

**Extraits**  
**D'un rapport de mission**  
**Sur l'aéronautique en France**

**Par Jean Sovran**

**Service de la francisation de la grande entreprise**

**Octobre 1990**

## Avant-propos

Le but de cette mission effectuée il y a un an, était de découvrir auprès de différentes entreprises aéronautiques, à quelle phase de l'exploitation s'effectue le transfert linguistique et à quel niveau dans l'organisation se situent les contraintes telles que les pièces achetées à l'étranger, les composantes fabriquées par des membres d'un consortium européen, le service après-vente qui obligent certaines compagnies françaises à travailler en anglais. Quelles sont ces contraintes en comparaison avec celles de nos entreprises au Québec, et si elles sont comparables, pouvons-nous exiger de nos entreprises le même degré de francisation qu'en France.

Des neuf entreprises visitées durant cette mission, quatre sont directement impliquées dans la construction, l'assemblage, le montage ou l'entretien d'avions ou de composantes d'avions. Les entreprises pour la construction sont Turbomeca et Avions Marcel Dassault, pour l'assemblage et le montage, Aérospatiale à Toulouse et pour l'entretien, Air France. Ces quatre entreprises représentent aussi l'essentiel de cette mission, du rapport, de ses conclusions et de ses recommandations.

## Composition de la mission

### Représentante de Bombardier inc., division Canadair

Michelle Riopel, chef des Services linguistiques à Canadair, depuis avril 1979. M<sup>me</sup> Riopel est aussi coordonnatrice de la francisation. En 1979, elle a participé à une mission en France organisée par l'Office de la langue française qui portait sur l'implantation de la terminologie française dans les secteurs de haute technologie.

### Représentant de Bombardier inc.

Guy Lussier, directeur des programmes de francisation et de l'identité corporative de Bombardier inc., depuis 1977. M. Lussier est à l'emploi de Bombardier depuis 26 ans.

### Représentant de Pratt et Withney Canada inc.

Pierre Henry, vice-président à la direction des communications depuis 1982. M. Henry est président du comité de francisation depuis 1977. En 1978, il a participé à une mission en France organisée par l'Office de la langue française qui portait sur l'aéronautique.

### Représentant de l'Office de la langue française

Jean Sovran, conseiller en francisation depuis 1977 dans les secteurs de la fabrication, du matériel de transport dont l'aéronautique, du matériel électrique et les produits métalliques. Jean Sovran a organisé et a dirigé la mission en francisation en 1978 sur l'équipement de transport qui comprenait les sous-secteurs de l'automobile, des camions, de l'aéronautique, du matériel ferroviaire et fluvial.

## Quelques conclusions

L'objectif de notre mission était principalement de découvrir où se situait le transfert linguistique dans les entreprises françaises multinationales. Chez deux d'entre elles, Turbomeca et Avions Marcel Dassault, le transfert se situe au service après-vente ce qui signifie que la presque totalité des employés de l'entreprise travaille en français.

De plus, nous avons visité Aérospatiale, l'usine qui assemble les Airbus, et qui se vante qu'à Toulouse, l'anglais est la langue de travail de la conception jusqu'à la phase précédent l'assemblage.

Nous y avons découvert, que les employés d'Aérospatiale travaillent en français et que ceux qui travaillent souvent en anglais maîtrisent parfaitement la terminologie française, ce qui n'est pas le cas au Québec.

## La langue des documents de travail

1. Grâce aux visites effectuées, surtout à Turbomeca et Avions Marcel Dassault, les représentants des entreprises du Québec qui nous accompagnaient ont pu constater qu'en France, tout peut généralement être fait en français en aéronautique, de la conception du prototype jusqu'à la vérification des essais en vol.

2. La langue des documents de travail des employés payés à l'heure est, dans toutes les entreprises visitées, le français. Tous les bons de travail, les gammes de production, les nomenclatures et les feuilles de route sont en français, même si ces documents sont informatisés.
3. La langue de travail des cols blancs, des techniciens et des cadres, reliée à l'assemblage et à la fabrication (Turbomeca, Avions Marcel Dassault) est le français, assisté de documentation en français.
4. La langue de travail des cols blancs, des techniciens et des cadres, reliée à l'assemblage et à l'entretien (Aérospatiale et Air France) est le français, mais la documentation est souvent en anglais.
5. En général, tous les cadres et les techniciens maîtrisent les terminologies française et anglaise.
6. Lors du montage, de l'assemblage ou de la construction d'un produit, si l'on reçoit des pièces de l'étranger, la documentation accompagnant ces morceaux sera traduite s'il y a lieu. Par exemple, il est très rare et ceci, même pour un avion militaire français, que l'on traduise la documentation accompagnant un appareil électronique. Les raisons justifiant cette décision

sont d'ordre technique et terminologique, de coût et de sécurité. Dans de tels cas, comme ce sont les employés payés à l'heure qui ne connaissent pas l'anglais et qui doivent habituellement installer la pièce, ces derniers sont aidés par des techniciens ou des cadres.

7. Les commandes de pièces, les appels d'offre et la sous-traitance se font en français en France et en anglais avec l'extérieur.
8. À l'exception d'Air France où la gestion des pièces est en anglais, la gestion des pièces se fait en français, parfois en codes numériques.
9. L'informatique est en français à Turbomeca et à Avions Marcel Dassault, malgré que l'on retrouve le logiciel de base en anglais. L'informatique est en anglais à Air France et à Aérospatiale. En général, dans toutes les entreprises visitées, les manuels d'IBM sont en français et en anglais, mais les mises à jour sont en anglais. Les imprimantes n'ont pas d'accents, sauf pour le PC et l'imprimante à laser. Les claviers sont en français, sans accents sur les majuscules.

#### La langue des cours de formation

1. Tous les cours de formation technique de n'importe quel niveau hiérarchique pourraient se donner en français avec de la documentation en français.

2. Tous les cours de formation technique donnés aux employés payés à l'heure sont en français avec de la documentation en français.
3. Tous les cours de formation technique donnés aux employés cadres se donnent en français avec de la documentation en français à Turbomeca et à Avions Marcel Dassault.
4. Certains cours de formation technique donnés aux employés cadres et aux cols blancs sont, ou en français, ou en anglais, et souvent une partie de la documentation est uniquement en anglais à Air France, à Aérospatiale Airbus, et à Dassault Systèmes.

#### La langue du commerce et des affaires

Si une entreprise française veut vendre son produit à l'étranger, elle devra produire toute sa documentation, sans exception, dans la langue de l'acheteur souvent en anglais. Toute documentation ou communication servant au marketing, à la vente et l'après-vente, sera toujours disponible en français et en anglais.

Inversement, toute documentation ou toute communication liée à un produit semi-fini importé de l'étranger devra être traduite pour que soit respectée la langue de travail des cols bleus français.

## RÉSUMÉ SCHÉMATIQUE DES CONCLUSIONS

Dans l'optique de schématiser, de simplifier ou de rendre plus compréhensible les conclusions sur la langue des documents de travail et de la formation, j'ai dressé deux tableaux. Pour ce faire, j'ai retenu les quatre principales entreprises de production ou de services visitées et présenté leurs points communs de façon à n'avoir que deux tableaux.

Ces tableaux permettent en un coup d'œil, de comprendre où s'arrête l'unilinguisme français en France et où commence le chevauchement et la présence d'une autre langue. Ces tableaux ne prétendent pas être d'une haute précision mais indiquent simplement des tendances.

RÉSUMÉ SCHÉMATIQUE DES CONCLUSIONS  
DE AIR FRANCE ET D'AÉROSPATIALE

		COMMUNICATIONS	DOCUMENTATION
LANGUE DE TRAVAIL	• Cols bleus	F	F
	• Cols blancs	FA	F/A
	• Techniciens	FA	F/A
	• Cadres	F/A	F/A
	• Employés à l'informatique	F/A	F/A
	• Employés au service après-vente (AÉROSPATIALE)	F/A	F/A

		COMMUNICATIONS ORALES ET ÉCRITES	DOCUMENTATION
FORMATION TECHNIQUE	• Cols bleus	F	F
	• Cols blancs	FA	F/A
	• Techniciens	F/A	F/A
	• Cadres	F/A	F/A
	• Employés à l'informatique AIR France	F/A	A
	• AÉROSPATIALE	F/A	F/A

FA signifie beaucoup de français et peu d'anglais

F/A signifie soit en français, soit en anglais ou les deux dans le cas des documents

RÉSUMÉ SCHÉMATIQUE DES CONCLUSIONS  
DE TURBOMECA ET D'AVIONS MARCEL DASSAULT

		COMMUNICATIONS	DOCUMENTATION
LANGUE DE TRAVAIL	• Cols bleus	F	F
	• Cols blancs	F	F
	• Techniciens	F	F
	• Cadres	F	F
	• Employés à l'informatique	F	FA
	• Employés au service après-vente	F/A	F/A

		COMMUNICATIONS ORALES ET ÉCRITES	DOCUMENTATION
FORMATION TECHNIQUE	• Cols bleus	F	F
	• Cols blancs	F	F
	• Techniciens	F	F
	• Cadres	F	F
	• Employés à l'informatique	FA	F/A

FA signifie beaucoup de français et peu d'anglais

F/A signifie soit en français, soit en anglais ou  
les deux dans le cas des documents

Basé sur ce qui précède et sur la réalité actuelle dans ce secteur

au Québec, voici ce que pourrait être la stratégie d'ensemble de francisa-

tion du secteur :

a) Chaque entreprise pourrait être divisée en trois zones bien distinctes :

1. Zone des ententes particulières ou l'acceptabilité de la francisation des sièges sociaux et du groupe organisationnel recherche et développement équivaldrait à respecter ce que demande l'article 144 de la Charte de la langue française.
2. Zone des travailleurs payés à l'heure ou des cols bleus, des contremaîtres et des surveillants de premier niveau : ces catégories devraient travailler en français avec de la documentation française.
3. Zone des techniciens, des ingénieurs, des dessinateurs et autres : ces catégories devraient être évaluées, service par service, en analysant, d'une part, les contraintes et d'autre part, le pourcentage d'employés francophones par service.

- b) Les groupes organisationnels qui ne sont pas couverts par des ententes particulières devraient exiger :
1. La francisation des communications et de la documentation, pertinentes aux employés à l'heure, comme les gammes de production, les dessins d'atelier, les nomenclatures, les listes de pièces, la gestion des stocks et de l'outillage;
  2. L'augmentation des contremaîtres et surveillants parlant français;
  3. La connaissance fonctionnelle du français au moment de l'embauche ou pour obtenir une promotion;
  4. Des cours de langue obligatoires pour toutes les personnes n'ayant pas une connaissance fonctionnelle du français.
- c) Les services des achats devraient exiger pour ses commandes, aussi bien au Québec qu'en France, que les bons de commande, les appels d'offre, les dessins et les contrats soient rédigés en français.
- d) Faire connaître les résultats de cette mission à I.B.M. Canada et coordonner une action de francisation auprès des ses clients.

- e) Demander aux entreprises du secteur d'exiger des contrats et de la documentation en français de chacune des entreprises françaises visitées, compte tenu des données relevées.

En terminant, on peut dire que les exemples de Turbomeca et d'Avions Marcel Dassault ne peuvent que nous encourager à continuer de produire en français et de travailler en français.

L'exemple d'Aérospatiale, dont la conjoncture de production européenne se compare plus avantageusement à notre conjoncture de production nord-américaine doit aussi nous encourager, car ils ont su allier les langages techniques et de communication avec le langage culturel, celui dont nous sommes si fiers au Québec. Malgré l'image qu'Aérospatiale projette à l'extérieur de la France, cette alliance permet à tous les employés de maîtriser la terminologie aéronautique française et, elle permet aux travailleurs, d'exercer leur métier dans leur langue nationale. Quand nous aurons atteint le degré de francisation existant actuellement à Aérospatiale, il sera toujours temps de réévaluer nos objectifs pour viser ce qui s'effectue à Turbomeca.