

LE FRANÇAIS A DES AILES

OU LA PLACE DU FRANÇAIS DANS L'INDUSTRIE AÉRONAUTIQUE AU QUÉBEC

Par Jean-Sébastien Ménard

Le 29 mars 2017, la deuxième rencontre¹ portant sur la place du français dans l'industrie aéronautique a eu lieu à l'École nationale d'aérotechnique (ÉNA). Michel Renaud, conseiller en francisation de l'Office québécois de la langue française, Lucie Pratte,



Photo : Maxime Blaquière

technicienne en électronique chez CAE, Malorie Flon, conseillère au service de la francisation de la Fédération des travailleurs et des travailleuses du Québec, Simon Tétreault, mécanicien chez 3 L Technologies et Jean-François Lapointe, machiniste chez PCC Aérostructure, ont participé à cette rencontre. L'événement fut l'occasion de réfléchir à la place du français dans l'industrie aéronautique, place qui a beaucoup changé au cours des 30 dernières années.

¹ La première rencontre a eu lieu le 6 avril 2016. Elle s'est déroulée à l'École nationale d'aérotechnique en présence de François Couture (chef de service, Ressources humaines, CAE), Véronique Marchi (coordonnatrice senior, Bombardier), Béatrice Agostini (cadre, Marketing Communication) et Michel Renaud (conseiller en francisation, OQLF).

D'entrée de jeu, il faut préciser que le français est la « langue normale et habituelle du travail »² au Québec et que les entreprises de 50 employés et plus ont l'obligation, depuis l'adoption de la Charte de la langue française (loi 101) en 1977, de détenir un certificat de francisation³. Pour aider les entreprises à faire une place au français dans leur quotidien professionnel, des comités de francisation⁴ ont été créés et tout a été mis en place pour que le droit fondamental des Québécois et des Québécoises de pouvoir travailler en français, la langue de la majorité, soit respecté.

« Trouver la place du français dans le secteur aéronautique s'est toutefois fait plus lentement que dans les autres industries », affirme Michel Renaud, conseiller en francisation de l'OQLF, qui précise que, de nos jours, au Québec, « 85 % des industries assujetties à la Charte de la langue française ont leur certificat de francisation, alors que dans l'industrie aéronautique, le taux de certification oscille entre 50 et 55 % ». Selon ce dernier, il y a beaucoup d'entreprises du secteur aéronautique qui « travaillent encore à rattraper ce qui s'est fait dans l'ensemble des autres secteurs en ce qui a trait à la langue française ».

Une des raisons de ce retard, c'est le niveau de complexité et de réglementation en aéronautique. De plus, pendant longtemps, « les entreprises ont vu le français comme une dépense et non comme un investissement, mais ce n'est plus le cas de nos jours », assure-t-il. Les entreprises qui ont fait les efforts nécessaires et qui ont obtenu leur certificat « en récoltent les fruits en matière de productivité, en matière d'implication et en matière de créativité. Quand les employés travaillent dans la langue qu'ils maîtrisent le mieux, ils comprennent mieux ce qu'ils font et ils le font plus rapidement. Ils suggèrent des idées, ils suggèrent des améliorations parce que, justement, ils ont une compréhension beaucoup plus grande de ce qu'on attend d'eux et de ce qu'ils doivent faire »⁵. Comme le souligne aussi Marlorie Flon, de la FTQ : « Quand les travailleurs peuvent faire leur métier dans la langue

² Voir <http://www.legisquebec.gouv.qc.ca/fr/showdoc/cs/C-11>

³ Voir

<https://www2.gouv.qc.ca/entreprises/portail/quebec/gerer?lang=fr&g=gerer&t=o&e=806067111:3578842049>

⁴ https://www.oqlf.gouv.qc.ca/francisation/entreprises/entreprises_plus/comite.html

⁵ Propos tenus par Michel Renaud lors de l'événement.

qu'ils maîtrisent et qu'ils connaissent le mieux, cela permet d'éviter beaucoup d'erreurs, d'éviter des accidents, de réduire le nombre de problèmes techniques et de gagner du temps. ». Pour cela, la question de la langue d'usage au travail est d'ailleurs souvent perçue comme un enjeu de santé, de sécurité et d'efficacité au travail.

Ainsi, si la place du français dans l'industrie aéronautique a évolué au cours des dernières années, c'est beaucoup grâce à la loi 101, mais aussi, et surtout, grâce aux efforts des travailleurs qui se sont mobilisés pour faire une place à cette langue dans leur milieu de travail, parce qu'ils voulaient travailler en français, dans leur langue d'usage. Ce sont eux qui, au fil des ans, se sont regroupés et qui ont demandé à leurs employeurs de faire une place au français; ce sont eux qui ont demandé à faire « traduire leurs outils »⁶ et qui ont développé, entre autres, des outils terminologiques pour traduire des termes très techniques⁷ de leur quotidien professionnel.

Les nouveaux cadres des directions d'entreprise, souvent francophones ou francophiles, qui ont commencé à occuper des postes de pouvoir important dans l'industrie aéronautique, ont également été des moteurs dans l'évolution de la place du français au sein de cette industrie. Des hauts dirigeants comme Marc Parent, président chez CAE, comme Jacques Comptois, président chez L3, comme Guy Haché et comme les Beaudoin chez Bombardier ont réussi à donner des impulsions dans ce dossier et à faire progresser les choses plus rapidement.



⁶ Propos tenus par Lucie Pratte lors de l'événement.

⁷ Voir <http://languedutravail.org/terminologie>

Ce changement dans les organigrammes est important, puisqu'avec des patrons francophones ou francophiles et avec une relève formée au Québec et en français – à l'ÉNA, au CTA, à Polytechnique, à l'ÉTS –, la volonté émanant des directions d'obtenir un certificat de francisation s'est plus fait sentir qu'auparavant. Quand la direction d'une entreprise donne le ton au processus de francisation, cela permet aux travailleurs de prendre le relai et d'aller de l'avant, grâce aux travaux effectués dans les comités de francisation⁸, notamment. Comme le rappelle Lucie Pratte, de chez CAE, « travailler en français, c'est un droit. Les francophones ne doivent pas se gêner pour demander à travailler en français. Ils doivent demander de passer leurs examens et leurs entrevues en français, ils doivent demander de travailler en français. Le français est une langue utile. C'est la langue que nous comprenons le mieux. Nous devons nous en servir. L'implication de tous est primordiale. »

Lucie Pratte, qui travaille au sein de la même compagnie depuis plus de 30 ans, a vu le français prendre de plus en plus sa place dans l'industrie au fil des années. En effet, entre l'époque où elle a été embauchée chez CAE, en 1986, et aujourd'hui, les choses par rapport au français ont nettement changé. À ce propos, Lucie Pratte se souvient d'avoir passé son examen d'embauche en anglais, auprès d'un superviseur anglophone, et d'avoir travaillé avec beaucoup de collègues qui ne parlaient pas un mot de français. Dans les années 1980, toute la documentation technique, tous les documents de travail, les ordinateurs, les outils étaient uniquement disponibles en anglais. C'était rare que la direction, lorsqu'il y avait des

⁸ Toutes les entreprises qui emploient plus de 50 personnes ont l'obligation d'obtenir un certificat de francisation. Dans les cas où les entreprises ne sont pas conformes, elles doivent adopter un programme de francisation pour améliorer leur situation. L'OQLF les accompagne dans ce processus. Pour donner une voix aux travailleurs voulant participer à la francisation des entreprises de plus de 100 personnes, des comités de francisation existent et sont prévus par la loi. Il y a, au minimum, deux rencontres par année de ces comités. Pour en arriver à un plan d'action, un portrait linguistique est fait et est envoyé à l'OQLF qui propose un programme de francisation. Selon les invités, deux rencontres par année, c'est insuffisant. Ils affirment que c'est préférable quand c'est une fois par mois, puisque tout s'inscrit dans la continuité. C'est ce qui fait que ça avance. Par ailleurs, ils affirment que c'est un travail qui ne se termine jamais, comme la santé et la sécurité au travail. C'est quelque chose de vivant. C'est un travail de tous les jours pour le comité et pour tous les travailleurs.

rencontres ou des réunions, les tenait en français. Quelque 30 ans plus tard, travailler en français chez CAE est devenu une réalité. Ainsi, les documents de travail sont maintenant disponibles en français, les ordinateurs sont programmés en français et les superviseurs parlent à leurs employés en français. Il y a encore des trucs qui se déroulent en anglais, mais il y a eu beaucoup de chemin parcouru depuis les années 1980. En fait, comme le souligne Lucie Pratte, « plus on parle français au travail et plus on utilise la terminologie française, plus ça devient la langue normale et habituelle du travail. »

« Chez CAE, précise-t-elle, il y a vraiment une grande place au français écrit (des rapports, des demandes d'information auprès de clients ou de collègues d'autres services, des courriels, des formulaires...). C'est important de soigner son français parce qu'un texte plein de fautes, ça peut générer des erreurs et des malentendus. Le français écrit a une grande importance. C'est important de bien écrire. Pour les entreprises, c'est leur image qui passe par la langue. » Comme l'ajoute Malorie Flon : « Quand les consommateurs voient des fautes dans l'étiquetage, par exemple, ils jugent le produit ». Chez CAE, de nos jours, une majorité de personnes travaillent en français, ce qui ne les empêche pas de communiquer en anglais avec les clients internationaux ou dans les communications externes. Comme l'affirme Lucie Pratte : « On embauche et on garde un employé parce qu'il est compétent au niveau technique. La langue parlée et écrite, ce n'est pas un critère, c'est un outil de communication. Comme le français est la langue commune, la langue parlée par le plus grand nombre, c'est en français que ça se passe. Dans une entreprise, comme plusieurs équipes se succèdent à plusieurs étapes pour réaliser des projets, tu n'as pas le choix de travailler ensemble et de te comprendre et il faut être efficace. La langue, dans ce contexte, devient garante de la qualité du produit qu'on fabrique dans nos usines. »

En arrivant sur le marché du travail, de son côté, Jean-François Lapointe, machiniste chez PCC Aérostructure, a dû apprendre à travailler en anglais, et cela, même s'il avait fait ses études en français. Dans l'entreprise où il travaille, à l'époque où il était un nouvel employé, tout était en anglais : « C'était de l'anglais mur à mur, mais nous, les travailleurs, on avait l'impression que c'était normal, que c'était ça l'industrie, qu'il fallait nous adapter. Avec le temps et beaucoup d'efforts, le français a commencé à prendre sa place dans notre entreprise.

Des gens se sont intéressés à la question et se sont occupés à faire une place au français dans notre travail. Ainsi, de nos jours, le choc linguistique est moins grand pour ceux qui arrivent sur le marché du travail et qui travaillent chez nous ».

Pour Jean-François Lapointe, qui travaille « sur le plancher », ce qui est important avec le français écrit, c'est de le comprendre. Pour cela, il faut que les textes soient bien écrits parce que le travail doit se faire rapidement. Il n'y a pas de temps à perdre. Si ce n'est pas clair, si c'est plein de fautes, c'est problématique et ça entraîne des pertes de temps et possiblement des erreurs. Le problème des rebus est un gros problème dans les usines et il est souvent directement lié à la compréhension des travailleurs entre eux. C'est important de se comprendre. Le français est souvent lié, aussi, aux enjeux de sécurité et de santé au travail. Si on ne comprend pas ce qu'on lit et ce qu'on nous dit, ça peut entraîner beaucoup de conséquences.

Simon Tétreault, mécanicien chez 3 L technologies, affirme quant à lui que, de nos jours, les gens parlent autant en français qu'en anglais dans l'industrie. Selon lui, un changement s'est produit dans les mentalités depuis l'époque où il a diplômé de l'ÉNA et où il a commencé à travailler dans l'industrie aéronautique. « Dans ce temps-là, se souvient-il, l'utilisation du français pour désigner les outils, par exemple, était souvent vue comme quelque chose de ringard. » De nos jours, ce n'est plus le cas. Le français a commencé à prendre sa place et continue de le faire. Ainsi, au travail, lorsque Simon Tétreault reçoit ses courriels en anglais, il y répond en français et lorsqu'il assiste à une réunion où il y a 1 anglophone et 8 francophones et où, par courtoisie peut-être, tous les francophones sont portés à passer à l'anglais, il propose à ses collègues de tenir ladite réunion en français. « Pourquoi n'est-ce pas l'anglophone qui passe au français? » se demande Simon Tétreault. Aussi, selon lui, pour éviter des accidents et des problèmes techniques et pour être plus efficaces, toutes les entreprises devraient faire comme les Forces armées canadiennes⁹, où il a déjà travaillé et où toute la documentation est toujours à la fois en anglais et en français.

⁹ Dans les Forces armées, toute la documentation accessible aux travailleurs est à la fois en anglais et en français.

À la lumière de ces témoignages, il est possible de constater que depuis les 30 dernières années, la place du français a évolué dans l'industrie aéronautique. Questionné à ce sujet, Michel Renaud, de l'OQFL, va jusqu'à affirmer qu'il n'y a plus de secteur où « l'anglais, comme langue de travail, est plus dominant que le français, comme c'était le cas il y a une trentaine d'années. Dans l'industrie aéronautique, si quelqu'un travaille pour une entreprise qui fait de l'assemblage de pièces neuves, dit-il, tout sera fait en français. Si c'est pour faire de l'entretien, certes, les manuels techniques seront en anglais, mais l'environnement de travail sera en français. Le travailleur recevra sa paie en français, l'affichage dans l'entreprise sera en français. » En fait, la langue française occupe maintenant, selon lui, une place de choix et une place de plus en plus importante dans l'industrie aéronautique, où plus de 60 % des quelque 45 000 travailleurs de l'industrie travaillent en français. Dans ses mots, au Québec, « on assemble des avions, des simulateurs, des hélicoptères en français. On fait aussi des pièces usinées en français, et cela, dans un bon français, avec la bonne terminologie, du moins sur papier ». L'anglais sert au niveau de la recherche, au niveau des relations internationales, au niveau de la documentation technique pour l'homologation auprès de Transports Canada. Pour tout le reste, il est possible d'utiliser le français. Comme il le rappelle : « À l'Office québécois de la langue française, on demande d'ajouter du français et non d'enlever de l'anglais. À tous les niveaux, dans tous les secteurs, le français occupe une large place dans l'industrie aéronautique. »

Bien maîtriser la langue française est donc un atout pour un étudiant qui veut travailler dans ce domaine. En maniant bien la langue française, il gagnera en efficacité, il comprendra davantage ce qu'il aura à faire et communiquera plus facilement sa pensée à ses collègues, et cela, tant à l'oral qu'à l'écrit. Le français donne des ailes, qu'on se le dise!

Pour voir notre entrevue avec Michel Renaud, voir

<https://www.youtube.com/watch?v=Au9Qw2v6GDM&list=PLvTGcwNjnuZPA0kzbZboH3Tr91NzRTq7k&index=66>

Pour voir notre entrevue avec Malorie Flon, voir

<https://www.youtube.com/watch?v=zUQ04B8cCFA&index=35&list=PLvTGcwNjnuZPA0kzbZboH3Tr91NzRTq7k>

Pour voir nos autres entrevues portant sur la place du français dans l'industrie aéronautique, voir

- Avec Véronique Marchi (Bombardier) :
<https://www.youtube.com/watch?v=Yi23ghRBzA8&list=PLvTGcwNjnuZPA0kzbZboH3Tr91NzRTq7k&index=10>
- Avec Michel Mercier (MDA Corporation) : <https://www.youtube.com/watch?v=-6Cltdltqak&list=PLvTGcwNjnuZPA0kzbZboH3Tr91NzRTq7k&index=79>
- Avec Francis Pedneault (Terminologie, OQLF) :
<https://www.youtube.com/watch?v=FxmlZAXOLns&list=PLvTGcwNjnuZPA0kzbZboH3Tr91NzRTq7k&index=73>
- Avec Éric Lapalme, (Lapalme Conception Mécanique) :
<https://www.youtube.com/watch?v=g2OCjmkxrEQ&list=PLvTGcwNjnuZPA0kzbZboH3Tr91NzRTq7k&index=70>