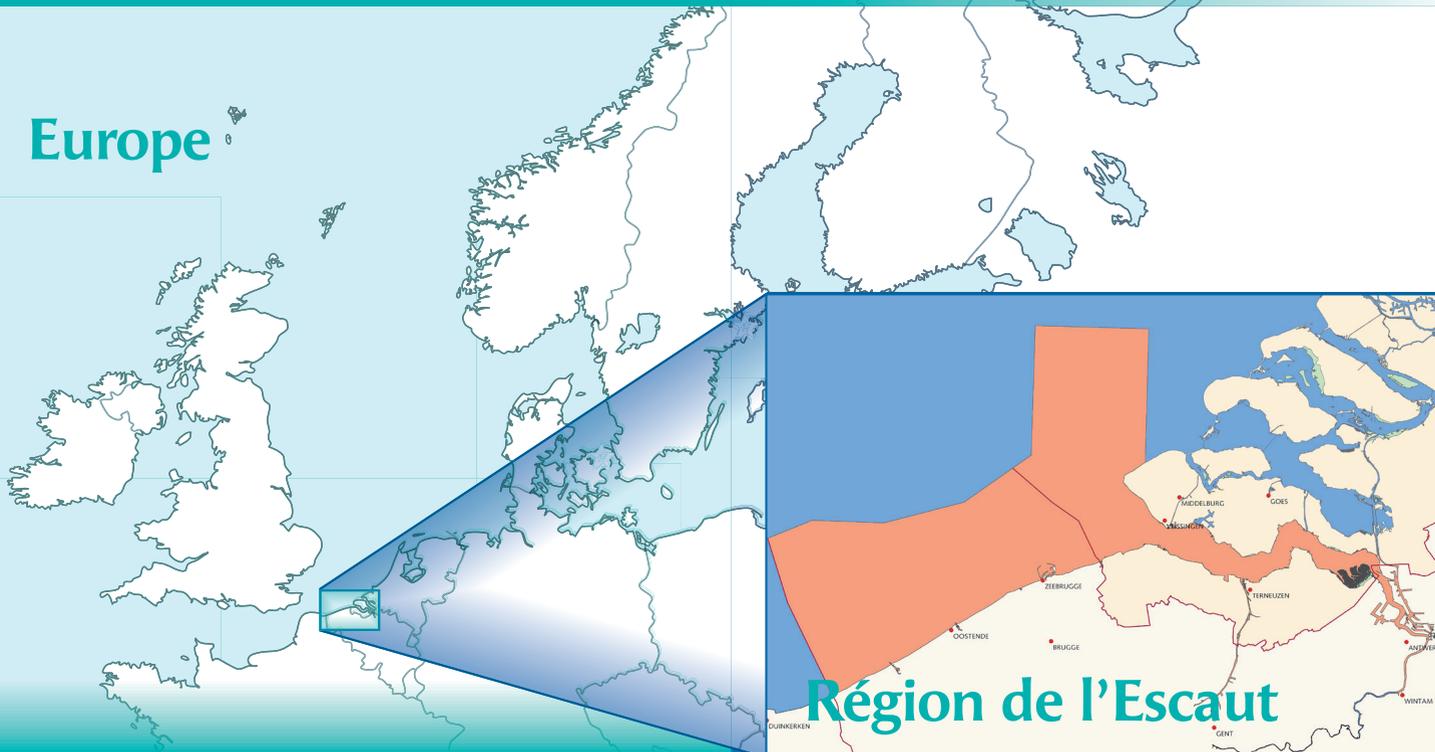


Europe



Région de l'Escaut

L'utilisation du néerlandais ou de l'anglais pour la communication par mariphone est obligatoire dans la zone de gestion des Autorités Nautiques communes. Le non respect de cette règle est passible d'une peine. Dans la période de juillet à décembre, les équipages des bateaux enfreignant cette obligation seront prévenus au sujet de la langue véhiculaire à utiliser. Après le 1^{er} janvier 2012, le non-respect de cette obligation entraînera des sanctions pénales.



Publication

Gemeenschappelijk Nautisch Beheer Scheldegebied

Réalisation

Eva Descamps (Maritieme Dienstverlening en Kust)

Ben Sinke (Rijkswaterstaat)

Juillet 2011

Pour plus d'informations : www.vts-scheldt.net



Langue véhiculaire dans la région de l'Escaut

Néerlandais ou anglais sur l'Escaut occidental



L'Escaut occidental est l'un des cours d'eaux à la circulation la plus dense au monde. Mais c'est également l'un des fleuves les plus dangereux au niveau mondial. Une bonne communication sur l'eau et avec la terre ferme est essentielle pour garantir la sécurité sur le fleuve. Parler la même langue contribue à la sécurité.

Depuis la mise en service de la Chaîne Radar de l'Escaut en 1991, le néerlandais et l'anglais sont les langues véhiculaires pour la communication par mariphone dans la région de l'Escaut. A partir de juillet 2011, une annonce des Autorités Nautiques communes [Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit] impose de façon explicite l'utilisation du néerlandais ou de l'anglais pour la communication réciproque des utilisateurs des voies navigables dans la région ou lors de la communication avec les contrôleurs du trafic. L'utilisation du néerlandais ou de l'anglais est obligatoire à partir de cette date.

Les dangers qui se présentent sur l'Escaut occidental sont dus aux grandes fluctuations des marées, aux courants traîtres et divers bancs de sables partiellement affleurants. En outre, il s'agit d'un fleuve où la navigation de plaisance côtoie la navigation intérieure. Les navigateurs maritimes utilisent régulièrement cette voie navigable. Certains bateliers par contre, connaissent mal la région.

Ils n'ont pas toujours l'habitude de partager le cours d'eau sur lequel ils naviguent avec de grands navires. Des situations dangereuses se présentent régulièrement lorsque les équipages de différents bateaux se comprennent mal. La communication avec les contrôleurs du trafic subit également les conséquences de cette situation. La Commission Nautique pour la Sécurité des bouches de l'Escaut [Commissie Nautische Veiligheid Scheldemonden] a examiné les causes des accidents nautiques. Dans de nombreux cas, ceux-ci étaient causés par une mauvaise communication.

« La présence d'un lamaneur est obligatoire sur les navires. Ce n'est pas le cas pour les bateaux de navigation intérieure. Ils peuvent faire appel à un lamaneur spécialisé. Il s'agit d'un (ancien) marin qui connaît bien le fleuve et met ses connaissances et son expérience de la navigation intérieure au service de la circulation fluviale sur l'Escaut. C'est une bonne solution lorsque l'équipage ne maîtrise pas les langues véhiculaires. » **Hans Witte, contrôleur responsable**

« Chaque batelier devrait connaître les termes bâbord et tribord en anglais. Il en va de même pour la signification des couleurs des balises qui se trouvent le long du chenal. Trop souvent, ceci porte problème. Pour éviter les accidents, il faut surtout que nous puissions communiquer facilement avec les bateliers qui ne sont pas habitués à naviguer sur l'Escaut. » **Peter Caspers, contrôleur du poste de contrôle d'Hansweert**

« Dès qu'on arrive dans les eaux où on rentre en contact avec la navigation maritime, les difficultés commencent si on ne maîtrise pas l'anglais. Si vous n'êtes pas bien préparé, la navigation sur l'Escaut occidental constitue un réel danger pour votre famille et votre gagne-pain. » **Johnny van IJk, batelier Terneuzen**

« Un bateau fluvial de petite taille devait traverser le chenal en direction de Terneuzen. Le poste de contrôle a indiqué que le bateau devait attendre le passage de deux navires, mais le bateau fluvial n'a pas suivi ces ordres. En faisant des pieds et des mains, le poste de contrôle a réussi à prévenir au dernier moment le bateau fluvial. Heureusement, car autrement, les conséquences auraient été désastreuses. » **Adrie Kosten, contrôleur mobile et mainteneur aux Ponts et Chaussées [Rijkswaterstaat]**