



**L'USAGE DES LANGUES ET LA PLACE DU FRANÇAIS
DANS LE DOMAINE DU TRANSPORT AÉRIEN AU QUÉBEC
UNE ÉTUDE EXPLORATOIRE
RÉSUMÉ**

Par Julie Bérubé et Sophie Comeau
avec la collaboration d'Alain Carpentier
Octobre 2014

CONSEIL SUPÉRIEUR DE LA LANGUE FRANÇAISE

Dépôt légal — 2014
Bibliothèque et Archives nationales du Québec
Bibliothèque et Archives Canada
ISBN : 978-2-550-71531-4 (version imprimée)
ISBN : 978-2-550-71535-1 (version PDF)

**L'USAGE DES LANGUES ET LA PLACE DU FRANÇAIS
DANS LE DOMAINE DU TRANSPORT AÉRIEN AU QUÉBEC
UNE ÉTUDE EXPLORATOIRE**

RÉSUMÉ

Le but de cette étude était d'explorer la question de l'usage des langues et de la place du français dans le domaine du transport aérien. L'étude a commencé par la production d'un état de la question à ce sujet, à la suggestion du ministère des Transports du Québec. Cette recherche, essentiellement documentaire, a permis de mettre en lumière deux choses. D'abord, la complexité du cadre légal et réglementaire qui régit l'usage des langues dans le domaine du transport aérien au Canada. Ensuite, l'absence de données récentes concernant la langue du travail et l'usage du français en territoire québécois dans ce domaine. En d'autres mots, les documents et les études qui existent concernent souvent la langue de service, mais rarement la langue du travail, et l'attention est souvent sur les langues en contexte minoritaire, soit le français à l'extérieur du Québec et l'anglais au Québec.

Pour pallier le manque de données, une étude a été amorcée, ayant pour objectifs :

- de produire un portrait linguistique du domaine du transport aérien au Québec;
- d'observer la part réservée au français et à l'anglais dans ce domaine, en relation avec les lois et règlements en place et avec le point de vue de travailleurs du domaine.

L'étude comprend trois volets. Le **volet documentaire** fait état du cadre légal et réglementaire régissant l'usage des langues dans le domaine du transport aérien, présente les branches de ce domaine ciblées par l'étude et passe en revue les publications récentes à ce sujet. Le **volet quantitatif** présente un portrait statistique de l'ensemble des travailleurs du domaine du transport aérien au Québec. Enfin, le **volet qualitatif** consiste en l'analyse d'entrevues menés auprès d'une soixantaine de travailleurs exerçant l'une des trois professions ciblées, soit pilote, contrôleur aérien ou agent de bord.

VOLET DOCUMENTAIRE :

CADRE LÉGAL ET RÉGLEMENTAIRE, BRANCHES CIBLÉES ET PUBLICATIONS D'INTÉRÊT

Ce premier volet propose un survol de la documentation disponible concernant le domaine du transport aérien et comporte trois sections. La première est consacrée au cadre légal et réglementaire régissant l'usage du français et de l'anglais dans le domaine du transport aérien de même qu'aux organismes ou regroupements fédéraux concernés par l'application ou le suivi de ce cadre légal et réglementaire. La deuxième section présente les branches du domaine du transport aérien plus particulièrement ciblées dans le cadre de cette étude. Enfin, la troisième passe en revue les diverses études et publications d'intérêt traitant de l'usage des langues dans le domaine du transport aérien. Il est important de préciser que si les sociétés Air Canada et Nav Canada font parfois l'objet d'un développement particulier dans ce volet, c'est qu'à titre d'anciennes organisations publiques, ce sont les deux seules entreprises du domaine du transport aérien tenues de se conformer à la Loi sur les langues officielles.

Cadre légal et réglementaire

Le cadre légal et réglementaire de l'usage des langues dans le domaine du transport aérien au Québec est à la fois international et provincial, mais surtout fédéral.

Cadre international. L'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), qui réunit 191 États, s'occupe notamment de questions liées à la compétence linguistique des pilotes et des contrôleurs aériens et se charge d'émettre des recommandations à l'échelle internationale, recommandations qui sont généralement prises en compte par ses États contractants. C'est toutefois à chacun des pays que revient le pouvoir de légiférer.

Cadre provincial. Au Québec, la Charte de la langue française prévoit que « les travailleurs ont le droit d'exercer leurs activités en français » (article 4) et que « les consommateurs de biens ou de services ont le droit d'être informés et servis en français » (article 5). Par contre, puisque le transport aérien relève de la compétence fédérale, les exigences de la Charte ne s'appliquent pas aux entreprises de ce domaine pour ce qui est de la langue du travail (articles 41 à 50) ni pour ce qui est de la francisation des entreprises (articles 135 à 154). Les exigences de la Charte sont toutefois applicables aux transporteurs aériens commerciaux (excepté Air Canada) en territoire québécois pour ce qui est de la langue du commerce et des affaires (articles 51 à 71).

Cadre fédéral. Le cadre légal et réglementaire de l'usage des langues dans le domaine du transport aérien repose principalement sur la Loi sur les langues officielles (LLO), qui s'applique aux institutions fédérales, c'est-à-dire notamment les bureaux, les sociétés d'État et les ministères fédéraux. Dans le domaine ciblé, seuls Air Canada (transporteur aérien commercial) et Nav Canada (service de contrôle de la circulation aérienne) sont demeurés assujettis à la LLO après leur privatisation, de même que certaines administrations aéroportuaires. Quelques dispositions de la LLO touchent au domaine du transport aérien. La partie IV concerne la langue de service et apporte des précisions à propos des services offerts aux voyageurs par les institutions fédérales et leurs tiers (article 23). La partie V délimite les régions ou secteurs où les institutions fédérales doivent avoir le français et l'anglais comme langues du travail (articles 35 et 36). La partie VI prévoit l'embauche équitable de francophones et d'anglophones dans les institutions fédérales (article 39). La partie VII vise à mettre en valeur le français et l'anglais dans la société canadienne et à s'assurer de la promotion de ces deux langues par l'ensemble des institutions fédérales (articles 41 et 43). Cela dit, plusieurs autres textes viennent également définir les obligations linguistiques dans le domaine du transport aérien, dont le Règlement de l'aviation canadien. Ce règlement prévoit qu'en territoire canadien, tous les exploitants aériens doivent transmettre en français et en anglais les consignes de sécurité à leurs passagers (articles 705.43 et 705.44). Il prévoit également qu'en territoire québécois, c'est-à-dire dans la région d'information de vol (FIR¹) de Montréal, les langues des radiocommunications aéronautiques sont le français et l'anglais (articles 602.133 et 602.134). Enfin, il prévoit que les pilotes et les contrôleurs aériens doivent se conformer aux exigences relatives aux compétences linguistiques en français, en anglais ou dans les deux langues (articles 401.06, 401.12, 402.03, 402.08 et 402.09).

1. De l'anglais *flight information region*.

Branches ciblées

Par ailleurs, l'étude se penche sur deux branches du domaine du transport aérien, qui sont présentées en détail : le contrôle de la circulation aérienne et le transport aérien commercial.

Le contrôle de la circulation aérienne civile, au Canada, est assuré depuis 1996 par Nav Canada, qui se charge également de la formation professionnelle des contrôleurs aériens. L'espace aérien canadien comprend huit régions d'information de vol (FIR), dont une seule est tenue d'offrir des communications radio en français comme en anglais : la FIR de Montréal, qui couvre pratiquement l'ensemble du territoire du Québec. Cette région **exclut** cependant les îles de la Madeleine, une bande de territoire de la Côte-Nord et une parcelle du nord-est québécois, mais elle **inclut** la région d'Ottawa, une parcelle du nord-ouest du Nouveau-Brunswick, une parcelle de l'ouest du Labrador et une portion du sud-est du Nunavut.

Le transport aérien commercial peut être envisagé selon l'envergure des transporteurs (grand, moyen, petit), c'est-à-dire l'étendue des destinations desservies. Les petits transporteurs sont les transporteurs canadiens ayant une base d'opération au Québec et dont les activités se concentrent principalement en territoire québécois. Les grands et moyens transporteurs sont les transporteurs canadiens ayant une base d'opération au Québec et dont les activités se déroulent à l'échelle nationale ou internationale.

Études et publications d'intérêt

La dernière section du volet documentaire présente une synthèse des rapports annuels publiés par le Commissariat aux langues officielles depuis 1999, ainsi que les faits saillants de deux études indépendantes publiées en 2002 et en 2008.

En somme, trois constats se dégagent de ce premier volet. D'abord, les divers organismes ou regroupements fédéraux chargés de l'application de la Loi sur les langues officielles se sont davantage intéressés à la langue de service qu'à la langue du travail. Ensuite, la plupart des publications sont ancrées dans une dichotomie soit anglophone/francophone (c.-à-d. visant l'ensemble des francophones du Canada ou l'ensemble des anglophones du Canada), soit majorité/minorité (c.-à-d. visant les anglophones en situation minoritaire du Québec ou les francophones en situation minoritaire du reste du Canada). Enfin, il ne semble pas exister de données faisant état de la place du français chez les transporteurs aériens desservant le Québec.

VOLET QUANTITATIF : PORTRAIT STATISTIQUE²

Utilisant des données de l'Enquête nationale auprès des ménages (ENM) de 2011, le volet quantitatif propose un portrait statistique de l'usage des langues chez les travailleurs du domaine du transport aérien au Québec ainsi que, par ricochet, de la place réservée au français dans ce domaine. Les données analysées portent sur deux ensembles de travailleurs : ceux du secteur aérien (transport aérien, activités de soutien au transport aérien) et ceux des professions ciblées (pilotage, contrôle aérien, service aux passagers). À partir des résultats obtenus, on a pu établir des comparaisons intéressantes entre l'ensemble des travailleurs de la province et ceux du domaine à l'étude, en observant certains liens entre la profession, l'industrie, le lieu de travail, la langue du travail, la langue maternelle, la langue parlée à la maison ainsi que la connaissance du français et de l'anglais. Il est important de souligner que l'ENM de Statistique Canada, une enquête à participation volontaire, a remplacé en 2011 le questionnaire long du recensement, à participation obligatoire, utilisé jusqu'en 2006. Les analyses de ce volet reposent sur des unités géographiques relativement grandes; par conséquent, les estimations obtenues de l'ENM sont considérées comme acceptables, bien que non directement comparables aux estimations obtenues par les questionnaires complets des recensements précédents, notamment celui de 2006.

Lieu de travail

Selon l'ENM de 2011, 80 000 personnes travailleraient dans le secteur aérien au Canada. De celles-ci, 21 % (17 000 personnes) auraient le Québec comme lieu de travail, comparativement à 24 % pour l'ensemble des industries du Canada.

Les employés du secteur aérien au Québec, définis selon l'industrie, travaillent principalement dans la région de Montréal. Parmi les employés du secteur aérien qui travaillent au Québec, 78 % se trouvent sur l'île de Montréal et 10 %, dans sa couronne. À titre comparatif, 33 % de la main-d'œuvre de l'ensemble des industries situées au Québec a pour lieu de travail l'île de Montréal et 19 %, sa couronne.

Caractéristiques linguistiques des travailleurs

Que ce soit selon la langue maternelle ou la langue le plus souvent utilisée à la maison, on constate une sous-représentation des francophones dans le secteur aérien par rapport à l'ensemble des industries. À l'inverse, les anglophones et les allophones sont surreprésentés dans ce même secteur. Globalement, 60 % des travailleurs du secteur aérien parlent le plus souvent le français à la maison, comparativement à 83 % des travailleurs de l'ensemble des industries. Les personnes qui parlent le plus souvent l'anglais ou une langue autre que le français ou l'anglais à la maison représentent, quant à elles, respectivement 31 % et 9 % des travailleurs du secteur aérien au Québec, et 11 % et 7 % de l'ensemble des travailleurs au Québec.

2. Les analyses et la rédaction du volet quantitatif ont été confiées à Alain Carpentier, agent de recherche au Conseil supérieur de la langue française de 2013 à 2014.

Connaissance des langues

Une forte majorité de travailleurs du secteur aérien, soit 83 %, ont affirmé connaître à la fois le français et l'anglais. Ce pourcentage dépasse largement celui observé pour l'ensemble des travailleurs du Québec, puisque 53 % de ces derniers ont affirmé connaître les deux langues.

Langue du travail

En ce qui a trait à la langue du travail, il y a généralement moins d'usage du français et plus d'usage de l'anglais dans le secteur aérien que dans l'ensemble des secteurs. Il y a aussi plus de situations de bilinguisme français-anglais. L'usage du français comme unique langue du travail est la norme dans l'ensemble des industries du Québec (60 %), mais est marginal dans le secteur aérien (15 %). Un peu moins de la moitié des travailleurs du secteur aérien affirme travailler le plus souvent en français (47 %), et plus du tiers (37 %), en anglais. Ces proportions sont respectivement de 83 % et de 11 % dans l'ensemble des industries du Québec. La proportion de travailleurs considérant utiliser autant le français que l'anglais est plus élevée dans le secteur aérien (16 %) que dans l'ensemble des industries de la province (5 %).

Du côté des professions ciblées, soit le pilotage, le contrôle aérien et le service aux passagers, on constate des tendances similaires à celles observées pour le secteur aérien. Cependant, pour les professions ciblées, la part de francophones (définis selon la langue maternelle ou la langue le plus souvent utilisée à la maison) est supérieure à celle du secteur aérien, mais inférieure à celle qu'on observe pour l'ensemble des professions.

Pour ce qui est de la langue du travail chez les travailleurs des professions ciblées, la situation est semblable à celle du secteur aérien, quoique l'usage du français y semble un peu plus fréquent. Parmi les travailleurs des professions ciblées, 54 % déclarent utiliser le plus souvent le français, 31 % l'anglais, et 15 % autant le français que l'anglais.

Langue du travail selon le lieu de travail

Les personnes des professions ciblées qui travaillent au Québec mais hors de l'île de Montréal utilisent toujours plus le français (soit seul, soit avec l'anglais) que leurs collègues qui travaillent sur l'île. Près de 50 % des travailleurs de l'île de Montréal qui exercent une profession liée au pilotage ou au contrôle aérien utilisent le plus souvent l'anglais au travail (respectivement 48 % et 47 %), alors que chez les travailleurs du reste du Québec, cette proportion est de 15 %.

Langue du travail selon la langue utilisée à la maison

Selon que la langue la plus souvent utilisée à la maison est le français ou l'anglais, on constate des situations à peu près opposées chez les travailleurs des professions ciblées. Lorsque le français est la langue la plus souvent utilisée à la maison, on observe qu'au travail, c'est également le français (seul ou avec l'anglais) qui est le plus souvent utilisé, et ce, dans plus de 75 % des cas. Lorsque la langue la plus souvent utilisée à la maison est l'anglais, on constate aussi que l'anglais (seul ou avec le français) est la langue la plus souvent utilisée au travail, dans plus de 80 % des cas.

VOLET QUALITATIF :

PERCEPTIONS DE TRAVAILLEURS QUÉBÉCOIS DU DOMAINE DU TRANSPORT AÉRIEN

Le volet qualitatif s'intéresse aux perceptions de l'usage des langues de travailleurs du domaine du transport aérien au Québec. Les données analysées ont été recueillies en 2012 lors de trois entretiens individuels et de huit entretiens de groupe, auxquels ont participé une soixantaine de personnes appartenant à trois corps de métiers : des pilotes, des agents de bord et des contrôleurs aériens. Six grands thèmes ont été abordés :

- la connaissance du cadre légal et réglementaire et des politiques linguistiques,
- la langue ou les langues exigées à l'embauche,
- les formations et les examens,
- les communications,
- la terminologie propre au domaine du transport aérien et les documents ou outils de travail,
- la place du français.

Il est important de préciser que les résultats des analyses qualitatives ne peuvent être généralisés à l'ensemble des travailleurs du domaine du transport aérien au Québec, ni même à l'ensemble des travailleurs des trois corps de métiers ciblés.

Connaissance du cadre légal et réglementaire et des politiques linguistiques

Un consensus se dégage parmi les participants : l'usage de l'anglais prédomine dans le domaine du transport aérien. Cette prédominance s'explique en partie par l'influence qu'exerce l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), mais n'exclut toutefois pas l'usage d'autres langues, comme l'ont souligné des participants, puisque cette décision revient aux États.

Les participants aux entretiens de groupe sont conscients du statut particulier du transporteur aérien commercial Air Canada et, dans une moindre mesure, de celui du service de contrôle de la circulation aérienne Nav Canada. Les obligations linguistiques auxquelles sont soumis ces deux employeurs ont suscité diverses réactions. Par exemple, plusieurs participants considèrent que sans ces obligations, la place réservée au français à Air Canada serait considérablement réduite. D'autre part, le fait que les autres transporteurs n'aient pas les mêmes obligations linguistiques est perçu comme injuste par quelques-uns. En ce qui concerne Nav Canada, outre les contrôleurs aériens, les participants semblaient moins au fait du cadre légal et réglementaire

concernant la langue du travail dans cette société, ou encore du champ de compétence dont ce cadre relève.

Même si seulement Air Canada et Nav Canada sont soumis à des obligations linguistiques, la plupart des entreprises du domaine du transport aérien qui emploient les travailleurs ayant participé aux entretiens de groupe auraient dans une certaine mesure une politique linguistique encadrant l'usage des langues. (Il est à noter que le lien qui unit Jazz à Air Canada soumet le premier à certaines des obligations linguistiques du second.) Il semble exister, à divers degrés, une politique linguistique explicite ou implicite chez la majorité des grands et moyens transporteurs du pays. Dans le cas des petits transporteurs, la taille modeste des entreprises ferait généralement en sorte que si cette politique existe, elle est de nature implicite.

Langue ou langues exigées à l'embauche

Dans l'ensemble, les exigences linguistiques à l'embauche telles que décrites par les participants peuvent être résumées comme suit. Chez les contrôleurs aériens, le candidat qui souhaite travailler au Québec doit connaître à la fois le français et l'anglais; celui qui connaît le français mais pas l'anglais ne pourra pas exercer ce métier, voire s'inscrire à la formation. Du côté des pilotes, la connaissance de l'anglais est généralement exigée, alors que la méconnaissance du français ne pénaliserait pas un candidat, sauf chez certains petits transporteurs québécois. Certains grands et moyens transporteurs accorderaient leur préférence à un candidat bilingue (français-anglais), mais les participants semblaient d'accord pour affirmer que ce ne sont pas les compétences linguistiques qui priment à l'embauche. Enfin, les agents de bord ont indiqué que les transporteurs sont à la recherche de candidats bilingues, c'est-à-dire qui connaissent d'abord l'anglais, puis le français ou une autre langue jugée pertinente en fonction des itinéraires effectués.

Formations et examens

Concernant la langue des formations initiale et continue, aux dires des participants, l'offre varie sensiblement en fonction de l'employeur. Dans l'ensemble, les participants des trois corps de métiers ont nommé certaines pratiques qui les irritent particulièrement. Ils n'apprécient pas être pénalisés en raison de la composition de certains groupes, où la présence de collègues qui ne comprennent pas le français suffit pour qu'une formation se déroule entièrement en anglais, même si la plupart de ceux qui se sont inscrits au cours préféreraient qu'il se déroule en français. Chez une partie des employeurs, l'offre de formations en français ne semble pas équivalente à celle en anglais, même au Québec. Plusieurs participants ont signalé que, là où elle existe, la version française du matériel didactique (p. ex. diaporamas électroniques ou examens) est généralement traduite de l'anglais – plutôt que rédigée en français –, et puisque cette traduction laisse souvent à désirer, elle peut nuire à leur compréhension.

Cela dit, des participants ont signalé que, chez certains grands et moyens transporteurs, la langue dans laquelle l'agent de bord a reçu sa formation détermine celle qu'il utilisera pour transmettre les consignes standard aux passagers en situation d'urgence. Il semble que ce ne sont pas tous les transporteurs qui offrent à leurs employés de suivre leurs formations dans la langue de leur choix; des agents ont par conséquent admis qu'ils ne connaissaient pas ces consignes en français.

Par ailleurs, lorsqu'il a été question de la formation linguistique, nombre de participants ont indiqué l'existence de mesures incitatives en faveur de l'acquisition du français; certains ont toutefois mentionné que les personnes qui pourraient suivre des cours en français ne se prévalent pas toutes de cette possibilité.

Communications écrites

Les contrôleurs aériens ont affirmé que les communications écrites émanant de leur employeur étaient toujours disponibles en français comme en anglais, une pratique qui peut s'expliquer par la désignation bilingue de la zone de contrôle aérien qui correspond au territoire québécois (c.-à-d. la FIR de Montréal). Chez la plupart des grands et moyens transporteurs, les communications écrites qui s'adressent à l'ensemble des employés seraient bilingues. En revanche, il semble que les communications qui visent seulement les pilotes sont plus susceptibles d'être diffusées uniquement en anglais que celles qui visent les agents de bord, qui sont habituellement bilingues (français-anglais).

Quant aux syndicats des agents de bord et des pilotes, la plupart d'entre eux auraient l'habitude de diffuser leurs communications écrites en deux versions distinctes, une version anglaise et une version française. Par contre, selon plusieurs participants, la version française peut être diffusée avec un certain retard, et la qualité de la traduction laisserait à désirer dans de nombreux cas.

Communications orales

Chez les grands et moyens transporteurs, les réunions de personnel semblent rares. Les pilotes et agents de bord ont indiqué qu'ils peuvent communiquer en français avec leurs supérieurs immédiats, souvent basés à Montréal. Cependant, les cadres supérieurs sont rarement basés au Québec et la plupart ne connaîtraient pas le français. Pour ce qui est des équipes destinées aux services aux employés (ressources humaines, service de la paie, service d'affectation des équipages, etc.), lorsqu'elles se trouvent à l'extérieur du Québec ou du Canada, elles semblent généralement compter un nombre insuffisant de personnes assez compétentes en français pour répondre dans cette langue aux employés qui les appellent. Chez les petits transporteurs, les contacts avec les supérieurs semblent plus fréquents. Dans certaines de ces compagnies, les réunions se dérouleraient toujours en français alors que dans d'autres, le choix de la langue varierait selon la composition de l'équipe. Par ailleurs, les contrôleurs aériens qui ont participé aux entretiens de groupe ont paru satisfaits de la place qu'occupe le français dans les communications orales avec leur employeur, dont l'utilisation semble généralisée, du moins en territoire québécois.

Des participants ont signalé qu'il arrive qu'un collègue, dans la cabine de pilotage ou dans une équipe, ne puisse ou ne veuille pas s'exprimer en français : les interactions du groupe devront alors se dérouler en anglais. Cette situation serait plus ou moins fréquente selon l'entreprise, mais serait plus susceptible de se produire chez les grands et moyens transporteurs, où le recrutement se fait sur une base nationale. Des trois corps de métiers retenus, seuls les contrôleurs aériens travaillant au Québec ont l'obligation de connaître à la fois le français et l'anglais. Ce bilinguisme donnerait lieu à une alternance particulièrement fluide du français et de l'anglais.

Il ressort des entretiens de groupe que les communications radio entre pilotes et contrôleurs aériens peuvent se faire en français presque partout sur le territoire du Québec (c.-à-d. dans la FIR de Montréal). Par ailleurs, les participants se sont montrés en général très satisfaits sur le plan linguistique du service de contrôle de la circulation aérienne offert au Québec. Pour ce qui est de l'anglais, il jouit du statut de langue internationale de l'aviation et son utilisation est possible sur l'ensemble du territoire québécois.

Terminologie propre au domaine du transport aérien et documents ou outils de travail

La prédominance de l'anglais se reflète dans la terminologie propre au domaine du transport aérien, qui semble tributaire d'une forte tradition anglaise. Il demeure que des efforts sont faits pour produire une partie de la documentation dans les deux langues. Par souci d'intercompréhension ou par manque de traducteurs compétents, voire de fonds pour produire l'ensemble des documents ou outils de travail dans les deux langues, une partie des transporteurs n'arrivent pas à fournir à leurs employés une documentation écrite en français comme en anglais et qui respecte la terminologie du domaine du transport aérien.

Il est manifeste que le caractère universel conféré à l'anglais dans le domaine du transport aérien influe sur l'usage de termes techniques dans cette langue. Nombre de participants ont d'ailleurs affirmé utiliser les termes anglais, choix qui semble au final guidé par la disponibilité et la large diffusion de ceux-ci, par un esprit de consensus et, enfin, par une perception parfois négative des termes techniques disponibles en français. En fait, la terminologie française relative au domaine du transport aérien ne jouirait pas de la légitimité nécessaire à sa diffusion et à son maintien aux yeux de plusieurs participants.

Place du français

Les locuteurs du français sont en général ceux qui ont exprimé un plus grand attachement à son utilisation, bien que la plupart des participants – toutes langues d'usage confondues – aient affirmé que l'utilisation du français revêtait une grande importance pour eux. L'importance accordée à l'utilisation du français semble toutefois varier selon la nature des communications : elle serait moindre dans l'exercice des opérations de pilotage et elle ferait davantage consensus en ce qui concerne les communications avec l'employeur et, surtout, les communications avec les passagers.

Parmi les participants, plusieurs ont d'ailleurs formulé des craintes concernant, d'une part, une éventuelle érosion des services en français offerts aux passagers par certains transporteurs et, d'autre part, une régression du français en tant que langue du travail dans ces mêmes entreprises.

Par ailleurs, l'intensification du trafic aérien international a eu pour effet d'augmenter la proportion des communications en anglais pour les contrôleurs du Québec. Cette situation ne semble toutefois pas faire obstacle aux pilotes qui souhaitent utiliser le français sur les ondes en territoire québécois dans la FIR de Montréal. Dans la conjoncture actuelle, la majorité des participants estime que, même si la bataille du français dans l'air a été gagnée au Québec, la vigilance est de mise afin de ne pas perdre ces acquis.

* * *

En somme, le français comme langue du travail jouirait d'une position favorable à la fois chez les petits transporteurs québécois et dans le contrôle de la circulation aérienne. Chez les grands et moyens transporteurs, la place du français varierait d'une compagnie à l'autre, selon la culture d'entreprise : certaines offriraient un environnement dans lequel le français occupe une place de choix, d'autres moins. Du point de vue des travailleurs, l'importance accordée à l'utilisation du français serait moindre dans l'exercice des opérations de pilotage, mais ferait davantage consensus dans les communications avec l'employeur et, surtout, avec les passagers. Par ailleurs, le rôle de *lingua franca* que joue l'anglais dans le domaine de l'aviation à l'échelle internationale, joint au bilinguisme (français-anglais) d'une forte majorité de travailleurs des professions ciblées, contribue à faire de l'anglais la langue commune dans plusieurs circonstances, notamment entre les membres de certains équipages ou dans les communications radio.

Cela dit, il apparaît important de faire preuve de vigilance et de maintenir une approche incitative pour les aspects qui relèvent de la compétence provinciale, par exemple en ce qui concerne le développement et la promotion de la terminologie française ainsi que la langue du commerce et des affaires. Sans nier les impératifs linguistiques d'un domaine tel que celui du transport aérien, il importe de se questionner sur la façon de conjuguer ces impératifs à la volonté et au droit acquis des Québécois de s'inscrire dans un vouloir-vivre en français, afin de répondre à la mission de protection et de promotion de la langue que s'est donnée l'État québécois.