



TABLE RONDE

Communication et langue en navigation intérieure

Rapport succinct

AVANT PROPOS

Le présent rapport présente les interventions, les débats et les conclusions de la table ronde du 17 février 2009, organisée par la Commission Centrale pour une première réflexion structurée sur un nouveau thème, lié à l'intégration européenne de la navigation intérieure, à l'ouverture des marchés et intéressant le marché de l'emploi : la question de la communication linguistique de la navigation intérieure. Ce document de travail est soumis aux comités compétents de la CCNR, aux participants de la table ronde, ainsi qu'aux organisations agréées, pour réflexion et commentaires. Le rapport ne reflète pas de positions, ni de la CCNR, ni des partenaires.

INTRODUCTION

1. Le grand nombre de nationalités qu'on compte parmi les membres des équipages actuellement engagés sur les bateaux de navigation intérieure sur le réseau des voies navigables européennes a incité à une réflexion sur l'incidence que les langues usuelles de la navigation intérieure pourraient avoir sur le climat social et le travail à bord des bateaux. En effet, s'il y a 2 décennies la quasi-totalité des bateaux étaient équipés de personnels ressortissants du pays de l'appartenance du bateau, aujourd'hui, on constate une présence dans les équipages d'une grande diversité de ressortissants de pays européens. Durant les dernières années, l'horizon s'est encore davantage élargi avec l'arrivée de ressortissants asiatiques, notamment originaires des Philippines, pour une participation dans les équipages des bateaux intérieurs.
2. Ainsi, le contexte traditionnel de membres de l'équipage provenant de l'Etat du bateau a été remplacé par un modèle paneuropéen, voire transcontinental. Il en est de même pour les langues utilisées : si, dans le passé, la communication, principalement basée sur une langue d'un Etat riverain du Rhin n'a pas demandé une très grande attention, aujourd'hui elle appelle une démarche plus volontaire si l'on conserve les conditions permettant une communication verbale efficace.
3. Il se pose la question de savoir si les communications restent assurées à un niveau garantissant le haut degré de sécurité que l'on veut conserver dans ce mode de transport.
4. Plusieurs incidents recensés dans la période récente conduisent à conclure que l'absence de bonnes conditions de communication verbales pourrait être à l'origine d'accidents plus ou moins sérieux et pourrait en aggraver les conséquences. Il n'existe pas encore d'analyses détaillées sur l'incidence de la communication verbale, mais les indices répertoriés justifient une première réflexion sur les origines, les conséquences et d'éventuelles mesures de redressement pouvant venir en compte.
5. La communication orale constitue un complément essentiel au niveau des procédures de sécurité qui encadrent le trafic sur les voies navigables. Il s'agit à la fois de communications entre bateaux d'une part et les services et installations terrestres d'autre part. Les communications à bord des bateaux, que ce soit directement ou indirectement, elles aussi, ont trait à la sécurité.

6. Sur la base d'un inventaire dans les domaines de l'emploi, la gestion à bord, le suivi de la navigation et le trafic, le respect de la réglementation, l'interface installation terrestre-bateau et la formation, des pistes pour la recherche de solutions seront explorées, afin de dégager un premier ensemble de conclusions.

7. A cet égard, il est observé que la solution qui consiste de déterminer une langue internationale commune pour les communications verbales n'est qu'une option parmi d'autres et que les différentes options ne doivent pas être évaluées d'une manière isolée.

LANGUE ET NAVIGATION INTERIEURE

Marché de l'emploi

8. Avec l'intégration européenne, le marché de transport ainsi que le marché de l'emploi dans la navigation intérieure se sont ouverts, permettant à la profession fluviale d'élargir le recrutement des membres de l'équipage vers presque tous les pays de l'Europe. Ainsi, la flotte rhénane emploie à ce jour un grand nombre de ressortissants roumains, polonais, tchèques, hongrois, ayant une bonne connaissance du métier de navigant.

9. Sous la pression de la pénurie constatée sur le marché de l'emploi en Europe occidentale, certains pays ont autorisé l'embauche de membres d'équipage venant de l'Asie et notamment des Philippines.

10. Dans la navigation danubienne, un changement structurel aussi profond ne s'est pas produit, mais la participation au travail est également devenue plus internationale qu'il y a une vingtaine d'années. Les membres d'équipage navigants sont principalement originaires des Etats riverains du Danube.

11. Des problèmes connexes à cette internationalisation de l'emploi en navigation intérieure ont été signalés. L'embauche en tant que membre d'équipage de ressortissants d'Etats tiers nécessite une vérification de la qualification requise pour les fonctions occupées. A cet égard des difficultés ont été rencontrées au niveau de la vérification des documents officiels et des justificatifs apportés par les postulants. Une tendance à la fraude sur les livrets de service a été signalée.

Armement et composition des équipages

12. La grande diversité de nationalités se présentant sur le marché de l'emploi place les opérateurs fluviaux devant le problème de la composition de leurs équipages pour le bon fonctionnement de leur bateau.

13. En premier lieu, il s'agit des communications d'ordre opérationnel lors de la conduite et des manœuvres du bateau. La compréhension des termes principaux et des instructions usuelles est un préalable pour une bonne exécution des tâches.

14. Par ailleurs, la communication linguistique est importante pour l'intégration des membres d'équipage et à la prévention de leur isolement social et culturel.

15. Cette considération devrait dorénavant constituer un critère supplémentaire à respecter par les opérateurs responsables au moment de la constitution des équipages de sorte que, outre la qualification technique requise, l'uniformité des communications et de la langue appliquée, soit également assurée.

16. La profession représentée à la Table ronde a pleinement souscrit à cet objectif qui pourrait se traduire dans la définition de bonnes pratiques de gestion des entreprises de la navigation intérieure.

Navigation et trafic

17. Les communications au niveau de la navigation et du trafic se basent sur une longue tradition qui a tendance à évoluer avec une certaine lenteur. Ainsi, on peut toujours constater que l'allemand constitue la langue de référence pour presque toute la longueur du Rhin, tout comme pour le Danube

supérieur (jusqu'à la hauteur de Mohacs). Sur le Danube inférieur, c'est le russe qui constitue la langue dominante.

18. Pour les deux fleuves, on constate au niveau des embouchures un recours à plusieurs langues, occasionné par une interférence de la navigation maritime avec la navigation intérieure. Dans la mesure où la plupart des navires dans les embouchures sont conduits sous l'assistance d'un pilote (local), la langue du pays riverain – en l'occurrence le roumain respectivement le néerlandais – deviendra ici la première langue de référence, l'anglais étant disponible comme langue convenable pour toute situation d'incompréhension.

19. Cette situation correspond à la règle principale appliquée et retenue dans le cadre de RAINWATT pour les communications de radio-téléphonie, qui prévoit l'utilisation de la langue du pays riverain ou une autre langue convenable.

20. Certaines particularités pourraient être signalées.

- Dans le hinterland, la connaissance des langues des navigants régionaux et locaux est normalement limitée à la seule langue du pays riverain. Ici, uniquement un recours à la langue locale semble possible ;
- Dans les zones fluviaux-maritimes, les postes de trafic sont confrontés à des unités qui utilisent des langues différentes ; eu égard au caractère complexe de la circulation dans ces zones et l'importance d'une bonne communication, ces postes pourraient jouer un rôle pilote quant à la standardisation des expressions dans les langues appropriées.

Maintien de la réglementation

21. Plusieurs intervenants ont attiré l'attention sur les règles en vigueur concernant la communication. Dans le passé, ces règles n'ont pas reçu une attention importante pour la simple raison que la pratique ne le demandait pas. Il s'agit, d'un côté, de la communication à bord des bateaux, dont les équipages doivent avoir la faculté de comprendre les instructions. Cet aspect concerne l'équipage en tant qu'entité. De l'autre côté, il s'agit de la radiotéléphonie. La règle en vigueur veut que soit utilisée la langue du pays où la communication a lieu. Si ceci pose problème pour les communicants, une autre langue convenable peut être choisie. Dans la pratique sur le Rhin, l'allemand constitue la langue de référence. Les personnes appelées à maîtriser la langue de communication exigée entre le bateau et son environnement sont principalement les capitaines des bateaux.

22. Ces règles correspondent à des lignes directrices qui ne supposent pas une réglementation détaillée, ni un suivi particulier. En effet, il n'y a pas de cas connu où le non respect de ces exigences a rendu nécessaire des interventions de la police.

23. Cependant, l'expérience acquise par les instances chargées du respect de la réglementation et de l'analyse des accidents permettent de conclure que la communication orale laisse, dans certaines situations, beaucoup à désirer et pourrait même donner lieu à des situations dangereuses. Pour cette raison, il a été préconisé de se concentrer dans un premier temps sur la meilleure application des règles existantes plutôt que d'en introduire de nouvelles.

Installation terrestre-bateau

24. Dans le cadre du projet ISGINTT, une attention particulière a été donnée à la communication durant le chargement et le déchargement, en particulier en navigation citerne. La langue à utiliser dans cette situation n'a pas fait l'objet d'une recommandation particulière du fait que les langues usuelles en navigation intérieure peuvent être appliquées lors des processus concernés.

25. Pour l'industrie chimique, CEFIC a mis au point un « Tool box », connu sous l'appellation « Transparento ». Cet outil est mis à la disposition des entreprises pour faciliter les communications sur des aspects élémentaires par le personnel engagé dans le domaine logistique de part et d'autre, notamment lors du chargement et du déchargement.

Education et formation

26. L'enseignement linguistique occupe une place importante dans la formation pour la navigation intérieure. Il faudra faire une distinction entre la formation principale pour les fonctions de matelot, voire des niveaux supérieurs, et les cours professionnels permettant une intégration transversale de personnels ayant déjà une expérience professionnelle dans d'autres métiers.

27. L'éducation moderne ne prévoit plus de cursus orienté vers une connaissance des divers domaines de la profession fluviale, mais exprime l'objectif de la formation en termes de compétences précises. De telles compétences ont également été formulées pour la formation linguistique, de sorte que, en règle générale, le niveau requis tient compte du degré de la fonction concernée à bord du bateau.

28. La formation destinée à l'intégration transversale dans la profession ne connaît, en général, un enseignement linguistique adapté. Le cursus est orienté vers l'acquisition des compétences spécifiques pour le travail en navigation intérieure, le programme n'intégrant pas de cours de langues suffisants. En outre, l'origine des élèves est très diverse alors qu'il n'existe pas d'instrument adapté pour examiner les capacités linguistiques des personnes concernées.

29. D'après les informations fournies par EDINNA, tous les établissements regroupés dans cette plateforme réunis prévoient l'anglais comme la première langue étrangère enseignée dans le cadre de la formation de base. De plus, les intervenants constatent que la quasi-totalité des élèves s'orientent désormais vers l'anglais comme la première langue étrangère.

30. EDINNA s'est déclaré disposé à développer un outil linguistique pour le secteur de la navigation intérieure comparable au « see speak » de la navigation maritime.

BILAN PROVISOIRE

31. Les échanges lors de la Table ronde ont fait ressortir les éléments suivants :

- a) la communication verbale constitue un élément essentiel des procédures de sécurité dans la navigation intérieure ; la disponibilité de moyens modernes de communication y a fortement contribué ; l'efficacité de cette communication est ainsi étroitement liée à la compréhension de la langue utilisée ;
- b) au niveau de la mise en œuvre de la réglementation et des examens en particulier de la connaissance de la navigation (« connaissance de secteur ») une approche plus ciblée pourrait être choisie en prenant en compte la langue utilisée au plan international pour les communications verbales ; eu égard à la grande importance de la communication, le maintien des règles existantes pourrait être renforcé ;
- c) bien que la tendance vers un recours grandissant à l'anglais, en particulier par les jeunes générations, est manifeste et qu'à terme l'anglais pourrait devenir la langue étrangère dominante en navigation intérieure, à l'heure actuelle il n'y a pas assez de soutien pour un choix explicite en faveur de cette langue :
 - I. pour de grandes parties du Rhin et du Danube, l'allemand (à côté du Russe pour le Danube oriental) est la langue usuelle pratiquée par la profession ; cette situation n'a pas donné lieu à des problèmes particuliers ;
 - II. une grande partie des professionnels, actuellement employés comme membres d'équipage dans la navigation intérieure ne dispose pas d'une connaissance particulière de l'anglais et rencontrerait des difficultés si une compétence au niveau de cette langue était exigée ;
 - III. la réglementation n'existe que dans les langues des Etats riverains ; de la même manière les autorités chargées de leur maintien ne font recours qu'à ces langues ; il en va de même pour les examens effectués dans le domaine de la navigation intérieure ;
 aussi, une adaptation du régime actuel ne peut intervenir qu'à partir d'une diffusion suffisante de la connaissance de l'anglais auprès des professionnels ;
- d) vu la tendance vers une importance grandissante de l'anglais et le fait que les jeunes générations semblent avoir choisi de manière privilégiée cette langue comme la première langue étrangère, il importe de suivre de près l'évolution en la matière, au vu

d'une situation où pendant une durée prolongée plusieurs langues seront utilisées en parallèle ; un état des lieux à des intervalles réguliers concernant le recours aux différentes langues est très souhaitable ;

- e) des instruments adaptés tels le « river speak » pourraient faciliter l'éducation et la formation, alors que la profession pourrait être soutenue lorsqu'il s'agit d'étendre les compétences en matière de la langue anglaise dans le milieu professionnel.

RERCOMMANDATION

32. la recommandation suivante pourrait être proposée aux différentes parties :

- a) les organes compétents de la CCNR (Comités RP et STF) pourraient être chargés :
 - i) d'examiner les possibilités d'un renforcement du maintien des règles existantes en matière de communication verbale ;
 - ii) de considérer s'il est opportun d'intégrer les compétences linguistiques de manière plus conséquente au niveau des compétences requises pour les différentes fonctions à bord des bateaux en tenant compte des particularités du marché de l'emploi en navigation intérieure et des capacités des instituts de formation ;
 - iii) d'effectuer à des intervalles réguliers une évaluation du recours aux langues dans le cadre des procédures de communication et d'en faire rapport aux instances compétentes ;
- b) EDINNA pourrait être invité à avancer une proposition pour la mise au point d'un outil « river speak » en collaboration avec la profession ;
- c) les organisations de la profession fluviales pourraient être invités à développer des directives de bonne pratique concernant la composition des équipages à bord des bateaux intérieurs au vu de la communication et des langues utilisées.