

Géopolitique des langues

## L'enseignement supérieur en anglais véhiculaire : la qualité en question

dimanche 21 novembre 2010, par [Claude TRUCHOT](#)

**Citer cet article / To cite this version :**

[Claude TRUCHOT](#), **L'enseignement supérieur en anglais véhiculaire : la qualité en question**, *Diploweb.com : la revue géopolitique*, 21 novembre 2010.

**Hum... Vous semblez apprécier le DIPLOWEB.COM. Nous vous en remercions et vous invitons à participer à sa construction.**

Le DIPLOWEB.COM est LE media géopolitique indépendant en accès gratuit, fondé en l'an 2000. Nous vous proposons de participer concrètement à cette réalisation francophone de qualité, lu dans 190 pays. Comment faire ? Nous vous invitons à verser une participation à votre convenance par PayPal via [la page suivante](#). Vous pouvez aussi rédiger un chèque à l'ordre du DIPLOWEB.COM et l'adresser à Diploweb.com, Pierre Verluise, 1 avenue Lamartine, 94300, Vincennes, France. Ou bien encore faire un virement bancaire en demandant un RIB à l'adresse [expertise.geopolitique@gmail.com](mailto:expertise.geopolitique@gmail.com).

Avec 5 000€ par mois, nous pouvons couvrir nos principaux frais de fonctionnement et dégager le temps nécessaire à nos principaux responsables pour qu'ils continuent à travailler sur le DIPLOWEB.COM.

Avec 8 000€ par mois, nous pouvons lancer de nouveaux projets (contenus, événements), voire l'optimisation de la maquette du site web du DIPLOWEB.COM.

**Angliciste et sociolinguiste, l'auteur développe ici un point de vue peut-être « politiquement incorrect » mais solidement argumenté à propos de l'usage de l'anglais véhiculaire dans l'enseignement supérieur européen. Claude Truchot espère ainsi contribuer à ouvrir un débat. Un autre traitement des langues est possible.**

**Vous trouverez en pied de page des traductions de cet article du français vers l'anglais, l'italien et le russe (pdf).**

## **La mondialisation, les universités et les langues**

### **Le marché mondial de la connaissance**

Si l'évolution des sciences et des techniques a permis le développement de la « société du savoir », la conception dominante en matière de mondialisation a assimilé le savoir à un bien économique et en a fait un enjeu de marché. Ce que les théoriciens de l'Organisation mondiale du commerce (OMC), de la Banque mondiale et de l'Organisation de coopération et de développement économique (OCDE) appellent « l'économie de la connaissance » se caractérise par la commercialisation à l'échelon mondial des produits de la recherche et de l'enseignement. Cette commercialisation est de plus en plus prise en main par des entreprises privées surtout en Amérique du Nord et dans les pays les moins développés (Amérique latine et Afrique). En Europe, où jusqu'à présent cette privatisation est restée limitée, les établissements traditionnels d'enseignement supérieur sont contraints de se restructurer pour devenir des entreprises de production et de commercialisation du savoir, de devenir concurrentiels, de se conformer à des normes reconnaissables et directement utilisables par la production capitaliste mondiale. Les classements des établissements universitaires à l'échelon mondial stimulent cette concurrence et l'exacerbent. Cette évolution crée de grandes disparités entre établissements, ou élargit celles qui existent. En tête s'imposent les universités dont on peut dire qu'elles sont « globalisées », celles qui sont portées par le marché mondial de la connaissance. Elles constituent en quelque sorte une « Première ligue » dans laquelle sont placées les 100 premières universités classées par l'université Jiao Tong de Shanghai, dont les 2/3 sont situées dans des pays anglophones et se partagent les « produits phares » que sont les prix Nobel. Elles sont destinées à former les élites entrepreneuriales et autres dirigeants de nos sociétés.

### **Internationaliser à tout prix**

Etre reconnu sur le plan international est devenu la préoccupation majeure des établissements. Cette internationalisation est mise en place de multiples façons. Les universités et écoles essaient surtout d'attirer des étudiants étrangers, le pourcentage de ces étudiants dans leurs effectifs apparaissant comme un critère du niveau d'internationalisation. Cette « clientèle » universitaire est avant tout celle des nouvelles bourgeoisies des grands pays émergents (Chine, Inde, Brésil). Pour ce faire, ils adaptent leurs formations ou créent spécialement des formations « internationales ». L'intégration européenne de l'enseignement supérieur, connue sous le nom de Processus de Bologne, a organisé cette internationalisation en normalisant les diplômes en trois niveaux, bachelor ou licence, master, doctorat, selon le « modèle » américain, et en instaurant un système unique de crédits reconnus par les établissements quel que soit le pays. La participation à des programmes d'échanges internationaux destinés à

stimuler la mobilité étudiante, comme le programme européen Erasmus, est le complément habituel de cet objectif. D'autres moyens sont également utilisés, notamment par les établissements qui visent un haut niveau d'internationalisation. Ceux-ci entreprennent de participer à des formations communes à plusieurs universités de pays différents. Le programme européen Erasmus Mundus a été conçu pour favoriser ces initiatives, et son soutien constitue également un critère d'internationalisation. Des universités créent des filières à l'étranger, voire des filiales dans le cadre en général de « joint-ventures », d'opérations conjointes avec des universités du pays. Cette stratégie est de plus en plus privilégiée par les universités américaines et britanniques, mais aussi par des établissements français et allemands de haut niveau.

Ces processus soulèvent évidemment de nombreuses questions de langues. La réponse massive des universités et autres établissements à ces questions est le recours à l'usage de l'anglais véhiculaire comme langue d'enseignement. Dans cette contribution, nous allons tenter de faire un état des lieux de cette pratique en Europe et d'en mesurer les effets et les implications.

### **L'anglais véhiculaire : de quoi s'agit-il ?**

L'anglais véhiculaire se caractérise par son apprentissage comme langue étrangère, son usage par des personnes dont ce n'est pas la langue maternelle ou principale, et par la variation considérable de ses formes d'expression, en raison surtout des différences entre les niveaux de connaissance. Nous proposons le terme comme substitut à « lingua franca » utilisé en anglais et que tendent à emprunter les autres langues. Des institutions comme le *British Council* tentent de promouvoir le terme valorisant de « lingua academica ». Nous allons voir que cette valorisation est peu justifiée.

## **Émergence et expansion d'une pratique**

### **En Europe**

La pratique d'utiliser l'anglais comme langue véhiculaire dans l'enseignement supérieur, s'est d'abord implantée dans les pays d'Europe du Nord à partir des années 1990 et n'a cessé de prendre de l'importance. Aux Pays-Bas, l'enseignement en anglais est intégré à partir de la seconde année d'étude universitaire, puis s'élargit jusqu'à devenir dominant pour les diplômés de haut niveau [1]. Dans une enquête effectuée en 2008-2009 pour le quotidien NRC Handelsblad, Marlies Hagers (2009) [2] relève que 105 masters sur 170 à l'université d'Amsterdam étaient en anglais, 89 sur 196 à l'université d'Utrecht. À celle de Maastricht, les 46 masters sont tous en anglais, la seule exception étant celui de droit néerlandais. Une étude réalisée par U. Ammon et G. McConnell (2002) [3] sur 21 pays montrait comment cette pratique s'est, à la suite de l'Europe du Nord, très rapidement étendue en Allemagne, en Europe centrale, en France et en Europe du Sud. En Allemagne, le premier diplôme universitaire en anglais a été créé en 1997. Selon les auteurs de l'étude, en 2001 toutes les universités allemandes avaient introduit des diplômes « anglophones » dans leur offre de formation. Odile Schneider-Mizony (2006) [4] relève que le Deutscher Akademischer Austauschdienst (DAAD), le Service universitaire allemand d'échanges, répertorie 140 universités, écoles d'ingénieurs (Fachhochschulen) et écoles supérieures privées, qui proposent chacune entre 1 et 25 formations partiellement ou entièrement en anglais. Des

organismes qui suivent avec intérêt et encouragent ce processus d'anglicisation tentent d'évaluer sa portée sur le plan européen. En 2005, le British Council recensait 1500 masters en anglais en Europe. Une enquête commandée par le Stifterverband (Wächter/Maiworm, 2007) [5] et réalisée en 2007 dans 27 pays européens recensait 2400 programmes en anglais dont 79% de masters et 16% de licences (bachelors). Selon cette enquête, ce nombre aurait triplé entre 2003 et 2008 [6]. Le processus de Bologne a donc probablement accentué le phénomène ou lui aménagé un territoire d'expansion, l'espace européen de l'enseignement supérieur.

Les différentes observations disponibles montrent que les filières les plus touchées sont les sciences de l'ingénieur et les écoles de commerce et de management : elles représentent respectivement 27% et 24% des programmes dans l'enquête de 2007. Les filières universitaires qui débouchent sur des domaines très internationalisés ou sur lesquels l'influence américaine est prépondérante tendent actuellement à se tourner vers l'anglais véhiculaire. Marc Chesney (2009) [7] dans une enquête sur un échantillon représentatif d'universités de 6 pays d'Europe continentale (Allemagne, Autriche, Espagne, France, Italie, Suisse) montre que dans les domaines de l'économie, de la finance et de la gestion de nombreux programmes ont complètement basculé vers l'anglais. Sur un total de 153 masters recensés, 44 utilisent exclusivement l'anglais et 31 sont bilingues (anglais et langue nationale), en général de manière transitoire. On compte seulement 11 masters exclusivement en allemand et 10 en français, alors que compte tenu de l'échantillon, ces deux langues devraient recueillir les pourcentages les plus élevés.

### **En France aussi**

CampusFrance, l'agence officielle, auparavant appelée Edufrance, chargée de promouvoir l'enseignement supérieur français à l'étranger, recense les formations dispensées en anglais par des établissements d'enseignement supérieur en France. La liste que l'agence a établie en 2007 en compte 496 [8]. Ces formations « anglophones » sont pour l'essentiel des masters (environ 80%). Elles se répartissent dans 159 établissements. Ces écoles contribuent pour environ une moitié à cette offre de formation. Selon le président de la conférence des grandes écoles, cité par *Le Figaro* (7 octobre 2010), 80 % des cursus dans les écoles de commerce 30% en écoles d'ingénieurs seraient aujourd'hui en anglais. Cette pratique gagne les universités qui veulent se voir reconnaître un label international. Ainsi l'université de Strasbourg affiche sur la version anglaise de son site internet [9] 10 masters entièrement ou partiellement en anglais à la rentrée 2010-2011, dans des domaines divers : sciences, droit, philosophie, sciences politiques, relations internationales. Quatre sont entièrement en anglais, les autres utilisant l'anglais et le français selon des doses diverses (de 90% en anglais à 90% en français). S'y ajoute le « *Master in International & European Business* » de l'École de management intégrée à l'université de Strasbourg où l'enseignement est en anglais, avec néanmoins en prime une formation au français.

## **Motivations avancées et ce qu'elles recouvrent**

Ce mode de traitement des questions de langues s'effectue sans études préalables, sans débats, sans évaluations par les établissements ou les autorités publiques compétentes, sans que d'autres solutions soient recherchées. De même que le cinquième postulat était la clef de la géométrie euclidienne, l'usage de l'anglais est pour les dirigeants universitaires le sésame intangible de toute forme d'internationalisation. En soutien de ce choix de l'anglais véhiculaire

apparaissent des motivations plus ou moins explicites dont une approche critique est nécessaire.

### **Les « obstacles linguistiques » à l'internationalisation**

Un argument très couramment avancé est que la diffusion trop limitée hors des frontières du pays de la langue habituellement utilisée dans l'éducation, la langue nationale, constituerait un obstacle à l'internationalisation. Elle serait en particulier un obstacle à la venue d'étudiants étrangers et à la participation à des programmes d'échanges.

Il est vrai que dans un contexte de concurrence, les pays ayant des langues de large diffusion se trouvent a priori mieux placés que ceux qui ont des langues de diffusion moindre. D'autant que plusieurs d'entre eux, comme le Royaume-Uni et la France, bénéficient d'une antériorité en matière d'accueil d'étudiants étrangers. L'argument en tout cas a été déterminant lorsque s'est mis en place le programme Erasmus. Les universités d'Europe du Nord ont alors craint qu'en participant à ce programme elles se limitent à un rôle de pourvoyeuses d'étudiants en faveur des universités britanniques, françaises et espagnoles, sans en accueillir elles mêmes. L'enseignement en anglais véhiculaire est alors apparu comme la solution miracle. L'exemple nordique a été suivi presque partout ailleurs. On peut considérer qu'en Europe, Erasmus a joué un rôle majeur dans l'implantation de cette pratique en milieu universitaire (Truchot, 2008 [10]).

L'argument de l'obstacle linguistique doit pourtant être observé de manière critique. Si on prend le cas de la Norvège, où les formations en anglais ont été très développées, la moitié des étudiants étrangers ont préféré s'intégrer dans des formations où la langue d'enseignement est le norvégien [11]. C'est pourtant une langue qui n'est parlée que par environ 4,7 millions de locuteurs et dans laquelle on utilise même deux formes standard (le bokmål et le nynorsk). Pourquoi ce qui est possible pour les uns ne le serait pas pour les autres ? **L'intégration dans la langue du pays d'accueil aurait pu être facilitée par des politiques appropriées.** On aurait pensé que la Commission européenne, lorsqu'elle a mis en place le programme Erasmus, l'aurait complété par des aides conséquentes à la formation linguistique des étudiants, principalement consacrées à la connaissance des langues dites « modimes » (moyennement diffusées et enseignées) en jargon européen. Or ces aides ont été marginales. Selon les données diffusées par la Commission européenne, de 2000 à 2003, 3 632 étudiants ont bénéficié d'une formation linguistique prise en charge sur des crédits européens [12]. Or pendant cette période environ 400 000 étudiants ont participé à des échanges Erasmus. Ce qui incite à penser, comme nous allons le voir, que le choix de l'anglais était délibéré et que la recherche d'autres solutions n'était pas à l'ordre du jour.

### **La mobilité... sur place**

Le principe selon lequel la mobilité dans l'enseignement supérieur a une valeur éminemment formatrice est une tradition fondatrice de l'université. La mobilité permet de se confronter aux différences, aux cultures, aux histoires, aux courants de pensées, aux civilisations. Le problème est que les filières en anglais ne sont pas conçues pour être différentes. Non seulement elles utilisent la même langue, mais elles dispensent les mêmes savoirs, fondés sur les mêmes références, élaborés eux-mêmes dans la même langue, celle qui domine la diffusion de la recherche. Elles sont toutes fondées sur les mêmes modèles, ceux mis en place dans les

universités américaines ou anglophones qui exercent une véritable fascination sur les dirigeants politiques et universitaires en Europe. Elles offrent en fait la possibilité aux étudiants locaux de se former sur place à ces modèles homogénéisant. En Norvège, 85% des étudiants inscrits dans les filières anglophones sont en fait norvégiens.

Il existe fort heureusement des universitaires pour dire que cette **homogénéisation réductrice** aura des conséquences négatives comme celle de faire disparaître des courants de pensées, des auteurs de références qui ont contribué à construire des disciplines en écrivant dans d'autres langues. Il n'est pas certain qu'un enseignement de l'histoire en anglais véhiculaire s'inspire particulièrement des travaux de l'École des Annales de Marc Bloch et Lucien Fèbvre qui ont marqué les sciences historiques, d'autant que leur approche de l'histoire économique est peu en phase avec l'idéologie actuellement dominante.

### « **Brain gain vs brain drain** » ?

L'argument qu'exprime cette formule en forme de jeu de mots est que l'enseignement en anglais contribuerait à faire venir des sujets brillants dans un pays et à éviter la fuite des cerveaux. Il se révèle souvent être un leurre. Dans un témoignage circonstancié sur l'usage de l'anglais à la Faculté des hautes études commerciales de l'université de Lausanne, Jean-Claude Usunier (2009) [