Traduire

Revue française de la traduction

228 | 2013

Technique et pragmatisme

Sur les rails...

(récits d'une traductrice franco-italienne)

Béatrice Propetto Marzi

Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/traduire/524>

DOI : 10.4000/traduire.524

ISSN : 2272-9992

Éditeur

Société française des traducteurs

Édition imprimée

Date de publication : 1 juin 2013

Pagination : 30-37

ISSN : 0395-773X

Référence électronique

Béatrice Propetto Marzi, « Sur les rails... », *Traduire* [En ligne], 228 | 2013, mis en ligne le 01 juin 2015, consulté le 01 mai 2019. URL : <http://journals.openedition.org/traduire/524> ; DOI : 10.4000/traduire.524

Sur les rails...

(récits d'une traductrice franco-italienne)

Béatrice Propetto Marzi

Lorsque je pense à la traduction technique, il me vient spontanément à l'esprit ce petit poème de Henri Deluy intitulé *Vocabulaire* :

*La linotte, l'hirondelle, le roitelet,
Gazouillent.
Le merle, le loriot, le courlis,
Sifflent.
L'aigle trompette. Ou glatit.
L'alouette tirelire. La caille étape.
La caille, la perdrix cacabent. La caille,
Encore, carcaille, courcaille, margote.
Le hibou et la chouette huent.
La cigogne craquette. La grue craque.
La colombe et le ramier roucoulent.
La grive gazouille. Elle grigotte aussi.
La mésange titine. Le milan huit.
L'orfraie hurle. Le paon criaille.
La perdrix encore, cocobe. Et caquette.
Les petits poulets piaulent.
La poule glousse et caquette.
Le perroquet jase. La pie jacasse.
Le geai cajole. Le pinson fringotte.
La tourterelle roucoule, également.
Le coq coqueline. Le dindon glougloutte.
Seuls le rossignol et la fauvette chantent.*

Vivifiant poète qui restitue le mot juste afin de rendre à l'oiseau la musicalité de son chant. Quel modèle pour le traducteur qui, lui aussi, doit toujours peser le poids des mots.

Le chant, tout comme le train, je suis « tombée dedans » toute petite. Ce dernier a marqué l'émigration de mes parents italiens. À l'aller, l'espoir d'une vie meilleure en France, au retour, l'été ou l'hiver, la joie de retrouver la famille restée au pays et d'apporter de quoi améliorer l'ordinaire, sucre en morceaux, bananes et oranges, encore rares au début des années soixante à Borgo Val di Taro, dans les collines de l'Apennin, près de Parme. Le train, c'était le voyage par excellence pour la gamine que j'étais. Et le dépaysement total. Tous les deux ans, régulièrement, départ gare de Lyon avec le train de nuit pour *Milano Centrale* : les inconnus du compartiment, les places assises, les arrêts interminables aux frontières et, au petit jour, la vue sur le lac Majeur baigné de lumière en juillet ou l'éclat du soleil rouge sur la plaine brumeuse de Lombardie en décembre. Au retour, régulièrement, des péripéties invraisemblables : le tortillard en provenance de La Spezia qui attend patiemment à quatre heures du matin que notre oncle rapporte à la hâte à vélo un bagage oublié chez lui ; les marchands ambulants de la gare de Milan qui proposent dans la cohue casse-croûtes et illustrés en scandant *Panini imbottiti giornali illustrati* ; maman qui se fait aider à Brigue pour remonter en vitesse dans la voiture alors que le train s'ébranle déjà, à cause d'une plaquette de chocolat ; les valises entassées dans le couloir qui servent de banquette et moi qui lis, pour passer le temps, tout ce que je peux déchiffrer dans toutes les langues sur les vitres, les portières, les panneaux, en gare, et qui regarde le va-et-vient à chaque arrêt. De ces souvenirs d'enfance il m'est resté un attachement au voyage en train, synonyme d'excitation, d'attente, de désir et de surprises que plus tard les études et la vie allaient conforter.

Matériel roulant

Lorsqu'est arrivée la première proposition de traduction pour la SNCF en 1994, j'ai accepté sans hésiter. Le train m'était familier. Merci encore à Jacqueline Henry, une ancienne de l'ESIT qui, après un changement de statut professionnel, avait confié mes coordonnées au Secrétariat linguistique. Il s'agissait de traduire en français trois courts procès-verbaux de constat d'avarie de wagons dans des gares italiennes, truffés de références et de numéros d'immatriculation très exigeants en relecture, dont l'un écrit dans un style télégraphique, où la marque du genre et du nombre, propre à l'italien, fut très utile pour dissiper les doutes et relier les bons termes entre eux. Vinrent ensuite d'autres constats d'incidents d'exploitation et des échanges de courriers, de deux à trois pages, pas plus, qui permirent de fixer le vocabulaire de base : wagon particulier, motrice, bogie, roue, jante, tampon, butoir, voie, ballast et, notamment, la différence entre le wagon, qui transporte des marchandises, et la voiture, qui transporte des voyageurs, l'essieu monté étant l'essieu sur lequel sont montées les deux roues, termes tout à fait correspondants dans les deux langues. L'abréviation *dx* voulait dire, le cas échéant, « droit », « droite », « à droite » ou « côté droit », et *sx*, même chose à gauche. Le train devenait technique.

Je gribouillais énormément sur l'original, dans les marges, à coup de stylo-bille rouge pour les difficultés récurrentes et de traits au crayon à travers la page pour suivre la logique du texte, comptant sur la mémoire visuelle pour repérer les termes une fois les documents soigneusement archivés. Dans une grande enveloppe en papier kraft usagée et recyclée pour faire un dossier portant titre et date de la prestation, étaient rangés le bon de commande, le tirage papier de la traduction envoyée par télécopie, l'original italien et les recommandations du donneur d'ouvrage, qui changeait à chaque commande.

Carnet de bord

Dès que les documents à traduire furent plus longs, il s'avéra primordial de bien comprendre le sommaire, l'ossature du texte, en procédant à plusieurs lectures, l'une, rapide, du sommaire au texte afin de balayer le document dans son entier, les suivantes, plus analytiques, et ensuite d'ajouter à ces premiers gribouillis en apparence brouillons, une approche plus méthodique : le véritable lexique-glossaire personnalisé, alimenté au fur et à mesure par les indications (notion importante, jargon interne, etc.) de l'interlocuteur du moment. Raison pour laquelle ce gros fichier très utile aujourd'hui encore comporte les deux colonnes habituelles, italien et français, et en plus, à la suite du terme technique (du sigle ou de l'expression) traduit en français, la source d'information : nom de l'interlocuteur (ou lieu) et date. Le *PdM* (*personale di macchina*) est devenu *PdC* (*personale di condotta*) puis *AdC* (*agente di condotta*) dans la réglementation italienne qui a trait à l'agent de conduite, tandis que lui persiste souvent, en Italie comme ici, à s'appeler encore *macchinista*, « mécanicien », à l'ancienne, comme dans les chants des rizières.

Sur les rails...

Beaucoup le disent, la traductrice technique n'est pas suffisamment appréciée à sa juste valeur, souvent par méconnaissance du métier et en toute bonne foi. Elle est une besogneuse et dans l'ombre. Elle doit courtoisement solliciter le donneur d'ouvrage qui demeure sa principale source d'information en lui expliquant ses raisons (bien comprendre pour bien traduire), en posant des questions (il est rare qu'une question soit bête), en cherchant à connaître les tenants et les aboutissants du texte (ce qui semble familier s'avère parfois complexe), en argumentant modestement à l'aide de la langue courante pour parvenir à l'expression technique adéquate qui sera *in fine* validée par le principal intéressé. Rien ne vaut une conversation au téléphone (bien préparer les questions à l'avance) à un moment choisi pour ne pas déranger. Passer des coups de fil ou en recevoir à 8 h du matin fut chose courante. Les cheminots se lèvent tôt.

Dès le départ, chaque fois que nécessaire, j'ai obtenu des réponses en direct, ce qui fut rassurant. Cependant, même bien préparée, la question pouvait entraîner des digressions trop pointues, ce qui le fut moins. À chaque traduction, courte ou longue, il fallait être en alerte. Et puis, le monde ferroviaire apparaissait si vaste qu'il semblait vain de rechercher une parfaite maîtrise de la langue du domaine en l'espace de quelques années pour une traductrice extérieure à l'entreprise.

PK (point kilométrique)

J'avais souhaité participer en septembre 1995 à une visite publique du chantier ÉOLE, la future ligne E du RER, à l'initiative de la SNCF près de la gare de l'Est. La visite fut très utile pour m'imprégner du lexique employé par le guide. Mais plus encore, devant la hauteur des galeries, l'atmosphère et l'obscurité en souterrain, le travail ininterrompu des hommes et des machines, la traduction prenait du sens. La réalité donnait du corps aux mots. Sans compter qu'elle fut une préparation avantageuse à d'autres traductions quelques années plus tard.

D'ailleurs, une collègue salariée dans une entreprise industrielle m'avait rapporté qu'à l'arrivée d'une nouvelle machine-outil à l'usine, elle descendait la voir aussitôt, l'examinait sous toutes les coutures et prenait des notes tout en parlant au technicien. À force de bien observer la chose à traduire, au lieu d'en perdre, elle gagnait du temps.

Haut le pied

Autre sujet, l'interopérabilité des locomotives de fret entre la vallée de la Maurienne et Turin. Un article est paru en 2002 dans la *Revue générale des chemins de fer* sous la plume de Philippe Cauwel. On me proposa un jour de participer aux réunions bilatérales qui se tiendraient à Paris. Devenir interprète, c'était un pas à franchir. L'occasion ne s'était encore jamais présentée. Comme j'aimais les contacts, j'acceptai. Après avoir lu et relu des articles d'interprètes de conférence sur la spécificité de leur métier et sur la prise de notes, le plus préoccupant fut de découvrir le débit et l'accent des invités transalpins, de tenir le rythme le matin et l'après-midi, après un repas léger mais essentiel pour la convivialité, et le plus agréable, que le courant passe. En début de réunion, un participant demanda si les notes que j'allais prendre pourraient servir au compte rendu, à quoi je répondis que les bribes griffonnées resteraient pour tous incompréhensibles. À la fin, un membre de la partie française me confia qu'il s'était rendu compte avec satisfaction qu'une fois son intervention terminée, le temps que je consacrais à l'interprétation en italien puis à l'interprétation de la réponse de l'homologue italien en français, lui libérait l'esprit et lui permettait de mieux préparer la poursuite de son argumentation.

Les deux parties firent quelques visites d'établissements de maintenance. J'allais volontiers sur le terrain. Les équipements, de près *in situ*, sont parlants. La baie de test, par exemple, une sorte d'armoire remplie de tiroirs et de cartes électroniques, ne devint une évidence que sur place. Logiquement, la « baie » désigne toujours une vitre (baie frontale, à l'avant de la locomotive, baies latérales sur les côtés). Là, elle désignait l'équipement tout entier. Les participants français et italiens me voyaient consigner dans un petit répertoire de poche toute nouveauté apprise sur place et validée par leurs soins. De retour à la maison, elle était immédiatement incorporée au lexique-glossaire avant d'oublier et de passer à autre chose.

Référentiels

Ce lexique-glossaire personnel et chronologique italien-français comprend également les acronymes et sigles dont les spécialistes sont très friands : REX (le retour d'expérience), GAME (Globalement Au Moins Équivalent), VACMA (la Veille Automatique à Contrôle du Maintien d'Appui), KVB (le Contrôle de Vitesse par Balises), GVG (la Grande Visite Générale), qu'il faut pouvoir retrouver rapidement tel quel et *in extenso*, et même des exemples du parler cheminot : « baisser panto », s'endormir de fatigue, qu'un Italien avait suggéré de traduire par *depositare le armi*. Il est aussi complété par des vérifications croisées avec des ouvrages techniques sérieux comme *Le matériel moteur de la SNCF* agrémenté de photos, de croquis et de fiches techniques, où l'on apprend qu'une locomotive peut être « apte à » circuler à 200 km/h ou apte à la remorque de trains de voyageurs ou encore apte à des trains de fret de 1 800 tonnes ; comme le dictionnaire de l'UIC, l'Union internationale des chemins de fer (français, anglais, allemand), ouvrage épais et maniable, et des opuscules plus légers comme *Le petit inventaire du train*, publié par La Vie du Rail, qui ressemble à une encyclopédie en miniature mêlant rappels historiques, anecdotes et expressions consacrées (pour les curieux).

Personnel, chronologique, disais-je, et du coup sentimental. Ce lexique-glossaire s'est étoffé au fil des années comme on ferait lentement un mille-feuille : une couche de fond suffisamment solide, quelques couches intermédiaires parfois friables, évanescentes comme les connaissances que l'on pratique peu, et des projets aboutis, pour la crème.

Changement de bout

Avec les missions ponctuelles d'interprétation, il a acquis un frère, dans l'autre sens, français-italien, qui présente les mêmes caractéristiques contextuelles mais se concentre sur des particularités et des faux amis : la *manutenzione*, la « maintenance », pas la manutention ; la *porta bloccata*, par exemple, qui n'est pas une « porte bloquée » mais une porte verrouillée, ce qui est plus rassurant pour le voyageur. En effet, avant que le train ne démarre, les portes

sont non seulement fermées mais verrouillées par mesure de sécurité. Ce nouveau lexique-glossaire ne se substitue en rien au trésor qu'est le petit *Dizionario Ferroviario* conseillé par des ingénieurs frais émoulus du *Collegio Ingegneri Ferroviari Italiani* de Rome.

Difficile de faire le tour de la question ferroviaire, à en croire les spécialistes de la traction, qui ne sont pas forcément spécialistes des freins, ni des gares frontalières, ni des spécifications techniques d'interopérabilité, et ainsi de suite. Les lectures parallèles, les recherches personnelles, notre curiosité intrinsèque qui nous fait fouiner dans les revues spécialisées et sur les sites des entreprises ferroviaires et des gestionnaires d'infrastructure des deux côtés des Alpes, si elles sont indispensables, ne peuvent que fournir un complément à la formation que dispense directement le donneur d'ouvrage, ponctuellement ou régulièrement, au rythme des traductions.

Bleu = hématome

Par une belle journée d'été, un train de pèlerins du sud de l'Italie partis pour une semaine de pèlerinage et de vacances, réunis par la foi et la convivialité, subissait le choc d'une collision suite à une fausse manœuvre dans une gare de France. Ils s'apprêtaient à prendre leur repas, certains déjà attablés dans les compartiments, d'autres encore debout dans les couloirs ou les toilettes. Le heurt fut bref – pas meurtrier, heureusement – mais provoqua quelques traumatismes dans deux voitures. Un an après, deux médecins partaient en Italie, avec deux interprètes – j'étais du voyage grâce à Pasquina Moriconi Roche qui, elle aussi, travaillait comme indépendante pour le Secrétariat linguistique de la SNCF – rencontrer les voyageurs blessés, afin d'effectuer les expertises médico-légales nécessaires pour évaluer les séquelles corporelles de cet accident en vue d'indemniser les victimes.

La mission dura cinq jours, à temps plein. Les rendez-vous se succédaient d'heure en heure, voire plus, selon la gravité des cas. Chaque voyageur eut un entretien particulier avec le médecin. Lui posait des questions suivant un ordre établi, conforme à la législation française, que je traduais. Le voyageur répondait en fournissant tous les détails possibles, que je traduais dans l'autre sens. Le médecin prenait des notes. Régulièrement durant l'entretien, il enregistrait sur un minuscule appareil des commentaires qui serviraient à établir les comptes rendus officiels d'expertise.

Je traduais le récit du voyageur sur les circonstances de l'accident, les conditions des premiers soins et ses traitements, ses ennuis de santé habituels, dans un langage courant. La plupart était des personnes âgées, d'origine modeste. Leur italien était souvent teinté de dialecte. Le médecin faisait des efforts pour se faire comprendre dans un langage accessible pendant l'examen clinique. Je faisais de même. Il était intéressant de l'écouter durant l'enregistrement : il effectuait, à son tour, sa propre interprétation du langage du patient en langage médical.

Durant l'échange de points de vue avec son confrère italien, il fallait traduire strictement le jargon professionnel utilisé dans les bulletins d'hospitalisation, les examens radiologiques, où je retrouvai le *dx* et le *sx* des premières traductions ferroviaires. Il fallait aussi déchiffrer les ordonnances manuscrites et les arrêts de travail. Heureusement, j'avais lu beaucoup de lettres d'Italie depuis mon enfance.

Cette mission m'apprit qu'il faut savoir s'adapter en toutes circonstances, mettre à l'aise chaque patient, renseigner le médecin français sur la vie des gens de cette génération, être à l'écoute comme lui, viser le même objectif (que tout se passe bien afin d'éviter la voie judiciaire) et... bien dormir pour être en forme le lendemain.

Faire l'heure

Quelques extraits choisis, enfin, dédiés à Bernadette Fayd'Herbe de Maudave, interprète d'allemand, formée à l'ISIT, consœur compétente et attentionnée à la longue carrière en interne. Nous avons souvent travaillé en relais au cours de réunions où la technicité des sujets abordés exigeait une grande attention. Il nous arrivait quelquefois de plaisanter, car les relations étaient détendues au sein des équipes. Comme nous avançons assez vite dans l'examen des documents, répétant les mêmes formulations, un Italien déclara en souriant *repetita juvant* en latin, ce qui n'a rien d'anormal dans la bouche d'un Italien. J'aurais pu dire « même motif, même punition » ou autre chose, mais spontanément j'avais traduit « ça ne mange pas de pain », sans doute portée par l'ambiance de la réunion. Ce participant fit en outre une proposition sur l'emplacement des voyants lumineux qui confirment au conducteur, en cabine de conduite, que les portes, côté gauche ou côté droit, sont bien verrouillées et qu'il peut donc démarrer le train. Il suggéra en conséquence que les voyants puissent s'allumer selon le cas à gauche ou à droite du pupitre de conduite, et sa description terminée, il préconisa en résumé *una posizione geografica*. Je commençai à traduire reprenant la description détaillée. Une fois engagée sur « un emplacement », je ne parvins pas à aller plus loin, soudain décontenancée par l'adjectif incongru, et Bernadette rebondit avec aplomb : « un emplacement... logique avec le côté commandé ». La cheminote m'avait coiffée sur le poteau !

Il paraît que Claude Monet avait obtenu l'autorisation du directeur des Chemins de fer de l'Ouest de planter son chevalet dans la gare Saint-Lazare qu'il connaissait bien, comme tous ses amis peintres, en tant que voyageur. Il peignit un ensemble de douze toiles sur ce sujet moderne en 1877. La modernité du train aujourd'hui, pour bien la voir dans sa globalité, s'apprécie cependant mieux dans la BD et au cinéma.

bvmarzi@free.fr

Bibliographie

ADELEN Claude, 1995, *Henri Deluy, une passion de l'immédiat*, Paris, fourbis, coll. portraits littéraires. Le poème *Vocabulaire* est extrait de *Vingt-quatre heures d'amour en juillet puis en août* (1987).

CAUWEL Philippe, 2002, « BB 36000 et E 402B : un cas concret d'interopérabilité » in *Revue générale des chemins de fer*, HC éditions, Paris, Janvier, pp. 25-29.

MATHIEU Georges, 2003, *Le matériel moteur de la SNCF*, Paris, éditions La Vie du Rail.

BERLIOZ France, *Le petit inventaire du train*, 2006, Paris, La Vie du Rail.

Dictionnaire ferroviaire de l'UIC (*UIC Railway Dictionary*), English-Français-Deutsch, 2005, Paris, Union internationale des chemins de fer.

GUIDA Pier Luigi, MILIZIA Eugenio, 2000, *Dizionario Ferroviario*, Roma, CIFI.

Sans oublier le festival CinéRail, à Paris, dont ce sera la 20^e édition à l'automne 2013.

Béatrice Propetto Marzi est traductrice technique indépendante, traductrice d'édition et interprète. Diplômée de l'ESIT en 1982 dans la section traduction (français, italien, anglais), elle s'intéresse au transport ferroviaire, au bâtiment et travaux publics, à la vulgarisation scientifique, à l'horticulture et aux beaux-arts (la mosaïque antique et contemporaine, en particulier).