphe favorable à l'imposition de l'anglais est entre deux autres paragraphes traitant de l'importance de la question linguistique :

37. *[Le Parlement européen] prend acte de l'importance de la question de la langue pour les conducteurs de train qui effectuent des trajets transfrontaliers et invite la Commission à promouvoir le développement d'outils linguistiques numériques, qui pourraient être une solution abordable pour aider à surmonter les barrières linguistiques et à combler les lacunes existantes;*

38. *[Le Parlement européen] insiste en outre sur la nécessité de promouvoir une langue de travail unique à l'échelle de l'Union, à savoir l'anglais, pour les conducteurs de train qui transportent des passagers sur des liaisons transfrontalières longue distance et qui ne parlent pas les langues des États membres traversées au cours du voyage;*

39. *[Le Parlement européen] est favorable à la formation linguistique du personnel ferroviaire afin qu'ils puissent répondre dûment aux demandes de tous les voyageurs*

Les paragraphes 37 et 39 traitent de l'importance de la question de la langue, en général. C'est en accord avec la politique générale de l'Union européenne, qui promeut le multilinguisme. Par contre, le paragraphe 38 parle d'imposer l'anglais pour les conducteurs de trains de passagers : on peut se demander « pourquoi l'anglais », mais aussi « pourquoi les trains de voyageurs ? », puisqu'il est souhaitable de développer le transport ferroviaire de marchandises pour une transition écologique des transports.

Promouvoir l'anglais comme langue unique ne semble pas une conséquence logique des paragraphes précédents : si une telle décision devait être prise, elle devrait être justifiée par des arguments préalables, ce qui ne semble pas être le cas ici. « En outre » est d'habitude une expression indiquant que ce qu'on décrit ne fait pas partie du discours principal : est-ce à dire que le souhait de promouvoir l'anglais a été ajouté sans lien direct avec le discours principal ?

3.3 La chronologie des publications n'est pas propice au débat démocratique

Le fonctionnement démocratique d'une institution n'est pas mesuré uniquement par le vote avec une majorité plus ou moins grande. Un fonctionnement démocratique demande une information claire et un débat argumenté pour pouvoir prendre des décisions éclairées.

L'étude de la Commission européenne est datée d'octobre 2021, et la résolution du Parlement a été votée à la session de décembre 2022. On peut espérer que dans cet intervalle, les parlementaires ont pu discuter du contenu de cette résolution.

Mais la publication au Journal officiel date de mai 2023 : il s'est écoulé près de six mois. C'est très long, et on ne peut pas justifier cet intervalle par des délais de traduction. Pourquoi un tel retard ?

L'article de « The Telegraph » est paru seulement trois jours après, avec des indications d'une directive à paraître à l'automne (seulement quatre mois plus tard). Il semble donc que la rédaction de la directive soit bien avancée, alors que le texte de la résolution vient juste d'être publié. Comme l'article dit seulement « Des sources affirment que ... », nous ne pouvons pas savoir où en est la préparation de la directive. Cela ne laisse donc guère de possibilités pour que les professionnels ou les diverses personnes concernées puissent donner leur avis.

Il est donc possible/probable que la directive qui sera publiée n'aura été rédigée que par des technocrates, sans tenir compte des avis des principales personnes concernées. C'est dommage.

On peut rêver mieux comme fonctionnement démocratique de l'Union européenne.

4 Annexe : la situation actuelle

4.1 D'après le syndicat français CGT (www.cheminotcgt.fr)

Dans un article de mai 2021², ce syndicat s'inquiétait déjà des menaces du tout-anglais, qui mettrait en danger la sécurité ferroviaire.

*Depuis 2007, c'est le point 8 de l'annexe VI de la directive européenne 2007/59/CE qui définit les normes minimales pour les exigences linguistiques. Pour conduire un train sur le réseau européen, un mécanicien doit posséder un **niveau B1 de compétences linguistiques** dans chaque pays où il conduit.*

4.2 D'après le Journal officiel de l'Union européenne

Le texte de la directive européenne citée précédemment³ n'indique pas clairement le niveau B1, mais donne directement des indications des compétences attendues.

8. TESTS LINGUISTIQUES

Le conducteur qui doit communiquer avec le gestionnaire de l'infrastructure sur des questions déterminantes pour la sécurité doit avoir des connaissances linguistiques dans la langue indiquée par le gestionnaire de l'infrastructure concerné. Ces connaissances doivent lui permettre de communiquer activement et efficacement dans des situations de routine, des situations problématiques et des situations d'urgence.

Le conducteur doit être capable d'utiliser les messages et la méthode de communication spécifiés dans les STI «Exploitation». Il doit pouvoir communiquer conformément au niveau 3 du tableau suivant:

- 3 — peut faire face à des situations pratiques comportant un élément imprévu
- peut faire une description
- peut participer à une conversation simple

La fréquence minimale des examens est la suivante: a) connaissances linguistiques (uniquement dans le cas où il ne s'agit pas de la langue maternelle de l'intéressé): tous les trois ans ou après toute absence de plus d'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>