



Traduire

Revue française de la traduction

228 | 2013

Technique et pragmatisme

Quid de la traduction technique ? Une expérience personnelle de traducteur face à la singularité du secteur ferroviaire international

Dominique Petit



Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/traduire/522>

DOI : 10.4000/traduire.522

ISSN : 2272-9992

Éditeur

Société française des traducteurs

Édition imprimée

Date de publication : 1 juin 2013

Pagination : 22-29

ISSN : 0395-773X

Référence électronique

Dominique Petit, « Quid de la traduction technique ? Une expérience personnelle de traducteur face à la singularité du secteur ferroviaire international », *Traduire* [En ligne], 228 | 2013, mis en ligne le 01 juin 2015, consulté le 21 avril 2019. URL : <http://journals.openedition.org/traduire/522> ; DOI : 10.4000/traduire.522

Quid de la traduction technique ? Une expérience personnelle de traducteur face à la singularité du secteur ferroviaire international

 **Dominique Petit**

De l'éclaircie qui se présente à la faveur du thème retenu pour ce numéro de la revue *Traduire*, nous oserons profiter en tant que simple praticien de la traduction dans la spécialité du ferroviaire, au risque de nous retrouver comme les deux Dupont(d) sur une piste très fréquentée en plein désert... D'où le parti pris de partager une expérience singulière, quelques pistes de réflexion et interrogations, en resituant notre activité dans un contexte historique et concret. À chacun de voir ensuite s'il s'y reconnaît, y adhère ou s'en distance largement.

Pour situer l'exercice de la traduction dite technique, appelée également « spécialisée » ou « professionnelle », cette dernière ayant la préférence de Jean-René Ladmiraal⁽¹⁾, il est suffisant en première analyse de rappeler qu'il répond à l'attente pragmatique d'utilisateurs – ingénieurs, techniciens ou prescripteurs potentiels dans le cadre de processus industriels, économiques, juridiques ou mixtes – où coexistent spécifications, appels d'offre, contrats, mémentos de réunion, notices techniques, logiciels, projets normatifs pour ne citer que quelques exemples. Il pourra s'agir d'ébauches de textes ou de versions prêtes à être gravées dans le marbre. Le plus souvent, cet artisanat mobilisera une culture technique préalable (pensons à l'ingénieur devenu traducteur) ou acquise au fil de l'eau grâce à une curiosité personnelle aiguillonnée par la volonté de bien traduire en comprenant tenants et aboutissants. Au point que peu à peu « se forgera », comme l'évoque Nicolas Froeliger, « un imaginaire technique »⁽²⁾. Faut-il s'attarder, à ce stade, sur le double mépris dont ferait l'objet le traducteur technique, réduit à un *Jack-of-all-trades and master of none* ou à un personnage qui aurait vendu son âme à un matérialisme pur et dur ? Si l'auto-dérision est salutaire, l'auto-apitoiement est certainement mauvais conseiller. Gageons, comme le propose ce même auteur, que la traduction est un empirisme et le client juge, en dernier ressort. Telle est la loi économique du genre. Cela a pour corollaire la connaissance, empirique également, de ses propres limites.

(1) Synergies Tunisie n° 2 – 2010 p. 11 à 30 – « Traduction philosophique et traduction spécialisée, même combat ? ».

(2) Revue française de linguistique appliquée – 2003 – p. 7.

La visite guidée que nous proposons traversera quatre espaces qui s'entrecroisent dans la pratique : le premier servira de toile de fond rétrospective sur la coopération technique entre compagnies ferroviaires européennes et les aspects linguistiques concomitants, le deuxième évoquera l'exercice concret d'une « double profession » dans ce contexte, le troisième transposera métaphoriquement sous forme de « conte » le processus de traduction et le dernier tentera d'élargir notre questionnement à une tension obsédante : comment optimiser le processus de traduction et gérer au mieux les contraintes de l'urgence, sans concession sur la qualité, quel que soit le secteur ?

Rétrospective sur la coopération technique entre compagnies ferroviaires européennes et aspects linguistiques

Quel objet inanimé possède à la fois une âme, un champignon et un patin ? Faute de solution, laissons plutôt notre imaginaire en suspens. Revenons plus sérieusement à nos « blochets »⁽³⁾ (autre terme technique) : si le chemin de fer est né en Grande-Bretagne grâce au génie de George Stephenson, son implantation sur le continent au cours du XIX^e siècle a permis de tisser peu à peu un réseau de transport à la fois dense et étendu. La nécessité d'une harmonisation *a minima* et d'une simplification au franchissement des frontières s'est concrétisée par des conventions internationales. Citons pour mémoire les conventions de Berne en 1890 ratifiées également par la Russie, et actualisées en 1924. Ces accords entre pouvoirs publics préparaient la création de l'OTIF⁽⁴⁾ à Berne en 1985. On notera au passage que l'ancrage linguistique de l'organisation en Suisse donnera l'avantage à l'allemand, au français et à l'italien. Jusqu'alors les travaux d'unification se poursuivaient dans le cadre de « l'Unité Technique » des Chemins de fer, organisme relayé en 1922 par la toute nouvelle UIC (Union internationale des Chemins de fer). Cette association professionnelle à vocation internationale compte désormais plus de 200 membres à travers le monde et produit classiquement un référentiel technique en trois langues (anglais, français, allemand) : le code UIC composé de fiches à caractère d'obligation (pour les membres qui les appliquent !) ou de recommandation. On retiendra de cette phase historique une forte dominante nationale, chacun restant provisoirement maître chez lui, l'influence marquée des langues allemande et française qui se fait encore sentir actuellement dans certains secteurs, la persistance de jargons complexes dans plusieurs sous-secteurs (par exemple exploitation/sécurité) et un effort d'unification assidu.

Sous l'effet des initiatives communautaires déjà inscrites en germe dans le Traité de Rome, le paysage institutionnel et réglementaire européen ne tardera pas à évoluer verticalement à partir du début des années 1990 : la libéralisation du marché ferroviaire ne s'arrêtera plus

(3) Blocs de béton reliés par une barre métallique, constituant une traverse sur une voie (technique française).

(4) Organisation intergouvernementale pour les transports ferroviaires internationaux.

avant le « grand soir », l'objectif étant de rendre le rail plus compétitif et plus efficace pour la collectivité. La directive 91/440/CE mettra le feu aux poudres en introduisant une séparation entre la gestion des infrastructures et les services de transport. Passons sur les autres directives fondamentales ficelées en « paquets ferroviaires » successifs dont le quatrième paraîtra cette année. On appréciera en passant l'esthétique du terme !

En 2004, un règlement européen donnera naissance à l'Agence ferroviaire européenne (ERA), dont les langues officielles sont également le français, l'anglais et l'allemand ! L'UIC, qui perd une partie de ses prérogatives prescriptives, doit se repositionner pour donner à ses « fiches techniques » un nouveau lustre. Il n'empêche que les réunions d'experts, naguère bi- ou trilingues, se tiennent de plus en plus souvent en anglais par commodité et par souci d'économie. La production de textes suivra la même logique. Nous évoquerons un peu plus loin l'incidence de cette nouvelle donne sur l'exercice du métier de traducteur dans notre organisation (UIC).

Mode concret d'exercice d'une « double profession » dans un environnement international

Pour faire acte de singularité face à la philosophie de l'uniformisation, nous reconnaissons avoir la chance d'exercer le double métier d'interprète et de traducteur dans un cadre assez intégré qui favorise par nature les contacts directs avec les experts œuvrant dans notre secteur. Ces deux activités se soutiennent et s'enrichissent mutuellement. Rien ne remplace la position de témoin face à un débat, un désaccord, voire à des malentendus potentiels, pour comprendre la complexité qui sous-tend un texte synthétique, parfois sibyllin, dont la traduction en sera d'autant facilitée et accélérée. Ces contacts directs pris à la faveur d'une pause-café constituent des occasions privilégiées pour obtenir de précieuses informations techniques et terminologiques.

Ce propos idyllique mérite cependant d'être tempéré. En premier lieu, parce que cette double pratique est généralement étrangère aux profils de poste définis par les organisations internationales (une exception : l'OTIF susmentionnée !). Ensuite l'éclatement du paysage ferroviaire depuis l'intervention de la Commission européenne (gestion autonome de l'infrastructure ferroviaire, coexistence d'entreprises de transport traditionnelles et de nouveaux entrants, rôle des autorités de régulation) et le regroupement de ces acteurs au sein d'organisations différentes ne permet pas de détecter d'emblée les « bons » interlocuteurs, d'autant que les experts, de moins en moins nombreux, sont de plus en plus sollicités, en interne et par les travaux de normalisation européens.

Par ailleurs, les textes sources, dans ce secteur initialement marqué par la dominante de l'allemand et du français, sont de plus en plus souvent rédigés en langue anglaise par des non-

anglophones (« globish »). Au-delà du flou stylistique souvent observé dans des textes non remaniés par des locuteurs natifs, les termes utilisés ne sont guère validés parce que, tel un espéranto non normalisé, ils ne s'ancrent pas dans une pratique linguistique de terrain, sauf à provenir de directives, normes ou spécifications internationales. Sachant que les normes ne constituent pas la panacée non plus. Faut-il s'en inquiéter lorsque l'enjeu est la sécurité des voyageurs que nous sommes tous un jour ou l'autre ? Il s'agit sans nul doute d'une source potentielle d'approximations, voire de frustrations, même si la traduction en retour vers la langue des utilisateurs est révélatrice de maintes imprécisions ou distorsions. Notons cependant que subsistent, dans le champ de la coopération ferroviaire, des villages francs élargis dans lesquels des experts chargés d'élaborer et de maintenir à jour les règles de chargement des marchandises s'entretiennent délibérément en deux langues (allemand/français par exemple) par souci de précision et portent une attention scrupuleuse à la concordance des textes de référence qui doivent être ensuite traduits dans les différentes langues nationales. Soyons clairs : assis confortablement dans une voiture de 1^{re} classe, nous jouissons d'une insouciance vite troublée à l'idée que des tubes de métal mal arrimés sur un train croiseur puissent éventrer notre véhicule ! Bien entendu, dans la majorité des cas, le paramètre linguistique ne saurait expliquer une inobservance généralement imputable à des négligences dans la chaîne logistique... À moins qu'il ne vienne aggraver une situation d'urgence comme lors de l'accident survenu en 2001 à Pécrot en Belgique à la suite de difficultés de compréhension fatales entre un agent francophone et son homologue néerlandophone.

Au-delà du domaine spécifique évoqué (coopération ferroviaire au sein de notre organisation), il peut être intéressant d'étendre notre observation au champ plus large de la traduction technique. Des éléments précédemment exposés, il ressort que l'exercice de la traduction à des fins industrielles ou normatives s'inscrit toujours dans la singularité d'une discipline, d'un secteur qui a sa propre histoire, ses acteurs, ses jargons. Une évidence teintée de défi : face à chaque sujet spécifique, le traducteur technique exercera sa curiosité et s'immergera progressivement en faisant appel à des dispositifs performants (tels que les bases de données terminologiques des grandes institutions de type UE/OTAN) et aux « moyens du bord » plus ou moins formalisés (produits de contacts informels, de lectures ou recherches sur internet), sans oublier surtout de faire valider ses choix par des experts. La méfiance vis-à-vis des dictionnaires techniques généraux est une posture de principe, à l'instar du doute permanent qui doit nous pousser à traquer la fausse familiarité d'un terme (par exemple, en allemand : Steg [entretoise, âme, excroissance], Zug [train ou traction]...). Bien que certains experts estiment que « la traduction des textes dans les différentes langues peut retarder ou compliquer la bonne application de la réglementation comme le bon respect des règles de l'art »⁽⁵⁾, gageons que

(5) Actes du 17^e congrès sur la Maîtrise des risques et de la sûreté de fonctionnement /Communication 7D-4.

la traduction technique, si elle requiert une validation en raison de sa vulnérabilité, contribue également au repérage d'imprécisions, de maladresses d'expression voire d'erreurs dans le texte original et offre une garantie de cohérence supplémentaire.

Présentation métaphorique du processus de traduction

Pour pallier la sécheresse relative inhérente à cette activité par opposition à une traduction littéraire plutôt fondée sur l'affinité avec le monde d'un auteur, nous céderons à la tentation d'utiliser la métaphore, parfois ludique, pour « conter », imparfaitement sans doute, le processus de traduction dite technique, sachant qu'il existe une parenté étymologique indubitable, comme le souligne Umberto Eco dans son ouvrage intitulé « Dire presque la même chose »⁽⁶⁾ entre le « traduire » et le « transporter ».

L'histoire d'un mystérieux trésor circulant entre deux pays : la Sourcellerie et la Ciblerie

Il était une fois un pays appelé la Ciblerie, dont le souverain avait reçu par dizaines de lourds coffres provenant du pays de la Sourcellerie. Malheureusement, il ne pouvait les ouvrir, ni deviner leur contenu, tant leurs parois étaient épaisses et opaques. Il décida alors de les renvoyer aux autorités sourcelleriennes en vue de les faire déverrouiller. Lorsqu'après une longue traversée la cargaison parvint au port, les représentants locaux s'étonnèrent : chaque objet transparaissait, même coffre fermé, en pleine lumière... Alors ils demandèrent à un armateur d'affréter un navire à destination de la Ciblerie et de prendre toutes les précautions nécessaires pour protéger le précieux chargement.

Après avoir mis le cap vers la haute mer, le capitaine s'aperçut que certains coffres étaient encore transparents, voire lumineux ; d'autres, en revanche, étaient redevenus opaques, noirs comme du jais. Il imagina soudain la colère terrible du souverain ciblierien ! Ordre donné, munis de brosses et de chiffons, les matelots s'évertuèrent à frotter, gratter les coffres sur toutes leurs faces, mais les résultats restaient bien décevants. Alors le capitaine se résolut à faire escale dans plusieurs ports : dans le premier, on se procura des clés, dans le deuxième des codes et dans le troisième d'épaisses archives.

Ces trois outils conjugués firent merveille : les coffres, tour à tour, s'illuminèrent, tels des vitrines qui révèlent les objets dans les moindres détails. Toutefois le capitaine fut assailli par un doute terrible : « et si jamais les Cibliers n'étaient pas pourvus des mêmes yeux, du même entendement que nous, alors ils ne verraient toujours rien, et je ne donnerais pas cher de notre peau... ! » « Vite, sortons nos rouleaux de papier et dessinons le contenu de chaque coffre avec une précision diabolique », s'écria-t-il.

(6) Biblio essais, pp. 297-298.



Une tempête se déchaina à la mesure du zèle qui s'était emparé de tous les marins. Une boîte faillit être projetée par-dessus bord. Mais les côtes de Cibleirie étaient déjà en vue, il fallait forcer l'allure. Dans un éclair de génie, le capitaine se dit même qu'il conviendrait, dès l'arrivée, de décharger dans un ordre bien particulier les coffres munis de leurs descriptifs, afin que le souverain ait envie de les découvrir jusqu'au dernier avec une curiosité croissante.

Lorsque celui-ci apparut fièrement sur le quai, les yeux grand ouverts, la surprise fut totale : les coffres toujours verrouillés « s'ignifiaient »⁽⁷⁾ les uns les autres, s'éclairaient mutuellement, laissant découvrir en toute clarté les objets ouvragés qui, ensemble, formaient comme les lettres et les mots d'un seul et même message... et le souverain se jura de recruter un armateur au plus vite.

De nombreux échanges suivirent entre les deux pays, mais cela est une autre histoire... Après ce détour par l'imaginaire, il devient urgent de se confronter au champ des contraintes qui constituent le lot du traducteur/de la traductrice technique en esquissant, fort de l'expérience d'autres professionnels, des pistes d'action et de réflexion.

Comment améliorer le processus de traduction et gérer au mieux les contraintes sans concession sur la qualité ?

Pour rester dans cette analogie, chacun sait que les textes dits techniques contiennent souvent des unités de sens, telles des « boîtes noires », face auxquelles deux attitudes sont possibles : celle d'un simple déménageur qui transporte sans interrogation un contenant, laissant le soin au destinataire de l'ouvrir, ou bien l'attitude critique légitimement attendue d'un traducteur soucieux de voir ce qui se passe derrière l'apparence, même si la traduction ne l'exige pas toujours (par exemple, si le texte concernant une installation technique imaginaire nous dit : « le bloc 1 est relié au bloc 2 » (fictif), cette phrase de modalité restera compréhensible, même si l'on ne connaît pas le détail du fonctionnement de chacun de ces « blocs »).

En revanche, cette ignorance se révélera vite fatale à mesure que le raisonnement ou la description gagneront en précision. D'où la nécessité évidente de rechercher la documentation appropriée et de prendre les contacts voulus avec des spécialistes, pour comprendre, certes, mais aussi pour classer et hiérarchiser les éléments d'informations « quitte à identifier l'implicite pour ensuite et le cas échéant le faire disparaître »⁽⁸⁾. Comme inspiré indirectement par l'ouvrage de Georges-Arthur Goldschmidt « Quand Freud voit la mer », N. Froeliger illustre le propos de manière imagée : « Ce que le traducteur technique a devant lui, c'est la crête de vagues ; c'est avec l'océan entier qu'il doit fabriquer sa traduction, mais celle-ci ne doit

(7) Jeu de mot emprunté à Marc-Alain Ouaknine, rabbin et philosophe, dans le contexte du « buisson ardent ».

(8) N. Froeliger – Revue de linguistique appliquée – 2003, p. 6.

représenter que les vagues et rien d'autre ». On mesurera à cette exigence la nécessité de maîtriser un domaine pour être capable de mettre en évidence la nouveauté apportée par le texte.

Face à une telle ambition apparaît un premier seuil critique d'acceptation d'une commande par le traducteur. Ainsi que le souligne Ricarda Essrich, traductrice⁽⁹⁾, les contraintes de rentabilité tempèrent la soif d'explorer et d'approfondir de nouveaux domaines en raison de la disproportion entre l'investissement consenti et la rémunération, sachant qu'une spécialisation trop poussée risque d'affecter le compte en banque ! (*Schuster, bleib bei deinem Leisten*⁽¹⁰⁾). Elle suggère avec réalisme une voie médiane consistant à rester ouvert à d'autres domaines, dès lors qu'ils se complètent et s'imbriquent mutuellement, permettant ainsi une initiation plus rapide. Cela étant, elle rappelle opportunément que le traducteur devra, au départ, consacrer une partie de ses loisirs à ce travail de recherche préalable, à l'instar de l'interprète préparant une conférence.

On comprend aisément que, ces principes étant posés, le traducteur ayant accepté un travail seul ou en collaboration devra y faire face coûte que coûte, en optimisant le processus grâce à la combinaison de toutes les sources utiles : mémoires de traduction, textes fiables préalablement traduits, glossaires détenus par le client, avis d'experts, documentation parallèle, etc. de manière à tenir les délais et offrir la qualité requise.

Le respect des délais pose immédiatement la question de la rapidité d'exécution. Si dicter à haute voix à une « force de frappe » apparaît obsolète de nos jours, la méthode reste néanmoins à l'ordre du jour dans son principe grâce aux systèmes de reconnaissance vocale qui, pour certains types de texte au moins, peuvent se révéler très performants, comme en témoignent plusieurs professionnels de la branche. En tant qu'amateur de la traduction à vue, je souscris personnellement à cette technique *mutatis mutandis*, surtout face à des productions « fleuve » de difficulté modérée. Et cela ne remet nullement en cause la pertinence des systèmes de TAO déjà éprouvés, même s'ils tendent à favoriser le « phrase à phrase », autre objet de controverses.

L'enjeu de la « qualité » mérite un détour sur les modalités de relecture/révision. À l'évidence, un œil extérieur détectera ce qui échappe au traducteur de première ligne devant un texte fraîchement produit comme le préconise d'ailleurs la norme NF EN 15038. Mais la relecture par un expert est aussi gage de résultat, pour autant que celui-ci connaisse bien la langue-source et encore mieux la langue-cible. Attention, cependant, au « loup dans la bergerie », car certains experts, eux-mêmes très impliqués, iront sans état d'âme jusqu'à modifier le contenu du texte source souvent rédigé en « globish », non tant pour le clarifier que pour l'enrichir ou le modifier sur le fond, relançant un débat entre experts qui, cela dit, était peut-être nécessaire !

(9) Revue BWpolyglott 2-2012 (article repris dans la revue du BDÜ).

(10) En français : « À chacun son métier ».

Traducteur « traître » au sens de révélateur ? En revanche, on considérera comme évidente la nécessité d'une révision globale en cas de traduction partagée avec d'autres traducteurs, dans un souci d'homogénéité de la terminologie et du style.

Oublions les recettes faciles : le problème de la recherche de l'optimum au cœur de cette tension entre rapidité et qualité, entre degré d'approfondissement et productivité ne se résoudra *in fine* qu'à travers un arbitrage au cas par cas entre le pragmatisme de l'industriel et la minutie de l'artisan.



En guise de conclusion et d'ouverture, nous retiendrons de notre expérience directe que le traducteur technique, pour travailler avec efficacité, plaisir (osons le dire) et motivation, doit activer, sur un fond de connaissances préalables, un champ de relations professionnelles et humaines permettant de poser rapidement les bonnes questions aux bons interlocuteurs ; ces derniers tireront profit à leur tour des remarques « pertinentes/impertinentes » du traducteur, avant le dénouement, c'est-à-dire la validation finale du travail fourni. En cela, nous devons mesurer la chance d'évoluer dans un milieu assez intégré, en dépit des remarques initiales sur l'éclatement du secteur, et d'exercer une double fonction propice à l'acquisition de compétences valorisantes. Il est toutefois opportun de rappeler les limites de notre propre compréhension et de garder à l'esprit les propos pertinents de N. Froeliger⁽¹¹⁾, « Bien sûr, il est hors de question de traduire sans comprendre. Mais est-on certain de comprendre la même chose que l'auteur. En aucun cas, et de surcroît, on ne le comprend pas de la même manière, ni avec les mêmes outils intellectuels ». Enfin, face aux contraintes de délais, de rendement et de qualité, on ajoutera au pragmatisme et à la minutie invoqués plus haut, l'astuce, notion moins scientifique que féconde, autrement dit l'intelligence des situations, comme le souligne ce même auteur, qui rendra les meilleurs services aux traducteurs et... interprètes. C'est alors que la finitude devient productive : *Erst in der Beschränkung zeigt sich der Meister*⁽¹²⁾. Enfin, ne négligeons pas, en force d'appoint, le recours à l'imaginaire pour la représentation des phénomènes techniques, ne serait-ce que pour donner un supplément d'âme et de hauteur à notre pratique.

petit@uic.org

Dominique Petit est interprète de conférence et traducteur permanent depuis 1978 à l'Union internationale des Chemins de fer, organisation de coopération technique et de promotion du transport ferroviaire à l'échelon mondial. Diplômé de l'ISIT, Paris, il est également chargé de cours dans cet établissement où il enseigne la traduction à vue.

(11) N. Froeliger « De la centralité du compromis en traduction », CLILLAC-ARP 5EA 3667) & Université Denis Diderot Paris VII.

(12) En moins élégant : « c'est au pied du mur qu'on reconnaît le maçon ».