

Rapport sur la mission de francisation organisée par l'Office de la Langue française à l'intention des entreprises du Québec engagées dans la fabrication de machines et d'équipement de transports

Par Pierre Henry, Président du Comité de francisation

**Pratt & Whitney Aircraft du Canada Ltée et membre du sous-groupe 1
(aviation)**

Faisaient également partie du sous-groupe 1 : M. Georges Marchand de la compagnie Menasco et M. Jean Sovran de l'O.L.F.

Juillet 1978

Remarques générales

Organisée dans le cadre de la coopération franco-qubécoise, la mission avait pour objet de faire une analyse du comportement linguistique de certains organismes français et de certaines sociétés françaises à caractère technique, pour pouvoir établir des comparaisons avec les pratiques linguistiques qui prévalent dans nos entreprises et pour tenter d'établir des limites raisonnables à la francisation de celles-ci.

Dans l'ensemble, l'expérience ne fit que confirmer la plupart des hypothèses que nous avions mises de l'avant. Ainsi il nous fut permis de constater que dans les entreprises du secteur aéronautique, l'anglais était la langue universelle et qu'elle avait cours, même en France, dans une certaine mesure dans l'industrie. Par contre, nous avons également constaté que l'étendue du vocabulaire technique français était supérieure à ce que nous l'avions imaginée, dans l'industrie aéronautique française.

L'établissement de contacts personnels avec les gens de l'industrie demeurera probablement l'aspect le plus valable de toute la démarche.

Faits saillants de la mission

La Société Nationale des Industries Aéronautique et Spatiales (Aérospatiale) qui, avec M. Joury de GIFAS, s'était chargée d'organiser notre visite dans le milieu industriel, nous initia véritablement aux politiques et structures de l'industrie française.

Il nous fut permis de constater la différence importante qui existe entre la philosophie nord-américaine et celle qui prévaut en Europe, où la notion de rentabilité est sensiblement modifiée du fait de la participation de l'État. La concurrence en France est moins axée sur le coût de production qu'elle ne l'est au Canada.

Dans les usines de Marignane (où sont construits les hélicoptères de l'Aérospatiale) la langue est le premier problème de l'école de formation des mécaniciens du service après-vente. Les cours se donnent comme suit :

20 pour cent en français

40 pour cent en anglais

40 pour cent en arabe

Tous les documents concernant la formation existent en français et en anglais. Tous les textes destinés à l'exportation sont systématiquement traduits en anglais. Nous avons constaté que les cartes d'affaires de représentants voyageant à l'étranger étaient, dans certains cas, imprimées en anglais seulement.

À la SNECMA, fabricants de turbines à gaz, 90 % des actions sont détenues par l'État. On y trouve plusieurs programmes de coopération, entre autres :

- Le CF650 avec Général Electric, où les plans américains sont utilisés directement en anglais. Les gammes de production sont en français. Des ingénieurs de GE sont sur les lieux en permanence. Les réunions techniques avec GE (en France) se déroulent en anglais.
- Le programme CFM56 avec GE et celui du moteur du Concorde avec Rolls Royce sont réalisés à peu près dans les mêmes conditions.

À la SFENA, une entreprise fabriquant des appareils de navigation et des instruments de pilotage, toutes les gammes de production et les bons de travaux sont en français seulement. Dans les travaux de sous-traitance, par exemple pour IBM, les plans sont en anglais mais les notices ont été traduites.

Bien que cette entreprise nous ait semblé faire une utilisation plus étendue du français que la SNECMA ou l'Aérospatiale, son directeur de la production (M. Mesmeur) nous confiait : « Il arrive même qu'entre l'Aérospatiale et nous certaines communications se fassent en anglais ».

Nous devons donc conclure que le monde de l'aéronautique accepte l'anglais comme langue commune dans ses communications.

Quant à la mission, elle nous aura aussi permis d'établir des contacts non seulement au niveau de nos préoccupations linguistiques mais aussi sur plusieurs autres plans professionnels et commerciaux.

L'accueil qui nous fut réservé était d'une chaleur exceptionnelle.

Je me permettrai une critique : les allocations pour l'hébergement à Paris étaient nettement insuffisantes.

Je remercie l'Office de la Langue française et le Gouvernement du Québec de m'avoir permis de participer à cette mission dont les bénéfices, bien que difficilement mesurables dans l'immédiat, seront sûrement considérables.

Bien à vous,

Pierre Henry

Le 5 juillet 1978

M. J. Sovran
Régie de la langue Française
800 Place Victoria
Tour de la Bourse
15^e étage
Montréal (Québec)
H4Z 1G8

Sujet : Mission de Francisation

Le but de la Mission était de prendre connaissance des possibilités de faire accéder le français au statut de langue de fonctionnement dans nos entreprises et de généraliser l'utilisation du français au travail.

Or, dans l'industrie aéronautique et spatiale française, nous avons remarqué que les entreprises françaises subissent aussi des contraintes à l'usage du Français qui sont semblables à celles auxquelles nous sommes exposés au Québec.

Si nous prenons pour exemple la négociation dans les contrats de ventes à l'étranger nous constatons que le client dans la plupart du temps impose sa langue comme texte faisant foi.

Pour ce qui est des plans et devis dans la fabrication en coopération ou sous licence avec des pays étrangers, il nous semble que dans certains cas on fera la traduction de la liasse tandis qu'en d'autres cas le français ne sera utilisé qu'à la préparation des gammes d'usinage qui sont uniquement en français.

Nous avons aussi remarqué que la plupart des tableaux de commandes des machines-outils étaient en abréviation anglaises.

La langue des traitements des données et l'affichage sur écrans cathodiques est uniquement en français, quant au contrôle numérique il se fait dans le langage international APT.

Les rapports avec les coopérants étrangers sont bilingues français et anglais quand il s'agit des États-Unis ou de la Grande Bretagne comme en font foi certains formulaires que nous avons vus.

En résumé, il nous semble que la langue de travail à l'intérieur de l'entreprise se fait uniquement en français, mais que tout ce qui se fait au niveau de la vente à l'étranger et des négociations avec les clients ceux-ci imposent leur langue.

Pour ce qui est des manuels d'entretien pour les produits vendus à l'étranger ainsi que pour les machines-outils achetées à l'étranger ces manuels sont généralement bilingues.

Georges Marchand
Chef Estimateur

c/c P. Beattie
E. Krivansky
R. Comète