

MÉMOIRE
DE
L'ASSOCIATION DES GENS DE L'AIR DU QUÉBEC
À LA
COMMISSION DES ÉTATS GÉNÉRAUX SUR LA SITUATION ET
L'AVENIR DE LA LANGUE FRANÇAISE AU QUÉBEC

**LA RECONNAISSANCE DES DROITS LINGUISTIQUES : UN
COMBAT DE TOUS LES INSTANTS**

Sainte-Foy, mars 2001

Qui sommes-nous ?

L'Association des Gens de l'Air du Québec (AGAQ) est avant tout un organisme à but non lucratif de concertation et de pression. Elle a pour but de promouvoir l'avancement et la promotion socio-économique des francophones au sein de l'aviation civile, sur les plans régional, national et international.

Créée en 1975, l'Association des Gens de l'Air du Québec poursuit des objectifs qui visent principalement :

- le développement de l'aviation civile au Québec;
- la défense et la promotion des droits culturels et socio-économiques des francophones engagés à un titre ou un autre dans l'industrie aéronautique;
- la recherche de moyens financiers nécessaires et suffisants pour mener cette tâche à bien;
- la sécurité aérienne.

La formule de concertation mise de l'avant par l'AGAQ a permis de mener des actions visant la réalisation de ses objectifs et l'obtention d'une place accrue pour le Québec dans l'industrie névralgique de l'aviation.

Introduction

Certains pourraient mettre en doute la pertinence pour l'Association des Gens de l'Air du Québec (AGAQ) de présenter un mémoire à la Commission des États généraux sur la situation et l'avenir de la langue française au Québec. Après tout, les communications dans le secteur de l'aviation sont avant tout de compétence fédérale.

Mais le thème général de ces assises étant *Le Français, parlons-en*, il allait de soi que notre organisme se sente directement interpellé. Car depuis un quart de siècle, l'AGAQ n'a jamais baissé la garde dans sa lutte incessante pour la reconnaissance juste et équitable des droits linguistiques de la minorité francophone œuvrant dans le ciel québécois et canadien, en dépit de forts vents contraires et de périodes particulièrement turbulentes. La démarche opiniâtre de notre organisme, né presque dans les mêmes langes que la Loi 101, a fait face au mépris, à l'injustice et à la dérobade en dépit de garanties d'ordre constitutionnel et juridique solides. Nous n'avons pas encore jeté la serviette, bien au contraire, comme vous serez à même de le constater dans les pages suivantes.

Un interdit aberrant

La lutte des Gens de l'Air et la Loi sur les langues officielles sont indissociables. Cette législation, adoptée en 1969, garantissait et légalisait, est-il nécessaire de le rappeler, l'utilisation des deux langues officielles au Canada, soit l'Anglais et le Français; elle garantissait en outre un accès équitable aux Canadiens d'expression française et anglaise aux postes de la fonction publique fédérale ainsi qu'à ceux des sociétés de la Couronne.

D'application progressive, la Loi sur les langues officielles tarda donc à se manifester concrètement, ce qui outra particulièrement le secteur de l'industrie aérienne. À telle enseigne que des contrôleurs aériens, suivis rapidement de confrères pilotes, se mobilisèrent. Cette profonde frustration atteignit son paroxysme avec ce qui est convenu d'appeler **la crise des Gens de l'Air au Québec** au cours des années 1975 et 1976.

Le cœur du problème à l'époque était l'impossibilité pour les francophones de s'exprimer dans leur langue non seulement dans les communications avec les centres de contrôle, mais aussi entre eux dans les cabines de pilotage. Un interdit aberrant qui les frappait même en territoire québécois.

Nous vous ferons grâce des tenants et aboutissants de cette turbulente saga, étant donné qu'à l'époque elle fit couler beaucoup d'encre à travers le Canada. Les doléances des Gens de l'Air à l'époque s'appuyaient pourtant sur un droit fondamental.

Les années passèrent et l'avènement de la Charte des droits et libertés en 1982 vint renforcer encore davantage le bien-fondé de la démarche des Gens de l'Air car elle lui donnait une justification d'ordre constitutionnel et juridique.

Enfin, en 1988, le gouvernement conservateur vint baliser encore plus la portée de la Loi sur les langues officielles de 1969. Le juge Décary de la Cour d'appel opine que :

« La Loi sur les langues officielles de 1988 n'est pas une loi ordinaire. Elle reflète à la fois la Constitution du pays et le compromis social et politique dont il est issu. Dans la mesure où elle est l'expression exacte de la reconnaissance des langues officielles inscrite aux paragraphes 16(1) et 16(3) de la Charte canadienne des droits et libertés, elle obéira aux règles d'interprétation de cette charte telles qu'elles ont été définies par la Cour suprême du Canada. Dans la mesure, par ailleurs, où elle constitue un prolongement des droits et garanties reconnus dans la Charte, et de par son préambule, de par son objet défini en son article 2, de par sa primauté sur les autres lois établies en son paragraphe 82(1), elle fait partie de cette catégorie privilégiée de lois dites quasi constitutionnelles qui expriment certains objectifs fondamentaux de notre société » et qui doivent être interprétées «de manière à promouvoir les considérations de politique générale qui (les) sous-entendent.»¹

¹ Procureur général du Canada c. Lise Viola, 1990

D'ailleurs, les mêmes propos sont repris, en 1999 par les juges Desjardins, Linden et Létourneau.²

Pour sa part, le juge Michel Bastarache, dans son ouvrage: « Les droits linguistiques au Canada » soumet que:

« les droits linguistiques doivent nécessairement faire l'objet de garanties juridiques. Ces garanties existent uniquement en fonction de leur reconnaissance légale découlant d'un texte constitutionnel ou législatif, d'une résolution ou d'une coutume bien établie. »

De plus, le juge Beetz vient renforcer cette affirmation en invitant les tribunaux « à faire preuve de prudence et à hésiter de servir d'instrument de changement. »³

Un cas patent : Air Canada

Nous avons constaté à maintes reprises qu'entre les intentions louables du législateur et la réalité quotidienne, il y a souvent loin de la coupe aux lèvres.

Penchons-nous, si vous le voulez bien, sur un cas patent, en l'occurrence celui d'Air Canada, la seule compagnie aérienne soumise par le Parlement canadien à la Loi sur les langues officielles.

² Pierre Devinat c. Commission de l'immigration et du statut de réfugié 1999

³ Société des Acadiens du Nouveau-Brunswick et autres c. Association of Parents for Fairness in Education et autres 1986

On se souviendra qu'en 1988, Air Canada perdit son statut de société de la Couronne pour devenir une entreprise privée. Toutefois, le Parlement canadien imposa à cette nouvelle entité corporative la même obligation de respecter la Loi sur les langues officielles.

Or, la réalité nous amène à constater que le problème, loin de s'améliorer, n'a fait qu'empirer. Les démarches récentes de l'Association pour tenter d'infléchir cette tendance réfractaire aux droits linguistiques des francophones chez Air Canada sont particulièrement éloquents.

Dans un premier temps, soit en juillet 1998, l'AGAQ porte plainte devant le Commissariat aux langues officielles relativement à un engagement de confidentialité auquel devaient souscrire les sociétés intéressées à acquérir la seule filiale francophone d'Air Canada, soit Air Alliance. La clause no. 17 de cet engagement précisait : «Les parties aux présentes exigent que cette convention ainsi que tout document accessoire soient rédigés en langue anglaise seulement.» Autrement dit, tout francophone devait renoncer à ses droits linguistiques s'il voulait obtenir les documents reliés à la vente des actions d'Air Alliance. Comme attitude méprisante, il est difficile de faire pire!

Dans son rapport d'enquête de décembre 1998, le Commissariat aux langues officielles formule trois recommandations de nature à corriger

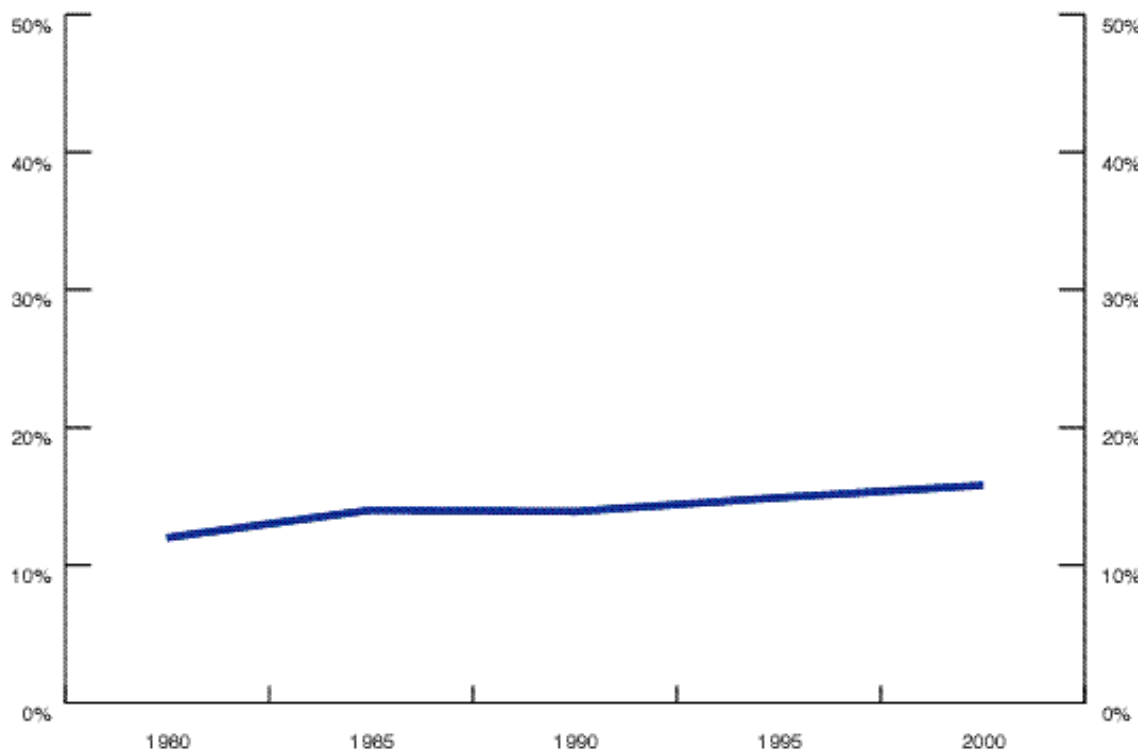
la situation qui prévalait à l'époque et à prévenir toute récurrence en cette matière :

1. d'assurer que tous les documents, existants ou à venir, afférents à la vente des actions d'Air Alliance soient offerts activement à tous, de façon simultanée, dans les deux langues officielles;
2. d'éliminer la clause# 17 de l'engagement de confidentialité et de la remplacer par une clause indiquant la disponibilité de tous les documents dans les deux langues officielles, et ce, de façon simultanée;
3. d'assurer qu'à l'avenir, tous les documents relatifs à la vente d'actions de la part d'Air Canada comprennent une clause indiquant la disponibilité de tous les documents dans les deux langues officielles, et ce, de façon simultanée.

En janvier 2000, notre organisme devait s'en remettre une nouvelle fois aux bons offices du Commissariat eu égard à la représentation inéquitable des Canadiens d'expression française au sein du groupe des pilotes d'Air Canada, et ce, en dépit de prises de position prometteuses de deux de ses PDG devant le Comité mixte permanent des langues officielles. L'objectif alors énoncé par ces deux dirigeants était l'atteinte d'une représentation francophone chez les pilotes de 24 à 25 %. Nous sommes bien loin du compte!

En effet, entre 1980 et aujourd'hui, l'effectif francophone n'a cru que de 5,8 % pour s'établir au début de l'an 2000 à 15,8 %. À ce rythme, cela prendra 32 ans à Air Canada pour atteindre l'objectif de 25 %...Au train où vont les choses, il se pourrait qu'il y ait beaucoup d'appelés mais peu d'élus. Le graphique suivant est des plus explicites:

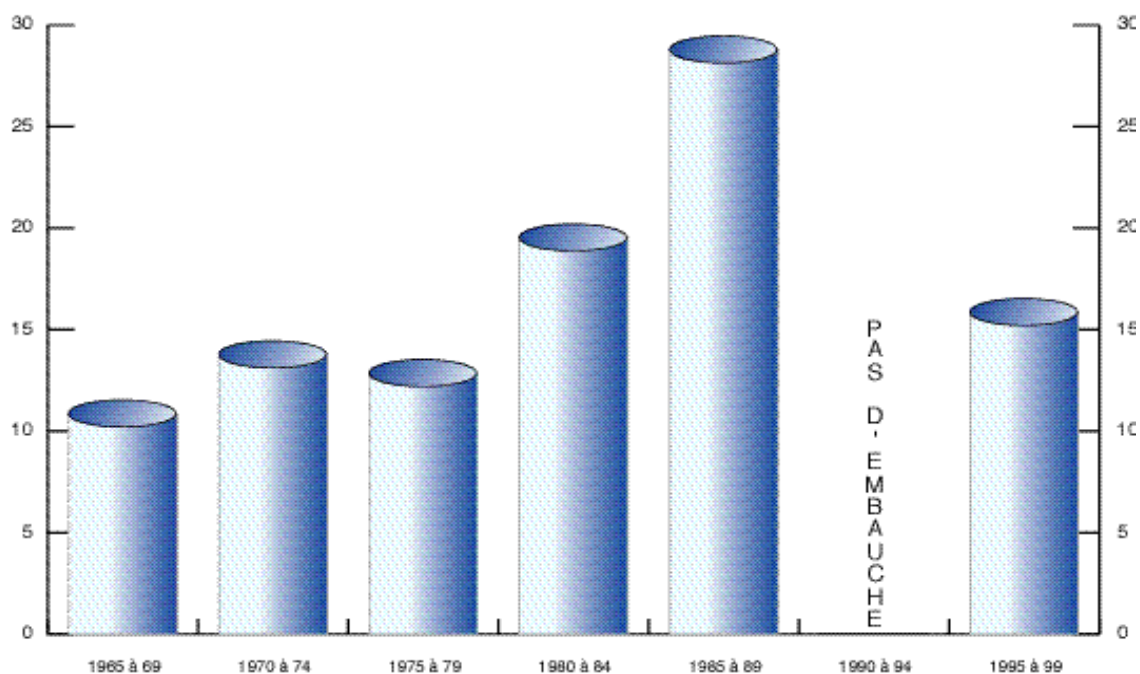
Proportion de pilotes francophones
au sein d'Air Canada



Pourtant, M. Pierre Jeannot avait bien promis en 1985, « sans m'imposer une camisole de force », tenait-il à préciser, qu'environ 40 % des nouveaux pilotes recrutés par Air Canada avec la reprise de l'embauche seront francophones jusqu'à ce que le pourcentage visé (24%) soit atteint.⁴

Or, mis à part une période faste de cinq ans entre 1985 et 1990, le déclin a par la suite été constant comme le démontre le graphique suivant. Le pourcentage avait chuté à 13 % en 1999. Si la tendance se maintient, il deviendra mathématiquement impensable d'atteindre un jour l'objectif de représentation équitable pour les francophones.

Pourcentage de pilotes francophones à l'embauche

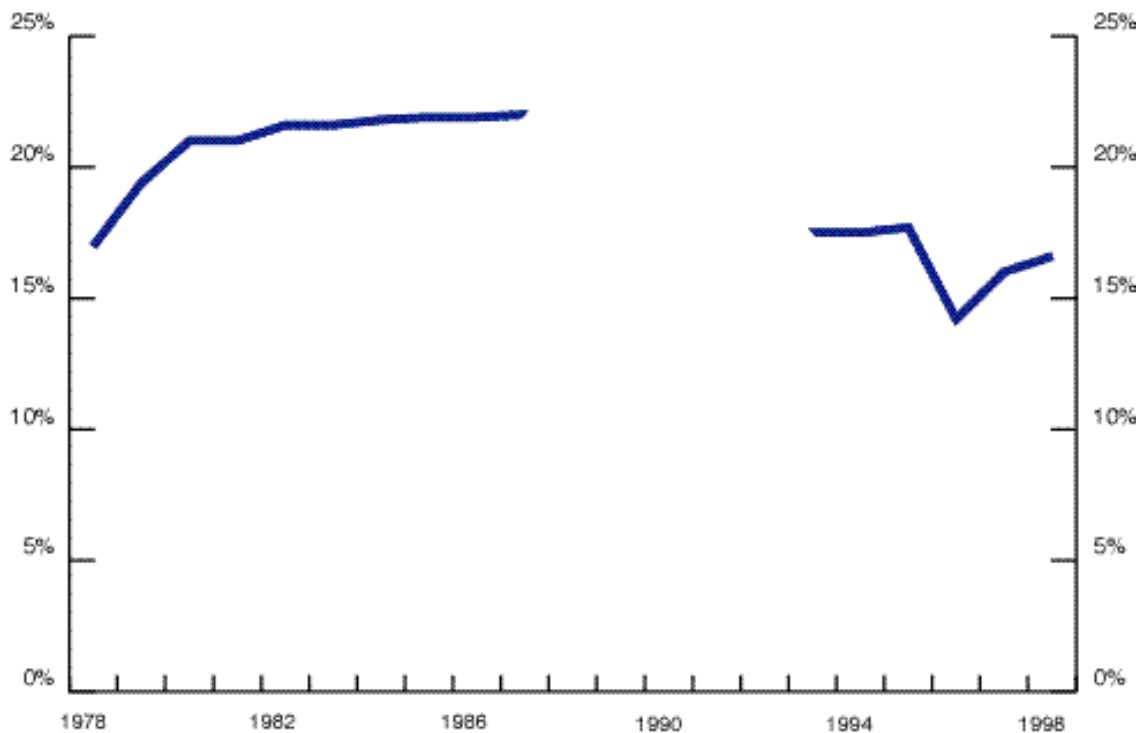


⁴ La Presse, 28 mars 1985, p. A-5

Cette sous-représentation francophone chez Air Canada révèle l'évidence d'un problème endémique que seule une volonté externe pourrait corriger.

En outre, à la suite de la parution du dernier rapport du Commissariat aux langues officielles, notre Association n'a pu rester indifférente au fait que la représentation des employés francophones, toutes occupations confondues, au sein de la Société Air Canada, loin de s'améliorer était plutôt en nette décroissance.

Taux de francophones au sein d'Air Canada



Données non disponibles pour la période entre 1988 et 1992

En effet, les données que l'entreprise doit fournir au Secrétariat d'état du Canada indiquent un pourcentage de 16,7 % de francophones.

Le 21 décembre 2000, l'AGAQ a donc déposé une autre plainte au Commissariat aux langues officielles dont vous trouverez le libellé en annexe1.

Un mutisme inquiétant

Dans la même foulée, nous nous sommes interrogés sur le mutisme du Secrétariat du Conseil du trésor devant l'abstention d'Air Canada à lui fournir, et ce pendant six ans (de 1989 à 1994) des données sur la composition de son effectif. Il est pourtant dans le mandat de cette institution fédérale de veiller à l'application de certaines parties de la Loi sur les langues officielles.

Devant l'esquive chronique de la part d'Air Canada, il ne faut donc pas se surprendre de l'empressement de l'un de ses cadres supérieurs à soutenir la décision d'Air France de recourir à l'anglais dans les communications aériennes à Charles De Gaulle.

Voici le texte, évidemment dans la langue de Shakespeare, de son message :

« You and all those who have supported the use of English as the ATC language at CDG, have done a great service for those in the aircraft serving CDG, and for

those who live beneath in the flight paths. It is wonderful to see the French Government adopt this position in the interest of aeronautical safety. It is generous, and farsighted decision. »

(Une partie de ce texte a paru dans *Survol* d'Air France.)

Cet appui venait en flagrante contradiction avec la seule étude de simulation commandée par le gouvernement canadien dans le cadre de l'instauration des communications aériennes bilingues au Québec à la fin des années 1970.

C'est à la suite de l'énergique intervention de Mme Louise Beaudoin, ministre des Relations internationales du Québec, auprès du gouvernement français qu'Air France a décidé de surseoir pour le moment à l'application de cette directive. Il faut noter encore une fois le mutisme du gouvernement canadien dans cette affaire.

Pas seule dans l'arène

Notre Association n'est pas la seule à entretenir des griefs contre Air Canada quant à son non-respect de la Loi sur les langues officielles. En effet, le Commissariat aux langues officielles livre une véritable guerre de tranchées à cette société et ce, en particulier, depuis sa privatisation en 1988.

Il a en effet constaté un effritement des acquis des Canadiens par rapport à l'absence, entre autres lacunes, des services dans les deux langues officielles offerts par ses transporteurs régionaux. Ceux-ci ont notamment négligé la formation et le recrutement d'employés bilingues.

Un coup d'œil au tableau suivant nous convainc du bien-fondé de la démarche du Commissariat en 1997.

Ventilation des plaintes touchant les transporteurs régionaux 1992-1998

Transporteurs	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	Total	% Total
Air Nova	23	11	26	15	23	42	42	182	40,08%
Air Ontario	25	12	8	29	23	15	110	222	48,90%
Air Alliance	2	1	1	1	1	-	-	6	1,32%
Air BC	12	2	3	0	13	4	5	39	8,60%
NWT Air	5	0	0	0	-	-	-	5	1,10%
								454	

Par une demande de Renvoi en Cour fédérale, le commissariat cherchait à obtenir des précisions sur la question de l'application de la Loi aux transporteurs régionaux. Air Canada soutenait en effet que ces derniers étaient des entités légales indépendantes.

À la suite de l'adoption de la Loi C-26, qui apporte des modifications à diverses lois du Parlement canadien, le Commissariat s'est désisté parce qu'une modification (article 10) à la loi privatisant Air Canada (août 1988) confirmait les obligations linguistiques de la Société à l'égard de ses transporteurs régionaux.

En se référant toujours au tableau, on peut s'étonner qu'Air Canada ait rayé de la carte Air Alliance, sa seule filiale francophone et de loin la plus performante eu égard au respect de ses obligations linguistiques envers sa clientèle.

Toujours en rapport avec le défaut d'Air Canada de fournir des services bilingues adéquats aux aéroports d'Halifax et de Toronto (Lester B. Pearson), la société faisait l'objet de nouveaux recours en Cour fédérale de la part du Commissariat. À Halifax seulement, la société a été visée par 200 plaintes au cours d'une période de trois ans. Pour sa défense, Air Canada n'allègue principalement qu'elle est liée par contrats de travail à ses employés syndiqués.

Ironiquement les questions d'ancienneté n'empêchaient pas l'assignation d'employés aux services de l'escale torontoise d'Air France pourvus par contrat par Air Canada.⁵ D'autant plus que cette dernière vient de commander un sondage qui la justifierait de répartir les employés selon leurs compétences linguistiques.

⁵ Affidavit de Marcel Charlesbois, dossier de la Cour T-2040-96, p.13

Une des astuces d'Air Canada pour se soustraire à ses obligations en vertu de la Loi sur les langues officielles consiste en somme à faire porter le chapeau à ses transporteurs régionaux. Le cas de la presse dite de langue officielle minoritaire en est un exemple parmi d'autres.

La Société doit en effet veiller à ce que ses transporteurs régionaux, au même titre que la maison-mère, adressent ses messages publicitaires aux publics anglophones et francophones, non seulement dans la presse majoritaire des diverses régions du pays, mais aussi les minorités de langue anglaise et française dans leurs journaux communautaires, généralement des hebdomadaires.

Or, plusieurs plaintes ont été logées au Commissariat du fait qu'Air Canada ait circonvenu à cette obligation. Ce qui a incité une nouvelle fois le Commissariat à s'adresser à la Cour fédérale en septembre 1990. Cette cause a débouché sur un règlement hors cours qui engageait la société à aussi utiliser la presse de langue officielle minoritaire lorsqu'elle utilisait pour sa publicité les journaux de la majorité linguistique.

Toutefois, pour contourner cette obligation, Air Canada a transféré la plupart des campagnes de publicité dans les journaux aux transporteurs régionaux, en soutenant que ces derniers étaient des entités légales indépendantes. Ponce Pilate n'aurait pu être plus astucieux...

L'attitude coutumière d'Air Canada donne un poids des plus significatifs au juge Jules Deschênes, qui dans un jugement de 1976 écrivait :

« Air Canada se réserve l'usage d'une discrétion en matière linguistique que la loi ne lui reconnaît pas et à laquelle elle lui défend de prétendre. »

Bien d'autres irritants

Ce qui précède ne touche que des causes portées devant les tribunaux par le Commissariat. En ce qui concerne la langue de travail les irritants sont aussi nombreux.

À titre d'exemple, depuis la privatisation d'Air Canada en 1988, plus de 200 plaintes ont été logées par des employés de la Société en ce qui concerne la langue de travail dans les zones désignées bilingues.

Un autre type de démarche du Commissariat est d'effectuer des vérifications linguistiques chez les institutions fédérales assujetties à la Loi sur les langues officielles et où certains problèmes semblent être récurrents. Un rapport de vérification à la base d'air Canada à Dorval était publié en 1990.

Deux ans plus tard, sur les 25 recommandations ayant fait l'objet d'un suivi, la Société était loin d'obtenir la note de passage, soit 45 %. (Voir annexe 2).

Un autre rapport de vérification linguistique publié en mars 1991 et touchant cette fois les «services au sol d'Air Canada dans la région Atlantique» démontre aussi une attitude réfractaire persistante quant à l'acceptation du bilinguisme dans certaines régions du pays. Le passage suivant du rapport est particulièrement troublant :

« Certaines des personnes interrogées ont déclaré que les employés n'étaient pas tenus d'accueillir les clients dans les deux langues. Plus d'un gestionnaire a dit que cela prendrait trop de temps ou pourrait provoquer une réaction de la part des anglophones. »⁶

Une façon de penser qui a la vie dure si l'on considère les propos du PDG Claude I. Taylor en 1981, qui, sur la même longueur d'onde, affirmait dans le cadre de l'application du bilinguisme au sein de la Société que :

« Bien entendu, cela ne se fit pas sans difficulté : il fallut à la fois tenir compte des susceptibilités locales, respecter les conventions collectives et vaincre certaines attitudes régionales traditionnelles. »⁷

⁶ Rapport de vérifications linguistiques, mars 1991, p. 8

⁷ Comité mixte permanent du Sénat et de la Chambre des communes, 4 juin 1981, p.18-7

De toute évidence, en matière linguistique, les années se suivent chez Air Canada...et se ressemblent!

La couardise d'Ottawa

Le peu d'empressement d'Air Canada à respecter ses obligations linguistiques n'est pas étranger à la couardise du Gouvernement fédéral lorsqu'il s'agit de faire appliquer sa propre législation en cette matière.

Comme le soulignait la commissaire aux langues officielles, Mme Dyane Adam, en conférence de presse, le 5 octobre 2000 :

« Comment expliquer également que le gouvernement fédéral privatise des services ou signe des ententes avec d'autres paliers de gouvernement sans prévoir des mécanismes efficaces pour protéger les droits linguistiques de ses citoyens? »⁸

Elle ajoutait, plus loin :

« Pour moi, le constat est clair: il y a un manque d'engagement clair et ferme de la part de nos élus et de l'administration fédérale envers la promotion des deux langues officielles au pays et envers le développement des communautés minoritaires francophones et anglophones à travers le pays. »⁹

⁸ Conférence de presse, Commissariat aux langues officielles, 5 octobre 2000

⁹ Idem 8

Ce constat non équivoque n'est pas le seul en effet. Le sénateur conservateur Jean-Maurice Simard est d'avis que :

« Le Bloc Québécois, tout en son honneur, demeure la seule formation politique au Canada tout entier à avoir articulé une politique intégrée d'appui au développement et à l'épanouissement des communautés francophones et acadiennes. Délicieuse ironie, n'est-ce pas, quand on se rappelle que certains politiciens fédéraux cherchent à nous convaincre que Québec doit porter l'odieux de l'affaiblissement de nos communautés. »¹⁰

Le sénateur libéral Serge Joyal n'y va pas non plus avec le dos de la cuillère. En effet, le 7 juin 2000 lors d'une intervention devant le comité sénatorial permanent des Transports et des Communications qui se penchait sur le projet de Loi C-26 et les modifications proposées par notre Association (annexe 3), il déclarait :

« Pour moi, c'est une démission publique que de laisser la situation perdurer sans amender la loi et sans obtenir des garanties beaucoup plus importantes que celles que nous avons eues. Les éléments nous démontrent que cela ne fonctionne pas. »¹¹

Sans détour, il enchaînait :

« À mon avis, d'après les observations des sénateurs Bacon et Roberge, plus tôt cette semaine, il est extrêmement important qu'une surveillance extrêmement sévère soit effectuée parce que Air Canada s'en fiche. »¹²

¹⁰ De la coupe aux lèvres : un coup de cœur ferait attendre, Sénateur Jean-Maurice Simard, nov. 1999, p. 64

¹¹ Minutes du Comité sénatorial des transports et des communications, 7 juin 2000

Des propos qui sont à vrai dire aux antipodes de ceux du ministre David Collenette qui déclarait à Québec le 3 novembre 2000 qu'il se disait « pleinement satisfait » de la place qu'occupe le Français dans l'industrie aérienne au Canada.¹³

Il est de commune renommée que les partis politiques sont fort sensibles à l'humeur de l'électorat. On sait que le parti au pouvoir à Ottawa flirte l'Ouest canadien pour soutirer des votes à l'Alliance Canadienne que l'on sait peu portée sur le bilinguisme officiel.

D'où la justesse de l'analyse de Me Robert Décary publiée il y a 20 ans :

«Pierre Trudeau se sera donc résigné, à la fin de sa carrière, se cachant derrière cet immense écran de fumée que constitue la reconnaissance du droit à l'enseignement en français quand elle n'est pas accompagnée de la reconnaissance du droit aux services sociaux, de santé, du droit au travail et du droit à la justice, à admettre que la réalité politique, et les votes qu'elle sous-tend, dépassent souvent la fiction constitutionnelle, même dans le domaine sacro-saint d'un enchâssement abstraitement érigé en panacée.»¹⁴

(Le soulignement est de nous)

¹² Minutes du Comité sénatorial des transports et des communications, 7 juin 2000

¹³ Le Soleil, 4 novembre 2000, p.A-22

¹⁴ Le Devoir, le 8 octobre 1980, Le Marchandage des minorités francophones, Décary Robert

La volonté politique fédérale est diamétralement opposée à l'attitude des partis politiques du Québec. Qu'il nous suffise de se rappeler les motions présentées par le Parti libéral du Québec en 1976 et en 2000 à l'appui des revendications des Gens de l'Air, motions qui furent adoptées à l'unanimité par tous les partis politiques siégeant à l'Assemblée nationale. (Voir annexe 4)

Conclusion

Notre mémoire ne reflète qu'une partie de la réalité inéquitable à laquelle est confrontée depuis des décennies l'Association des Gens de l'Air Du Québec. Nous aurions pu nous étendre plus longuement, mais nous croyons que l'essentiel est là en ce qui concerne les embûches nombreuses qui jonchent notre parcours.

En matière linguistique, surtout pour les groupes et les communautés, il semble que le respect des spécificités soit un combat de tous les instants. Forte de son expérience souvent décevante et frustrante en cette matière et en toute humilité, l'Association des Gens de l'Air du Québec ne peut que prôner une attitude proactive face à des pressions souvent d'arrière garde pour gruger les acquis.

Notre lutte se compare à celle d'un David contre un Goliath. Mais lorsque l'on prend la mesure de la résistance éprouvée par l'Office de la langue française en matière de francisation des entreprises privées implantées en territoire québécois, dont quelque 28 %, près de 25 ans après l'entrée en vigueur de la Loi 101, n'ont pas encore de certificats de francisation, notre conviction est renforcée que tant pour nous que pour la société québécoise, il ne faut jamais baisser la garde.

Nous ne pouvons que souscrire aux propos du chroniqueur Michel David, du Soleil, qui écrivait le 13 mars 2000 :

« Dans la perspective des états généraux du Français (...) le cas des pilotes francophones n'est pas dépourvu d'intérêt pour autant. La promotion du français ne relève pas seulement de la Charte de la langue française. Le gouvernement fédéral peut également apporter une importante contribution. À condition de le vouloir. S'il est devenu politiquement trop risqué de prendre les moyens pour que les francophones puissent travailler dans leur langue, il serait bon de le savoir. »¹⁵

Merci de votre bienveillante attention.

¹⁵ Le Soleil, le 13 mars 2000, Michel David

ANNEXE 1

Sainte-Foy, le 8 décembre 2000

Madame Dyane Adam
Commissaire aux langues officielles
344, rue Slater
3e étage
Ottawa, Ontario
K1A 0T8

Madame Adam,

Je voudrais, par la présente, déposer une plainte au nom de l'Association des Gens de l'Air du Québec contre la Société Air Canada dans le cadre de la Partie VI de la Loi sur les langues officielles (1988). En effet, selon les chiffres qui nous ont été fournis dans les rapports annuels du Commissariat aux langues officielles, du Conseil du trésor et certaines autres données qui proviennent de documents produits et publiés par la Société Air Canada, cette dernière ne rencontre toujours pas et pire encore, ne tends pas vers une représentation équitable des Canadiens d'expression française au sein de son personnel en général (le total de ses effectifs) toutes occupations confondues.

Vous trouverez en annexe I l'évolution, depuis 1978, de la représentation francophone au sein de la Société ainsi que les sources de nos informations.

En plus de ne pas rencontrer l'esprit de la Loi, les dirigeants de la Société ont maintes fois réitéré et ce, devant les plus hautes institutions politiques du Pays leurs engagements à respecter le tissu de la Société canadienne. La Société a même été jusqu'à inclure dans son rapport annuel de 1984 intitulé "Plans et Programmes sur les langues officielles" un objectif de 25% de représentation francophone. (Annexe II).

D'ailleurs, dans les années 1980, la Société a maintes fois plaidé que le manque de croissance dans l'industrie était l'élément principal qui l'empêchait d'atteindre ses objectifs de pleine participation. (Annexe III) À l'époque, aucune donnée ne nous permettait d'évaluer avec précision le taux de roulement ou l'attrition naturelle au sein de la Société. Cependant, le 4 février

1999, le Journal de Québec publiait un article où M. Lamar Durrett, président et chef de la direction de la Société admettait clairement que "chaque année le taux de roulement chez le personnel varie de 2% à 4%". (Annexe IV) Donc, même en restant très conservateur avec un taux d'attrition de 2% la Société a eu plus de temps qu'il n'en faut pour rencontrer l'esprit de la Loi, ce qu'elle n'a évidemment pas fait.

Il est tout à fait inacceptable de constater que la proportion de francophones en 1995 était de 17,7%, dernière année où la Société a soumis au Conseil du trésor des données complètes sur la composition de son personnel. Il y a tout lieu de se questionner aussi sur les chiffres qui furent soumis en 1988, dernières données avant la privatisation de la Société qui évaluaient la participation francophone à 22,0%. Enfin, les dernières données fournies par la Société dans le rapport annuel du Commissariat aux langues officielles 2000 sont encore plus déconcertantes (16,7%) et confirment une tendance peu encourageante. De plus, depuis 1996, la Société persiste à inclure dans les données qu'elle produit au Conseil du trésor plus de 8000 employés dont la langue est inconnue, ne s'agit-il pas ici d'un manque de respect à l'égard d'une institution du gouvernement canadien?

Selon nos informations, plusieurs retraites semblent pointer à l'horizon et la croissance pourrait amener la Société à embaucher à court et moyen terme, nous espérons donc que le Commissariat se penche rapidement sur cette plainte et considère à leur juste valeur, les raisons évoquées plus haut.

Comme Président de l'Association des Gens de l'Air du Québec, je tiens à vous remercier à l'avance de l'intérêt que vous portez à nos préoccupations et notre Association demeure disponible à collaborer avec le Commissariat aux langues officielles afin qu'un jour, peut-être, **nous puissions dire à nos enfants qu'ils ont une place dans la Société canadienne.**

Veuillez agréer, Madame Adam, l'expression de nos sentiments les meilleurs.

Association des Gens de l'Air du Québec

C.C. M. David Phillips
Commissariat aux langues officielles

ANNEXE IA

ÉVOLUTION DE LA PROPORTION DES FRANCOPHONESCHEZ AIR CANADA DE 1978 À 2000

ANNÉE	RÉFÉRENCES	POURCENTAGE	
		FRANCOPHONES	INCONNUS
1978	De 1978 à 1984	19,4	0%
1979	Rapport annuel 1984	20,0	0%
1980	Plans et Programmes	21,0	0%
1981	sur les langues officielles	21,4	0%
1982	Air Canada	21,6	0%
1983	Rédigé le 31 janvier 1985	21,8	0%
1984	Page 17		0%
1985	Rapport annuel 1985 (Commissaire aux langues officielles) page 80	21,9	0%
1986	Rapport annuel 1986 (Commissaire aux langues officielles) page 84	21,9	
1987	Données non disponibles Rapport annuel 1987 – page 86	---	0%
1988	Rapport annuel 1988 – page 132	22,0	
1989	À cause de la réorganisation, données disponibles Rapport annuel LLO 1989 - page 127	---	
1990	“Cette année encore, Air Canada n’a pu nous fournir des chiffres sur la composition de son effectif.” Rapport annuel LLO 1990 – page 160	---	

1991	<p>“Encore une fois en 1991, la Société n’a pu fournir de statistique sur la composition linguistique de son effectif. ...Air Canada doit se procurer des données sur tous ses employés afin de déterminer si elle se conforme aux exigences de la Loi en matière de participation équitable.”</p> <p>Rapport annuel 1991 LLO – page 72</p>	---	
1991	Données non disponibles, aucune mention dans le Rapport annuel 1992	---	
1992	IDEM 1992		
1993	Données partielles au Québec seulement qui proviennent de statistiques Canada, recensement 1991. Données globales non disponibles.		42,0%
1994	IDEM 1992 – 1993.		38,0%
	Rapport annuel 1997 – page 49		37,0%
	Rapport annuel 1997 – page 49		37,7%
1995	Rapport annuel 1998 – page 45	17,7	
1996	Données Conseil du trésor	14,2	
1997	Rapport annuel 2000 – LLO – page 90	16,0	
1998		16,0	
2000		16,7	

ANNEXE 2

Nous tenons à avertir le lecteur que la note de 45% n'a jamais été attribuée par le Commissariat aux langues officielles, mais bien par notre Association. Les enquêteurs, dans leur rapport de vérification linguistique auquel nous faisons référence, ne font qu'une évaluation qualitative des 25 recommandations présentées deux ans plus tôt à la Société Air Canada. Étant donné qu'il est toujours plus facile d'évaluer une performance quand on peut la quantifier, nous avons attribué un A ou 4 points à une recommandation "mise en œuvre" et E ou 0 point pour une recommandation "non appliquée". Nous avons aussi donné la même pondération à chaque recommandation.

QUALIFICATION	NOTE	RECOMMANDATIONS
Mise en oeuvre	A OU 4	#4, #7, #8, #15, #17, #19, #30
Non appliquée	E OU 0	#2A, #2B, #6B, #10, #12, #16, #18, #27, #28, #29
Partiellement mise en œuvre	C OU 2	#3A, #3B, #5, #6A, #9, #11, #14
Mise en œuvre en majeure partie	B OU 3	#13
	45/100	

NOTES :

ANNEXE 3

Journal des Débats, le mercredi 30 juin 1976

MOTION : « QUE CETTE ASSEMBLÉE DONNE SON APPUI À L'ASSOCIATION DES GENS DE L'AIR DU QUÉBEC ET DEMANDE L'IMPLANTATION DANS LES MEILLEURS DÉLAIS DE L'USAGE DU FRANÇAIS DANS LES COMMUNICATIONS AÉRIENNES AU QUÉBEC. »

Présenté par M. Fernand Lalonde, solliciteur général

MOTION : « COMPTE TENU DE L'EXISTENCE DE LA LOI SUR LES LANGUES OFFICIELLES, DU NOMBRE CROISSANT DE PLAINTES DÉPOSÉES DEVANT LE COMMISSARIAT AUX LANGUES OFFICIELLES ET DE LA VOLONTÉ BIEN LÉGITIME DE CONSERVER ET DE DÉVELOPPER AU QUÉBEC LES EMPLOIS ET L'EXPERTISE DÉJÀ RECONNUE DANS LE SECTEUR AÉRONAUTIQUE, L'ASSEMBLÉE NATIONALE DU QUÉBEC INCITE LE GOUVERNEMENT FÉDÉRAL À PRENDRE, DANS LE CADRE DU PROJET DE LOI C-26, LES MOYENS NÉCESSAIRES POUR PERMETTRE, DANS LE TRANSPORT AÉRIEN AU CANADA, LE RESPECT DE L'ÉQUILIBRE LINGUISTIQUE REPRÉSENTATIF DE LA RÉALITÉ CANADIENNE, À LA FOIS AU PLAN DE L'USAGE ET DES

**SERVICES À LA CLIENTÈLE, DE MÊME QU'UNE ABSENCE DE
DISCRIMINATION SYSTÉMIQUE EN MATIÈRE D'EMBAUCHE.**

Présenté par M. Yvan Bordeleau, député de l'Acadie

Porte-parole de l'Opposition officielle en matière de transports, le

26 mai 2000