

A LIRE DANS CE NUMERO

- Les demandes syndicales
à Lauzon P. 2
- A Lauzon, le piquetage
continue P. 3
- L'histoire des négociations P. 4
- A propos de Shelter Bay . . P. 5
- Différend chez LaPorte
Automobile P. 6
- English Section PP. 7-8



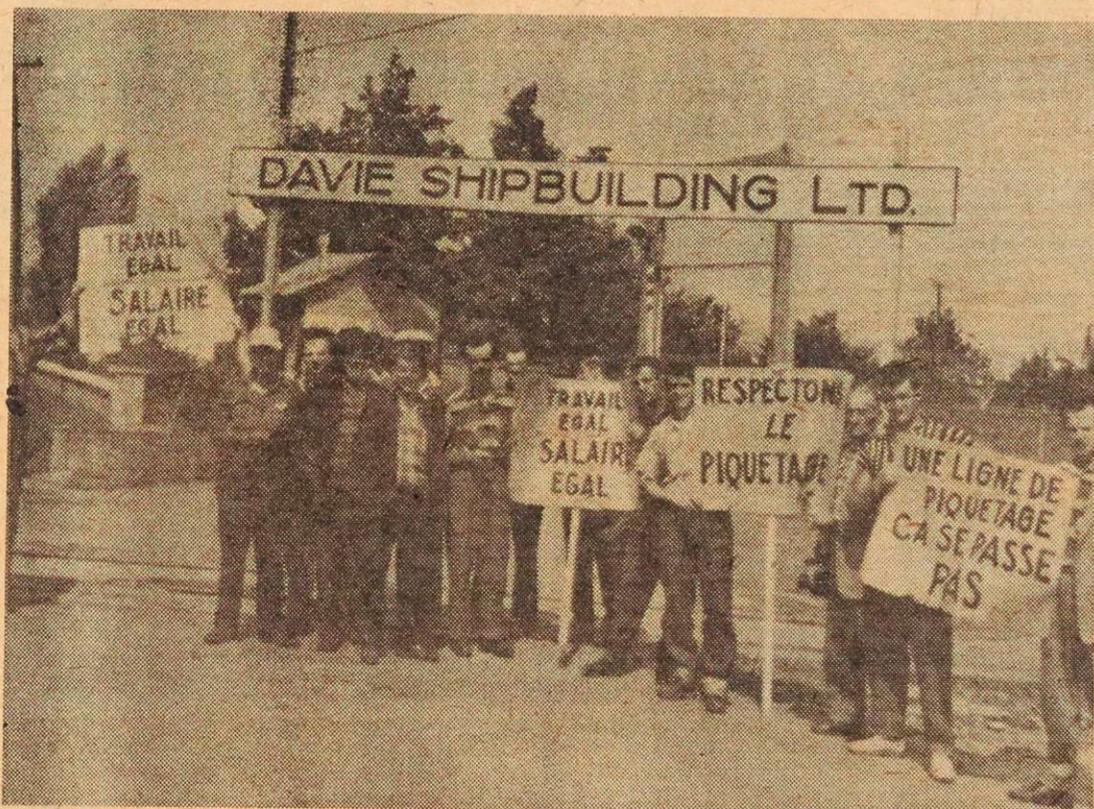
Vol. XXXIV — No 31

Ottawa, 29 août 1958

AUX CHANTIERS MARITIMES DE LAUZON

Les travailleurs les plus mal payés

Pourtant les statistiques indiquent qu'ils sont les meilleurs constructeurs de navires au Canada — Les salaires n'ont pas monté aussi vite dans les chantiers maritimes que dans les autres industries — Les travailleurs de Lauzon, fatigués d'être considérés comme du "cheap labor"



Depuis le 18 août dernier, des lignes de piquetage ont été établies en face des chantiers maritimes de Davie Shipbuilding de Lauzon. Ces constructeurs de navires qui sont les plus mal payés du Canada bien qu'ils soient considérés comme étant ceux dont la productivité est la plus grande, continuent, malgré une injonction, de faire du piquetage légal devant les portes du chantier.

Lundi matin, à la suite d'une autorisation de l'assemblée générale des travailleurs tenue à Lauzon, vendredi le 15 août, les syndiqués dressaient des lignes de piquetage devant les chantiers maritimes et paralysaient ainsi toute la production.

La nouvelle s'est répandue comme une trainée de poudre à travers le pays. Tous les grands moyens de communications: la télévision, la radio et les journaux ont annoncé le fait avec de grandes manchettes.

Le noeud du problème

Mais pourquoi les travailleurs de Lauzon ont-ils établi ainsi des lignes de piquetage pour appuyer leurs demandes en vue du renouvellement de leur convention collective de travail? C'est que les travailleurs des chantiers maritimes de Lauzon sont actuellement les travailleurs les plus mal payés de tout le Canada dans l'industrie des chantiers maritimes. Non seulement sont-ils plus mal payés que les constructeurs de navires de la Colombie-Britannique et de la Nouvelle-Ecosse, mais encore sont-ils plus mal payés que les autres constructeurs de navires dans la province de Québec, qui sont à l'emploi de la Marine Industries, de Sorel, et de la Canadian Vickers, de Montréal.

Par ailleurs, les statistiques sur la productivité des travailleurs des chantiers maritimes de Lauzon indiquent également que ces travailleurs qui sont les plus mal payés sont également ceux qui sont considérés comme étant les meilleurs constructeurs de navires au Canada. Voilà pourquoi les travailleurs de Lauzon ont établi des lignes de piquetage. Ils en ont assez d'être traités comme des enfants pauvres alors que leur contribution à la prospérité générale est plus grande.

Et finalement, si l'on tient compte du fait que les travailleurs des chantiers maritimes, en général, n'ont pas reçu leur part de la prospérité canadienne comparativement aux autres travailleurs canadiens, il est facile de comprendre que les travailleurs de Lauzon qui sont, eux, les constructeurs de navires les plus mal payés, aient un sursaut de révolte.

(Suite à la page 3)

Pourquoi se contenteraient-ils de moins de salaire et travailleraient-ils plus longtemps que les autres

Les demandes syndicales à Lauzon sont justifiées — Des griefs soumis en 1955 sont encore en suspens — Les travailleurs demandent la reconnaissance officielle des délégués de département ainsi qu'une procédure expéditive pour le règlement des griefs ainsi qu'une formule d'arbitrage privé avec un arbitre unique

Ainsi que nous l'avons démontré précédemment, les travailleurs de Davie Shipbuilding de Lauzon sont justifiables de demander des augmentations de salaire qui les placent sur un pied d'égalité avec les travailleurs des autres chantiers maritimes du Canada.

Rappelons que sur la côte du Pacifique, les travailleurs des chantiers maritimes gagnent de \$2.05 l'heure pour les journaliers à \$2.35 pour les hommes de métier.

Sur la côte de l'Atlantique, les travailleurs des chantiers maritimes d'Halifax et de St-Jean en Nouvelle Ecosse gagnent de \$1.35 à 1.78; dans la région des Grands Lacs, soit à Port-Arthur, les salaires varient de \$1.39 à \$1.82. Soulignons que ces travailleurs sont actuellement au stade de la conciliation et qu'ils viennent de refuser une augmentation de salaire de 8 cents l'heure, ce qui aurait porté le salaire du journalier à \$1.47 l'heure. Soulignons également que les travailleurs des chantiers maritimes de Port-Arthur sont à l'emploi de la Canada Steamship Lines et que cette entreprise contrôle Davie Shipbuilding de Lauzon. Il est alors permis de se demander comment cette compagnie peut payer actuellement \$1.39 l'heure à Port-Arthur et \$1.28 à Lauzon pour un travail similaire. Il est également facile de comprendre que les travailleurs de Lauzon sont fatigués de recevoir moins pour le même travail accompli par les travailleurs de l'Ontario qui sont

à l'emploi de la même compagnie.

Dans la province de Québec, les travailleurs de Lauzon sont également moins bien partagés que les autres travailleurs des chantiers maritimes. En effet, alors que les travailleurs de Vickers reçoivent respectivement \$1.41 et \$1.75 pour le journalier et l'homme de métier et que le journalier de Sorel gagne \$1.29 l'heure tandis que le compagnon gagne \$1.64, il est permis de se demander pourquoi les constructeurs de navires de Lauzon se contenteraient à moins.

Tous en négociation

Alors que les travailleurs de Lauzon sont moins bien privilégiés comparativement aux travailleurs de la Vickers de Montréal et de Marine Industries de Sorel, quelle sera donc la marge de salaire qui séparera ces travailleurs quand les négociations actuellement en cours à la Vickers et à la Marine Industries de Sorel auront été complétées?

C'est la raison pour laquelle les travailleurs de Lauzon demandent un salaire de base de \$1.60 pour les journaliers et de \$2.00 l'heure pour les hommes de métier. Soulignons également que cette demande au sujet des salaires fait partie du cahier de revendications que les syndicats de Vickers et de Sorel ont présenté à leurs employeurs respectifs.

Les heures de travail

Une autre demande syndicale importante, c'est la réduction de la semaine de travail de 42½ à 40 heures. A l'heure actuelle, tous les travailleurs des chantiers maritimes du Canada ont la semaine de travail de 40 heures,

à l'exception de ceux des chantiers maritimes de la province de Québec, soit ceux de Lauzon, de Sorel et de Montréal.

Meilleure clause d'ancienneté

A cause du chômage technologique qui survient périodiquement surtout en hiver, de nombreuses mises à pied surviennent de temps à autre dans les chantiers maritimes. Il importe de savoir alors comment s'effectueront ces mises à pied et quels seront les travailleurs mis à pied. C'est la raison pour laquelle les travailleurs des chantiers maritimes de Lauzon veulent une bonne clause d'ancienneté dans leur convention.

A l'heure actuelle, aux chantiers de Montréal et de Sorel, c'est l'ancienneté qui prévaut quand le travailleur est capable de remplir les exigences normales de la tâche, de sorte que les travailleurs qui ont le plus d'années de service conservent leur emploi.

A Lauzon, la convention expirée fait également état de l'ancienneté pourvu que la compétence soit relativement égale. Mais le mot compétence est un mot commode pour les représentants de la compagnie qui, sous toutes sortes de prétexte, indiquent des préférences pour des favoris et laissent de côté les employés qui ont le plus d'ancienneté et qui sont capables de remplir les exigences normales de la tâche.

Les délégués de département

Il ne suffit pas d'avoir une belle convention collective de travail entre les mains des représentants syndicaux et patronaux. Il est encore plus important que cette convention soit scrupuleusement appliquée. M. Raymond



M. Philippe Girard, directeur des relations intersyndicales de la CTCC adressant la parole vendredi dernier lors d'une assemblée des travailleurs de Lauzon. Faisant allusion aux lettres que la compagnie fait parvenir aux familles des piqueurs, M. Girard a déclaré qu'ordinairement la Davie Shipbuilding ne se préoccupe guère des familles des travailleurs quand elle fait des centaines de mises à pied quand arrive l'hiver. Laissons aux travailleurs la tâche de prendre eux-mêmes soin de leur famille, a dit M. Girard.

Parent, soulignait l'aspect important de cette question lors d'une assemblée syndicale tenue à Lauzon, vendredi dernier.

Pour faire respecter une convention, il faut tout d'abord que les membres connaissent les droits que leur accorde la convention et qu'ils prennent ensuite les moyens de les faire respecter. Mais les travailleurs, laissés à eux-mêmes, parce qu'ils sont gênés de réclamer leurs droits, parce qu'ils ont peur des contremaitres, qu'ils craignent des représailles, laissent passer des griefs importants.

Le moyen de protéger le travailleur et de faire respecter la convention, dit M. Parent, c'est que chaque département ait son délégué et que ce dernier ait un caractère officiel le rendant apte à représenter un travailleur lésé ou qui se croit lésé dans ses droits et qu'il puisse intervenir auprès des contremaitres pour faire respecter les clauses de la convention. C'est la raison pour laquelle le syndicat demande la reconnaissance officielle par la compagnie des délégués de département choisis par les travailleurs.

Un arbitre unique

Une autre demande syndicale à laquelle les travailleurs semblent tenir, un système d'arbitrage privé sous la présidence d'un arbitre unique qui sera chargé d'étudier d'une façon expéditive et de rendre sa décision dans le plus bref délai possible, dans l'intérêt des deux parties.

Dans la même allocution, le conseiller technique de la Fédération de la Métallurgie, M. Parent, soulignait la lenteur des procédures actuelles pour le règlement des griefs. Par exemple, dit-il, un grief concernant le jour de la Toussaint 1955 n'est pas encore réglé. La conciliation a duré plus d'une année,

l'arbitrage presque autant et la sentence arbitrale n'est pas encore rendue.

M. Parent a cité un autre grief qui concerne plus de 125 employés au sujet de l'ancienneté. Ce grief a été formulé en février 1958 et rien n'a encore été décidé.

L'un des objectifs de la convention à intervenir entre les parties, c'est donc de prévoir une formule rapide de règlement des griefs par un arbitre unique.



Une partie de l'immense foule des travailleurs de Lauzon au cours d'une assemblée tenue au Casino Variétés de cette ville, vendredi dernier. Des assemblées semblables réunissent les piqueurs chaque matin, depuis le 18 août.



Organe officiel de la
Confédération des
Travailleurs Catholiques
du Canada (CTCC)

Paraît tous les vendredis

Directeur:
FERNAND BOURRET

Bureaux: 8227 boul. St-Laurent,
Montréal • DU. 7-3701

Abonnement un an, \$1.50
le numéro, 5 cents

Publié par la Confédération des
Travailleurs Catholiques du
Canada (CTCC) et imprimé par
"Le Droit", 375 rue Rideau,
Ottawa, Ont.

89 [IMPRIMERIES ALLIÉS] 89

Autorisé comme envoi postal
de la deuxième classe.
Ministère des Postes, Ottawa

A Lauzon, le piquetage continue



Installés aux abords du terrain de stationnement des employés de Davie Shipbuilding, ces piqueteurs sont déterminés à lutter jusqu'à la victoire finale. Pour se protéger de la brise qui souffle continuellement sur le fleuve et des pluies abondantes, les piqueteurs ont installé une tente. Le syndicat a pris les mesures pour ravitailler les piqueteurs de chaque équipe.

Les travailleurs les plus mal payés...

(Suite de la page 1)

Les salaires dans les chantiers maritimes

Des travailleurs des chantiers maritimes du Canada, ceux de la Davie Shipbuilding, de Lauzon, sont les plus mal payés d'après une étude comparative des échelles en vigueur dans les chantiers maritimes de la Côte de l'Atlantique, de la Côte du Pacifique, de la région des Grands Lacs et de la province de Québec.

Sur la Côte de l'Atlantique, il y a deux importants chantiers maritimes, ceux de St-Jean et d'Halifax, en Nouvelle-Ecosse.

Voici une échelle comparative mettant en relief les salaires du journalier et du compagnon dans les divers chantiers maritimes du Canada et de la province de Québec:

	journalier	compagnon
St-Jean	\$1.35	\$1.78
Halifax	1.35	1.78
Vancouver, C.-B.	2.05	2.35
Port-Arthur	1.39	1.82
Montréal (Vickers)	1.41	1.75
Sorel (Marine Indus.)..	1.29	1.64
Lauzon	1.28	1.61

L'étude de ces chiffres indique clairement que les travailleurs des chantiers maritimes de Lauzon sont les plus mal payés de tous les constructeurs de navires du Canada. Cette constatation devrait suffire à elle-même pour faire comprendre que les travailleurs de Lauzon ont raison de réclamer des salaires les plaçant sur un pied d'égalité avec les autres travailleurs de l'industrie canadienne des chantiers maritimes.

Voici certains témoignages extérieurs au sujet des travailleurs des chantiers maritimes de Lauzon:

La revue *Business Week* de juin publiait un article sur les affaires à l'étranger et citait un dépliant de l'Office de l'Industrie et du Commerce de la ville de Québec offrant au capital américain certains avantages dont celui-ci:

"La main-d'oeuvre qualifiée la moins chère au Canada ainsi qu'un grand chantier de construction et de réparations de navires près de l'embouchure

du St-Laurent".

D'autre part, le ministre des Transports, l'hon. M. Geo. Hees, déclarait dernièrement devant un comité de la Chambre des communes qu'il était possible de faire construire à Lauzon un brise-glace coûtant \$4,000,000 de moins que dans les autres chantiers maritimes.

Pourquoi? Parce que les travailleurs de Lauzon sont moins bien payés que les constructeurs de navires des autres chantiers maritimes et parce que leur grande efficacité est reconnue.

Ce sont de bons travailleurs

Une autre raison qui justifie les travailleurs des chantiers maritimes de Lauzon de demander meilleurs salaires, c'est qu'ils sont aussi bons sinon meilleurs constructeurs de navires que les travailleurs des autres chantiers maritimes du Canada.

Comment faire la preuve de cet avancé?

Au cours des dernières dix années, soit durant la période de 1946 à 1956, les travailleurs

des chantiers maritimes de Lauzon qui composaient 39.9 p. 100 du total de la main-d'oeuvre canadienne dans cette industrie n'ont reçu que 39.2 du pourcentage des gages payés à ces travailleurs et pendant la même période ils ont construit 42.2 p. 100 de la valeur nette de la production dans l'industrie des chantiers maritimes.

Il faut donc conclure que les travailleurs de Lauzon sont plus "productifs", qu'ils produisent plus que les autres travailleurs des chantiers maritimes.

Et s'ils avaient été payés selon leur productivité, ils auraient retiré en moyenne, annuellement, \$417.00 de plus par travailleur.

Si l'on tient compte de la seule productivité de l'année 1956, par exemple, la part qu'ils auraient dû recevoir est encore plus grande et c'est un montant de \$777.00 en moyenne par travailleur que les constructeurs

Les travailleurs continuent de faire du piquetage légal - Quelques contremaîtres, les employés de bureau et deux journaliers ont traversé les lignes - Assemblée syndicale tous les matins et tenue parfaite des piqueteurs, selon le chef de police de Lauzon - Les épouses des syndiqués convoquées

Les quelque 1,900 travailleurs de la Davie Shipbuilding de Lauzon continuent de faire du piquetage légal devant les établissements de cette dernière entreprise, malgré une action de \$50,000 prise par la compagnie et une injonction ordonnant de "cesser de faire du piquetage illégal".

Les lignes de piquetage ont été établies le 18 août et le lendemain, le procureur de Davie Shipbuilding, Me Ross Drouin, obtenait de l'honorable juge Louis-Philippe Lizotte, de la Cour Supérieure, l'émission d'une injonction intérimaire mettant fin aux piquetages parce que le piquetage serait illégal et que la compagnie aurait subi certains dommages par suite de ce piquetage".

Le lendemain, les travailleurs se sont conformés à cette ordonnance et ils ont permis l'accès aux chantiers aux officiers de la compagnie, aux contremaî-

tres, aux employés de bureau et ils n'ont pas empêché les autres travailleurs de se rendre sur les chantiers.

Les travailleurs de Lauzon s'entendent donc à faire du piquetage absolument légal en ce sens qu'ils n'empêchent personne d'avoir accès aux chantiers, qu'ils n'exigent pas de laisser-passer et ne font aucun geste pour entraver la liberté de ceux qui désirent entrer sur les chantiers.

Vendredi dernier, nous avons visité les trois lignes de piquetage et tout est calme. Seuls les employés de bureau, les contremaîtres (ces derniers auraient été menacés de congédiement s'ils ne retournaient pas au travail) et 2 journaliers entrent sur les lieux du travail.

Le piquetage qui est sous la direction de M. Napoléon Nadeau, organisateur de la CTCC, se fait dans l'ordre et la discipline. De son côté, M. Philippe Girard, directeur des relations intersyndicales de la CTCC dirige et coordonne toutes les activités.

de navires de Lauzon ont perdu en 1956, soit une perte de plus de \$0.35 l'heure.

Si l'on tient compte que les travailleurs des chantiers maritimes de Lauzon sont les plus mal payés du Canada et que d'autre part, ces derniers n'ont pas vu leur taux de salaire augmenter aussi vite que la plupart des autres industries canadiennes, il faut alors comprendre que les travailleurs de Lauzon sont aujourd'hui dans une situation très défavorable comparativement aux autres travailleurs canadiens.

Basé sur un indice de 100

dans les années 1939-1949, les salaires ont en 1956 atteint l'indice suivant pour les industries suivantes:

Transport par eau	352.2
Machinerie	321.4
Produits du fer et acier	332.0
Pulpe et papier	341.1
Fabrication	326.4
Navires d'acier	268.6

L'analyse de ces chiffres nous permet donc de conclure que les salaires dans l'industrie manufacturière, ont augmenté de 57.8 p. 100 de plus que dans les chantiers maritimes tandis qu'ils augmentaient de 83.67 p. 100 de plus dans l'industrie du transport par eau.



A l'entrée principale qui donne accès sur les chantiers de Davie Shipbuilding, un groupe de piqueteurs paisibles mais vigilants montent également la garde.

L'histoire des négociations à la Davie Shipbuilding et l'opportunité présente des lignes de piqueteurs

La compagnie n'a pas fait de contre-propositions positives lors des négociations - Nombreux navires immobilisés par le piquetage - Moment propice pour exercer la force économique des travailleurs

Les négociations ne se déroulent pas dans l'industrie des chantiers maritimes comme dans les autres industries. Alors que quelques industries sont parfois sujettes à un certain chômage saisonnier, les chantiers maritimes connaissent périodiquement un chômage "technologique".

C'est lorsque les navires en construction sur les chantiers sont lancés. Durant le temps qui s'écoule entre le lancement des navires et le montage d'autres navires sur les chantiers, s'intercale une période creuse qui se traduit par du chômage assez prolongé pour les travailleurs des chantiers.

Si la période des négociations, de la conciliation et de l'arbitrage coïncide avec une période d'intense activité, les travailleurs possèdent un argument puissant dans les négociations. Mais quand la période de conciliation ou d'arbitrage coïncide ou risque simplement de coïncider, par suite des retards qui se produisent, avec une période creuse, les compagnies peuvent alors imposer les conditions de travail qu'elles veulent.

L'horaire des négociations

La convention collective précédente expirait le 1er août dernier. Par ailleurs, les demandes syndicales pour le renouvellement de cette conven-

tion collective de travail ont été présentées à la compagnie, le 18 juin dernier.

Ce n'est qu'un mois plus tard, soit le 18 juillet qu'eut lieu la première séance de négociation avec la compagnie.

Par la suite, il y eut des séances de négociation de deux heures chacune, au rythme de deux par semaine, soit le 28 juillet, le 1er août, le 4 août, le 8 août, le 11 août, le 12 août et le 15 août.

Le 28 juillet, voyant le peu de progrès réalisé au cours des négociations, le syndicat décida de retirer toutes ses demandes non monétaires, sauf les amendements à la clause d'ancienneté ainsi que celles relatives aux délégués de département et à l'arbitrage privé.

Malgré cet effort du syndicat, la compagnie n'avança pas d'un pouce. Au contraire, elle n'offrit rien de mieux qu'une diminution de la prime pour le travail de nuit ainsi qu'une diminution des avantages précédemment acquis au sujet des vacances et des congés payés.

A plusieurs reprises, le syndicat a pressé la compagnie d'accélérer les négociations, a demandé des séances de négociations plus nombreuses et plus longues afin de passer à travers les difficultés plus rapidement. La compagnie a toujours refusé sous le prétexte que ses représentants étaient trop occupés pour consacrer plus de temps aux négociations.

Le 15 août, devant l'attitude rétrograde de la direction de la Davie Shipbuilding et devant le refus de ces représentants patronaux d'accélérer les négociations, l'assemblée générale



Lundi matin, le 18 août, plus de 1,000 travailleurs des chantiers maritimes de Lauzon ont défilé en bon ordre dans les rues de la ville et ils ont établi des lignes de piquetage devant les chantiers de Davie Shipbuilding. Le piquetage continue depuis cette date.

des membres du Syndicat National des Travailleurs des Chantiers maritimes de Lauzon, décidaient par un vote de 95.4 p. 100 d'autoriser les représentants syndicaux à établir des lignes de piquetage devant les chantiers à moins d'une attitude plus conciliante de la compagnie.

Le lundi, 18 août, les travailleurs, effectivement, plaçaient des lignes de piquetage devant

les portes du chantier. Aucun employé couvert par le certificat de reconnaissance syndicale ne se présenta pour traverser ces lignes de piquetage.

La construction paralysée

Par le fait même, le travail de construction et de réparation cessa sur tous les navires immobilisés sur les chantiers, en cale-sèche ou dans la rade.

Parmi ces derniers, mentionnons le "Ionian Traveller", un tanker de 15,000 tonnes actuellement en réparations; le S. Gatineau, un destroyer qui revenait de voyage d'essai et qui a besoin de quelques réparations; un brise-glace qui devait être lancé le 19 août par Mme Raymond O'Hurley; le S. Sunrhea, un transport de minerai de 15,000 tonnes construit pour le compte de la Saguenay Shipping et qui doit être livré en octobre; un tanker de 40,000 tonnes, le plus gros tanker jamais construit au Canada, qui doit être livré en mai 1959; par ailleurs, la compagnie aurait en carnet les projets suivants: 1 brise-glace, 1 tanker de 40,000 tonnes et un navire pour le compte de la Canada Steamship.

Le moment était propice

Pour améliorer leur sort, les travailleurs de Lauzon n'ont pas à attendre de meilleures occasions quand ils possèdent actuellement une force économique peu négligeable.

Outre que les demandes faites sont raisonnables parce qu'elles veulent mettre les travailleurs de Lauzon sur le même pied que les travailleurs des autres chantiers maritimes du Canada et que la situation financière de la compagnie est

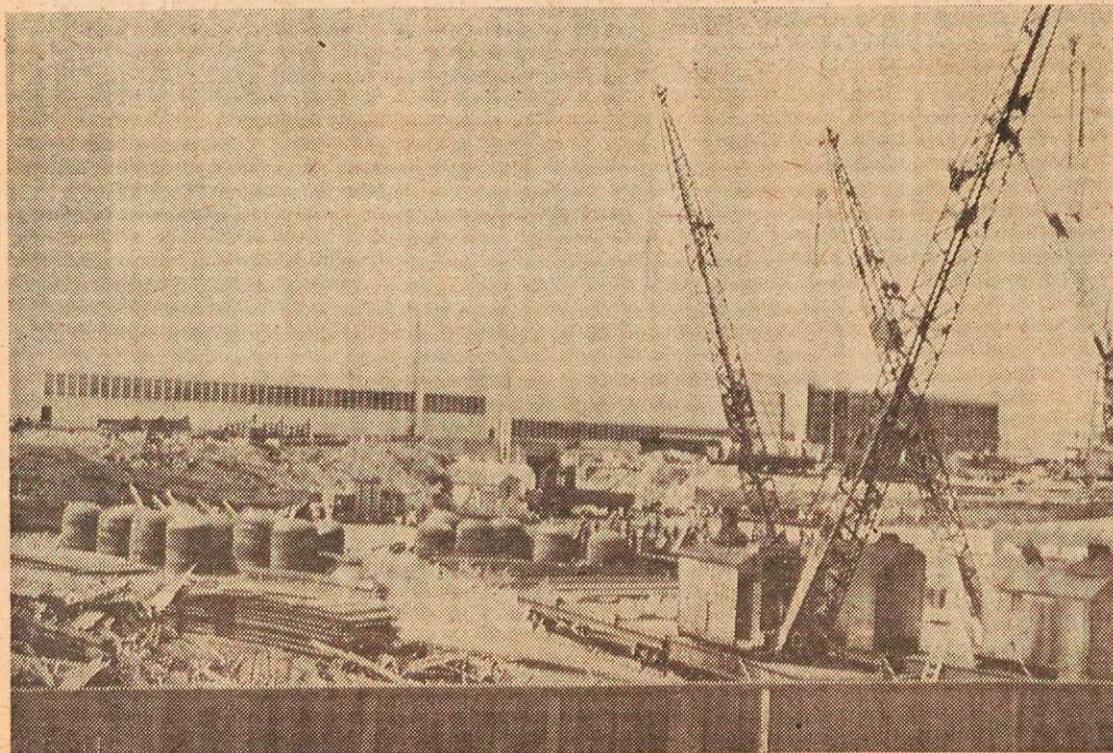
bonne et qu'elle est capable de payer ses employés (il est à noter que la compagnie n'a jamais fait de preuve d'incapacité de payer et qu'elle n'a jamais déclaré qu'elle était dans une situation financière précaire) les chances de succès de l'initiative des travailleurs de Lauzon sont des meilleures.

Comme nous l'avons dit, plusieurs navires sont actuellement en construction ou en réparation; le travail de construction est plutôt avancé sur la plupart de ces navires et leur date de livraison est assez prochaine.

C'est dire que si les travailleurs laissent à la compagnie l'initiative de retarder les négociations, la conciliation et l'arbitrage jusqu'à l'hiver, par exemple, c'est la compagnie qui aurait alors la force économique pour faire accepter ses propres conditions aux travailleurs.

Quand la moitié des travailleurs seront en chômage forcé et que l'autre moitié seront aux prises avec l'application de la convention sur les clauses d'ancienneté, la force économique des travailleurs sera nulle.

L'expérience passée indique d'ailleurs que des négociations qui durent des mois et des années ne sont guère profitables aux travailleurs. Même réussissent-ils à obtenir quelque chose et sont-ils alors satisfaits de leur sort il devient par ailleurs impossible de faire appliquer la rétroactivité aux travailleurs qui sont en chômage ou mis à pied. Les travailleurs iront-ils jusqu'à la grève pour le paiement de la rétroactivité à ceux qui ne sont plus au travail?



Une vue des vastes chantiers de Lauzon qui sont complètement paralysés par le piquetage des 1,900 employés.

APPUI DE LA CTCC AUX TRAVAILLEURS DE LAUZON, AUX EMPLOYÉS DE LA PORTE AUTOMOBILE ET AUX CAMIONNEURS DE SHELTER BAY

Les travailleurs des autres chantiers maritimes du Canada, de Vancouver à Halifax en passant par Port-Arthur, assurent les travailleurs de Lauzon de leur appui

Lors de sa dernière réunion tenue à Montréal samedi dernier, le Bureau confédéral de la CTCC a accordé son appui aux travailleurs des chantiers maritimes de Lauzon, aux employés de La-Porte Automobile de Québec et aux camionneurs de Shelter Bay qui rencontrent actuellement des difficultés par suite de différends avec leurs employeurs.

M. Marcel Pépin, conseiller technique de la Fédération de la Métallurgie de même que M. S. Ted Payne, vice-président de la Fédération de la Métallurgie ont fait l'histoire de la lutte actuellement en cours dans les chantiers maritimes et souligné l'importance du conflit pour le bon déroulement des prochaines négociations.

De son côté, M. Joseph Parent, président du Syndicat des Garages de Québec a tracé un tableau de la situation actuelle chez La Porte Automobile de Québec. Le Bureau confédéral de la CTCC a accordé son appui

à tous ces travailleurs dans leur lutte actuelle.

De Vancouver à Halifax

Fait à souligner, les travailleurs de tous les chantiers maritimes du Canada, de Vancouver à Halifax en passant par Port-Arthur, sont unanimes à féliciter les travailleurs de Lauzon pour leur détermination et ont offert leur appui dans ce différend.

M. W. Stewart, président de la Fédération des Travailleurs des chantiers maritimes de la Colombie-Britannique a fait parvenir le message suivant à M. S. Ted Payne:

"Nous vous accordons notre entier appui dans votre lutte. Le comité conjoint de nos unions se rencontrera jeudi et nous lui ferons part de votre action. S'il vous plaît tenez-nous informés de tous les développements dans ce différend."

De son côté, le secrétaire-trésorier de la Marine Workers Federation de la Nouvelle-Ecosse a promis son appui en ces termes:

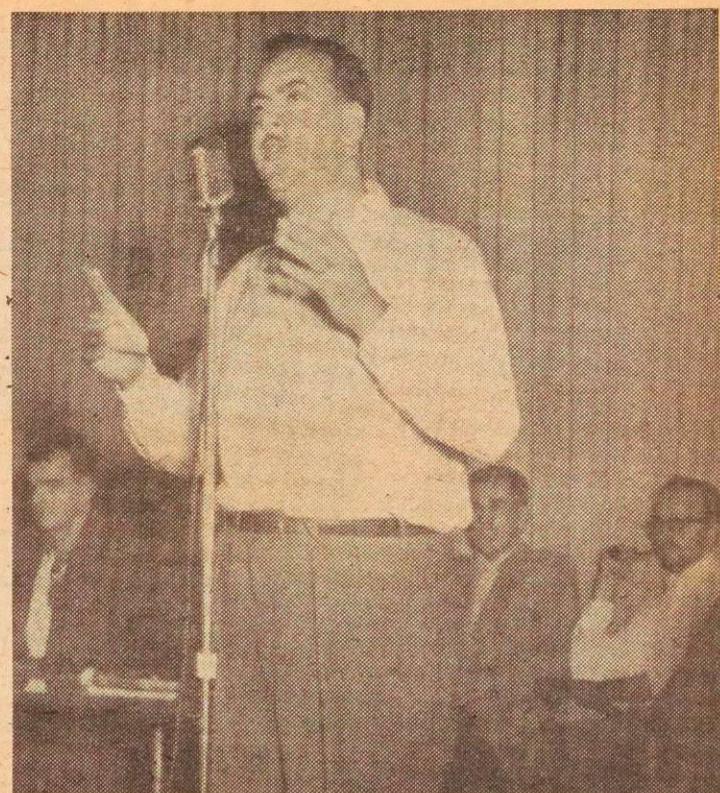
"Au nom des travailleurs des trois chantiers maritimes de la Côte de l'Atlantique, je désire vous informer que nous vous accordons notre appui dans le geste que vous venez de poser à

Lauzon. S'il vous plaît, tenez-nous au courant de toute la marche des événements.

"Dès lundi, j'ai reçu un message de M. S. Ted Payne m'annonçant que le piquetage avait débuté et que tout travail en provenance de Lauzon pouvait difficilement être accompli par des syndiqués. J'ai transmis ce message à tous nos locaux affiliés et puis vous assurer de leur coopération."

Souignons que M. J. K. Bell est également le secrétaire-conjoint du comité de tous les syndicats des chantiers maritimes de la région des Grands Lacs, du fleuve St-Laurent et de la Côte de l'Atlantique.

De Port Arthur, les United Steel Workers ont promis de refuser tout travail en provenance des chantiers maritimes de Lauzon. Finalement, le secrétaire du comité conjoint de négociation des chantiers maritimes de Vancouver et de Victoria, en Colombie-Britannique, M. H. Macaulay, a exprimé ses meilleurs vœux de succès et manifesté la solidarité des travailleurs de la Côte du Pacifique dans la lutte que mènent actuellement les travailleurs de Lauzon.



M. Marcel Pépin, conseiller technique de la Fédération Nationale de la Métallurgie, adressant la parole aux travailleurs de Davie Shipbuilding, de Lauzon. Sur la photo, on remarque également MM. Roland Labrecque, président du syndicat et Raymond Parent, conseiller technique de la Fédération.

Remise de l'audition de la CRO au sujet de l'affaire de Shelter Bay

Jean Marchand dénonce Paul Marquette,
qui fait le jeu des employeurs

La Commission des relations ouvrières a remis à la semaine du 14 septembre l'audition du différend entre le Syndicat des Camionneurs de Shelter Bay et la compagnie Porlier Ltée de cette ville.

Les représentants syndicaux et patronaux avaient été convoqués la semaine dernière pour faire entendre leur version "sur des plaintes se rapportant à un état

de grève qui existerait à l'entreprise ci-haut mentionnée.

Les représentants syndicaux ont fait valoir devant la CRO que ces plaintes se rattachaient plutôt à l'injonction qui existait à Shelter Bay et qu'en conséquence, comme l'affaire est devant les tribunaux, la Commission des relations n'avait pas juridiction dans cette affaire.

Le Syndicat et la CTCC étaient représentés lors de cette audition par M. Jean Marchand, secrétaire général de la CTCC; Me Roger Thibodeau, de Québec, procureur du syndicat, et de M. Raymond Gagnon, agent d'affaires du syndicat et organisateur de la CTCC.

Fait à souligner, les représentants de Porlier Ltée ont déclaré que pour le moment ils n'avaient pas de plainte à porter devant la CRO contre le syndicat des travailleurs.

Marquette fait le jeu de la
compagnie

Le District 50 qui fait la lutte à la CTCC à Shelter Bay était représenté, lors de cette audition, par MM. Paul-Emile Marquette et un M. Desroches.

M. Marquette a déclaré que la Commission des relations ouvrières ne devait pas recevoir la requête du Syndicat de la CTCC pour un certificat de reconnaissance syndicale parce que le syndicat faisait une grève illégale à Shelter Bay.

M. Marchand a déclaré que c'était sans doute la première fois qu'une union ou une union qui se prétend comme telle se sert de la prétendue illégalité d'une grève pour faire échec à un syndicat bona fide de travailleurs.

"Dans cette affaire, dit M. Marchand, Paul-Emile Marquette donne la pleine mesure de lui-même. Pour combattre un syndicat bona fide de travailleurs, ils se sert exactement des mêmes arguments qu'avancent les compagnies les plus antisyndicales quand elles veulent barrer la route à un syndicat. Paul Marquette ne mérite aucunement la confiance des travailleurs qui veulent se donner un syndicat qui les représentera dignement et les défendra résolument."

Une mise au point faite par les Métallurgistes Unis d'Amérique

Dans notre édition du 15 août dernier, une erreur d'identification, par suite d'une information obtenue hâtivement de Shelter Bay, a permis à nos lecteurs de confondre l'Union des Mineurs de Paul Marquette (District 50) avec le Syndicat des Métallurgistes Unis d'Amérique. Or il est à souligner que l'union de Marquette fait la lutte actuellement à la CTCC à Shelter Bay et à toutes les unions bona fide un peu partout dans la province et n'a rien de commun avec les Métallurgistes unis d'Amérique.

Les Métallurgistes Unis d'Amérique qui soutiennent la CTCC dans sa lutte contre l'union de Marquette nous demandent de faire disparaître l'impression causée par notre article précédent. Nous nous exécutons avec plaisir.

Voici le texte de la lettre de M. Pierre-Louis Gélinas, représentant du Service des Relations extérieures des Métallurgistes Unis d'Amérique (CTC):

le 20 août, 1958

M. Fernand Bourret, Directeur du "Travail",
C.T.C.C., 8227, boul. St. Laurent,
Montréal, P. Q.

Mon cher Fernand,

Pour faire suite à mon téléphone d'aujourd'hui, je te remercie de bien vouloir faire paraître une rectification à l'erreur typographique qui s'est glissée dans un article sur la grève de Shelter Bay, parue en première page, du numéro du 15 août, et qui accolait le nom de Marquette avec celui de notre union.

L'union de Marquette ne s'appelle pas la "United Steel Workers Union", loin de là! Marquette n'est qu'un "organisateur" dévoyé qui s'est vendu au District 50. Partout au Canada et aux Etats-Unis, le District 50 est méprisé avec raison. C'est une organisation ni chair ni poisson qui n'a qu'un seul but: affaiblir le mouvement syndical "bona fide" en faisant des raids et en créant la dissension parmi les travailleurs, à quelque métier ou industrie qu'ils appartiennent. C'est ce qu'on appelle un "catch-all", un "fourre-tout"!

Marquette fait le jeu des compagnies et ça le paye! Quand les compagnies veulent se débarrasser d'une union, elles appellent Marquette à leur aide.

Notre union, les Métallurgistes-Unis d'Amérique (CTC) (United Steelworkers of America) fait son travail en toute sincérité et honnêteté. Nous sommes des travailleurs qui respectons les travailleurs. Nous n'avons jamais refusé d'aider les travailleurs forcés à se battre et c'est pourquoi nos locaux de Sept-Iles soutiennent tant qu'ils le peuvent votre grève de Shelter Bay et Sept-Iles.

Et nous n'avons jamais eu honte de demander l'aide des travailleurs quand nous en avons besoin, comme dans le cas de Murdochville. Nous avons eu la vôtre à cette occasion et nous vous en remercions de nouveau.

Mais pour l'amour du bon Dieu, ne nous mélangez pas avec le "fourre-tout" Marquette!

Fraternellement,
Pierre-Louis Gélinas, représentant,
Service des relations extérieures,
Métallurgistes-Unis d'Amérique (CTC)

Fernand Pion

Courtier d'assurances

590 CADILLAC, Montréal (5)

Tél.: bureau VI. 9-2121
domicile CL. 9-2839

ABONNES DE QUEBEC
ECOUTEZ LA RADIO
Poste CHRC

"La Vie Ouvrière dans Québec"
chaque dimanche matin de 11 h. à 11 h. 15

Au lieu de discuter les griefs La Porte Automobile de Québec congédie tous ses employés

Dans une communication qu'il nous a fait parvenir, M. Jean-Robert Ouellet, conseiller technique de la CTCC, nous précise que les employés de La Porte Automobile, de Québec, n'ont pas déclaré de grève mais qu'ils se sont tout simplement réunis pour étudier l'attitude de l'employeur au sujet des griefs en suspens depuis des mois et que La Porte Automobile ne veut pas discuter avec les représentants syndicaux.

L'on sait que La Porte Automobile est en instance auprès de la CRO en vue d'obtenir la décertification du Syndicat des Employés de Garage et du Syndicat des Employés préposés aux pièces et accessoires d'automobile.

Si les employés de La Porte automobile ne sont pas au travail actuellement, c'est que l'employeur les a tous congédiés avant même que ces derniers ne se rendent à la réunion syndicale.

Au moment où les employés allaient quitter le travail pour se rendre à leur assemblée le gérant de La Porte Automobile a crié à tous les travailleurs par le système d'intercommunication que "tous étaient congédiés".

Le lendemain de l'assemblée, tous les travailleurs recevaient de leur employeur la lettre suivante:

"La présente est pour vous informer que nous vous congédions à compter de 3¼ heures p.m., parce que vous avez quitté le travail à 3½ heures, soit avant l'heure de fermeture établie par notre maison, et ce sans avis.

"Notre chèque en règlement

complet de ce que nous vous devons, suivra ces jours-ci".

Et la lettre est signée au nom de La Porte Automobile, par J.-R. La Porte, président.

Devant ce geste de l'employeur, les employés peuvent difficilement retourner au travail. En conséquence, ils se réunissent tous les jours dans les salles du Conseil central de Québec et attendent des développements dans cette affaire. Par ailleurs, ils sont toujours disponibles et prêts à reprendre leur travail quand l'employeur aura discuté les griefs actuellement en suspens. Certains circulent autour de l'établissement pour informer leur clientèle de ce qui se passe dans l'établissement et sur les raisons de leur absence du travail.

Les griefs

M. Ouellet nous a également fait part de l'origine des difficultés rencontrées avec cet employeur. Il s'agit de l'étude de trois griefs principaux que l'employeur refuse de faire. Le premier a trait au remboursement de 3 cents l'heure enlevés aux employés de bureau et aux préposés aux pièces depuis le début de novembre 1957 par suite de l'abolition du plan d'assurance. Ce paiement horaire devait revenir sous forme de salaire aux employés.

Le deuxième grief a trait à la deuxième semaine de vacances pour tous les employés ayant 5 années et plus de service pour 1957 et 1958. La Porte Automobile après avoir acquis le garage Drolet a refusé de se conformer à la convention collective et de payer la deuxième semaine de vacances. L'employeur prétend que les années de service acqui-

ses pour le compte de l'employeur précédent ne comptent plus.

Le troisième grief a trait au rajustement du salaire garanti payé pour les semaines de Noël 1957 et du Nouvel An 1958. La convention collective prévoit un salaire hebdomadaire garanti de 40 heures par semaine. Les jours de Noël et du 1er janvier étant des jours de congés payés, l'employeur pour se soustraire au paiement garanti aurait fermé ses portes les 26 et 2 janvier afin de ne pas payer le salaire

garanti au prorata des heures travaillées.

Il n'y a eu aucune possibilité de rencontrer les représentants patronaux pour discuter ces griefs. L'employeur ne s'est même pas rendu à une séance convoquée par le conciliateur du Ministère du Travail. C'est à cause de cette attitude que les employés, au nombre d'environ 60, ont décidé de tenir une assemblée pour étudier la politique à suivre. C'est à ce moment qu'ils ont été congédiés.

Message du président général de la CTCC à l'occasion de la Fête du Travail

Au Canada, chaque année, depuis 1894, le premier lundi de septembre est un congé réservé aux travailleurs sous le nom de Fête du Travail. Cette décision du Parlement canadien, on s'en doute bien, a été prise à la suite de demandes réitérées des organisations syndicales du temps. On a voulu ainsi rendre hommage à tous les travailleurs, mais ce sont les syndiqués qui mettent cette fête en évidence et lui donnent vraiment son sens.

L'opinion publique est de plus en plus sensible aux revendications et préoccupations des travailleurs. Elle est sympathique lorsque les organisations syndicales traitent du chômage et de la possibilité d'y remédier par une politique résolument orientée vers le plein emploi; elle a constaté les bienfaits de la sécurité sociale et accorde son appui à la mesure si vigoureusement réclamée aujourd'hui par toutes les organisations syndicales, l'assurance-santé, qui s'ajoutera aux autres mesures déjà en vigueur; elle accepte le régime des négociations collectives; elle est en éveil devant les solutions d'intérêt général proposées à des problèmes aussi importants que l'éducation et l'habitation; elle comprend la nécessité de la participation plus grande à la prospérité des ressources naturelles. En somme, le bien commun, de plus en plus, devient le principal critère des jugements de la population, et cette orientation est très heureuse.

A l'occasion de cette Fête du Travail 1958, j'exprime mes meilleurs vœux à tous les travailleurs et travailleuses et à leurs familles; et je souhaite que la C.T.C.C. et les autres organisations syndicales continuent à rechercher et proposer les solutions les plus appropriées aux problèmes de l'heure.

Gérard PICARD,
président général, C.T.C.C.

Le congrès de la Fédération de la Métallurgie à Montréal les 12 et 13 septembre

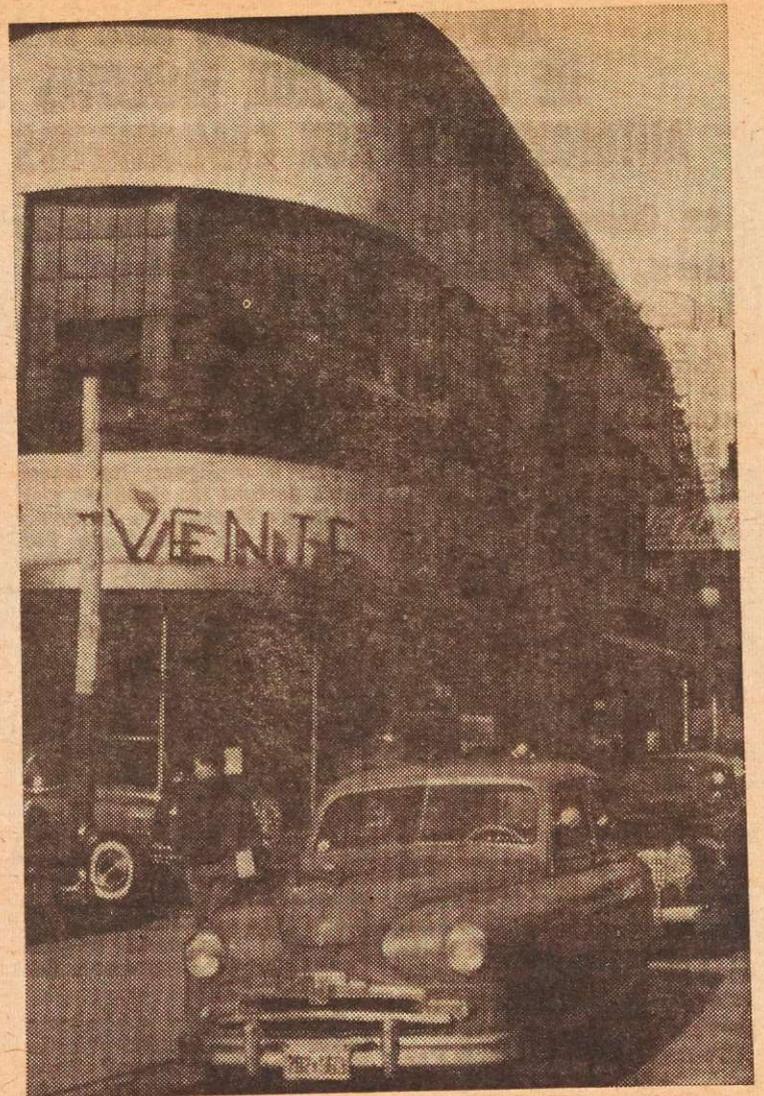
Dans un communiqué qu'il vient de nous faire parvenir, M. Jacques Dion, secrétaire de la Fédération Nationale de la Métallurgie, nous informe que le congrès de cet organisme aura lieu à Montréal, les 12 et 13 septembre prochain.

Toutefois, il souligne un léger changement au programme de ce congrès. C'est que les délibérations auront lieu dans le Salon York de l'hôtel Windsor, de Montréal, au

lieu de se dérouler dans l'édifice du Conseil central de Montréal.

Par ailleurs, M. Dion confirme ce que nous avons annoncé précédemment au sujet de l'horaire du congrès.

Par ailleurs, il est entendu que le congrès annuel de la CTCC aura lieu également à Montréal du 14 septembre au 21 septembre. Les délibérations se dérouleront à l'hôtel Sheraton Mont-Royal.



Quelques employés de La Porte Automobile de Québec circulent devant cet établissement pour informer la clientèle de leur absence parce que leur employeur, au lieu de discuter leurs griefs, les a tous congédiés.

Picketing Continues At Lauzon

Workers continue to picket legally — Some foremen, office workers and two laborers crossed the picket lines — Wives of union members hold meeting.

Some 1,900 Lauzon workers who are employed by Davie Shipbuilding and Ship Repairing Limited, are conducting legal picketing in front of the Lauzon shipyards despite a company suit for damages of \$50,000 against the union and the obtaining of an injunction to "stop the illegal picketing".

Picket lines were set up August 18, and the next day the company's legal counsel, Ross Drouin, made application in Superior Court for an injunction to "stop illegal picketing".

The workers have abided by the orders of the injunction and permitted company officials, foremen, office employees and any others to cross the picket lines and enter the yards.

Thus the Lauzon workers are conducting absolutely legal picketing with no interference being used on anyone desiring to cross their lines.

Last Friday a representative of "Le Travail" visited the picket lines and found everything quiet and orderly.

Only office workers and some foremen entered the yards. The foremen had been notified by the company they would be fired from their jobs if they remained out and were ordered to resume their jobs.

Two laborers also entered the shipyards.

The picket lines are under the direction of Napoleon Nadeau, C.C.C.L. organizer.

The director of inter-union relations for the C.C.C.L., Philippe Girard, is also on the scene directing the different activities.

Union Demands At Lauzon Are Fully Justified

As ably shown previously, the workers at Davie Shipbuilding Limited are fully justified in asking for salary increases which would place them on equal footing with other shipyard workers.

On the Pacific Coast, shipyard workers are paid \$2.05 an hour for laborers and \$2.35 an hour for tradesmen.

On the Atlantic Coast, Halifax and St. John shipyard, workers are paid \$1.35 to \$1.78 an hour, while in the Great Lake region at Port Arthur, salaries run from \$1.39 to \$1.82 hourly.

These workers are actually in conciliation with the shipyard companies and have turned down a company offer of 8 cents an hour which would have brought a laborer's pay up to \$1.47 an hour.

Port Arthur workers are in the employ of Canada Steamships Lines and this company controls Davie Shipbuilding at Lauzon.

Thus it is natural to ask why this company can actually pay their Port Arthur workers a \$1.39 hourly minimum while the Lauzon workers are paid only \$1.28 an hour.

It is also understandable why the Lauzon workers are tired of being paid inferior wage rates for doing the same work as the higher paid workers in Port Arthur, both working for the same company.

And in the Province of Quebec, workers at Canadian Vickers in Montreal are paid \$1.41 to \$1.75 an hour for laborers and tradesmen respectively while the shipyard laborer at Sorel is paid \$1.29 an hour and the tradesman \$1.64.

The shipyard workers at Lauzon are asking for a basic wage rate of \$1.60 an hour for laborers and \$2.00 an hour for tradesmen.

These same rates of pay have been demanded by the unions in negotiations with Vickers in Montreal and Marine Industries in Sorel.

Another important union demand is for a reduction in weekly working hours from 42½ to 40.

Actually the 40-hour work week is presently in force in all Canadian shipyards with the exception of Lauzon, Sorel and Montreal.

Another demand is for a good seniority clause which is required more in the shipyard industry due to the frequent lay-offs which occur with regularity.

Mr. Raymond Parent, C.C.C.L. technical councillor speaking at a union meeting held in Lauzon underlined the importance of the collective labor agreement being applied with vigor and cited the vital role to be played by union stewards in their respective departments.

Other union demands are for private arbitration under the presidency of a sole arbiter which would benefit both union and company and allow a much faster decision to be forthcoming to avoid the delays presently experienced in labor-management disputes.

Mr. Parent then pointed out examples of these unnecessary delays by recalling a grievance which concerned All Saint's Day in 1955 and which is still to be regulated.

Another grievance covering the seniority of 125 employees was presented in February 1958 and no decision has yet been given.

LA TUQUE

Office Workers Of CIP Given Salary Increases

The Office Employees Union of La Tuque which groups employees of the Canadian International Paper Corporation of La Tuque have signed a collective labor agreement which gives the members of this union many advantages.

The workers, by virtue of the new agreement dated May 16, 1958, and which shall remain in force for a period of two years will benefit by salary increases of five cents an hour for a work week of 36¾ hours.

Extension of the salary scale will in addition give the workers increases of \$6.00 to \$10.00 a week in addition to the general wage hike for several employees.

From January 1, 1959, all employees with 25 or more years of service will be given four weeks paid vacations.

Negotiations were directed by J. G. Morin, technical councillor of the National Federation of Pulp and Paper Workers C.C.C.L. assisted by C. H. Gilbert, A. Vachon, H. Bolduc, R. Arseneault, A. Lachance and Miss J. Aube who represented the union.

Representatives of the Pulp and Paper Federation has told Le Travail that their agreement is much more advantageous than other contracts signed with the C.I.P. by the International Unions.

Labor Day Message From CCCL President Gerard Picard

Every year since 1894, the first Monday in September has been a holiday in Canada, intended for the workers and known as Labour Day. The Canadian Parliament made this decision, as you may well imagine, in deference to repeated requests on the part of the labour organizations of the day. The idea was to pay tribute to all workers, but it is the trade unionists who bring this holiday to the fore and give it its real meaning.

Public opinion is becoming more and more sensitive to the claims and concerns of the workers. It is sympathetic when the labour organizations speak of unemployment and of the possibility of remedying it by means of a policy resolutely directed towards full employment; it has noted the benefits of social security and supports health insurance, the measure so vigorously called for nowadays by all labour organizations, which will be added to the other provisions already in effect; it accepts the collective bargaining system; it is awake to the solutions in the general interest suggested for such important problems as education and housing; it understands the need for greater participation in the prosperity arising from our natural resources. In short, the common good is becoming more and more the principal criterion of popular opinion, which is a most auspicious trend.

On the occasion of this 1958 Labour Day, I offer my best wishes to all men and women workers and to their families, and I hope that the CCCL and the other labour organizations will continue to seek and to suggest the most suitable solutions for the problems of the hour.

SHIPYARD NEWS & VIEWS

Items of Interest to Workers at Canadian Vickers Limited

Victory for Union at Vickers
The National Union of Vickers Employees C.C.C.L. has scored another victory over Canadian Vickers Limited when the firing of Leslie George Brady last April was annulled by the sole arbiter legal counsel Leon Lalonde, Q.C. who overruled the company decision and obliged them to re-hire Mr. Brody and to pay him all salaries lost since last April.

The union was represented by Brothers Pierre Vadboncoeur, Yves Gaudreault, R. E. Sawyer and Roch Lachance.

Lawyer J. R. Hyde and the personnel manager acted for Canadian Vickers Limited.

Contract Negotiations

The negotiation committee of the National Union of Vickers Employees C.C.C.L. under the direction of S. Ted Payne, vice-president of the National Metal Trades Federation and vice-president of the shipyard division of the C.C.C.L. union met with spokesmen for Canadian Vickers Monday and Wednesday last week for the renewal of the collective labor agreement which expires on September 1, this year.

Another meeting with company was scheduled for Monday of this week. At last week's meeting a company spokesman said Vickers had no intention of granting an increase in wages until rates went up in Sorel and Lauzon shipyards. A meet-

ing of union officers was held later to discuss and study this statement made by Vickers spokesmen.

Shortage of Shipyard Workers

With a record year for construction in prospect, eventual shortages of skilled building tradesmen appeared likely, it was shown by monthly summaries of employment conditions issued by regional offices of the National Employment Service.

Surpluses of unskilled and semi-skilled workers, however, were reported from many points. Also in short supply were shipyard workers and experienced pipefitters.

Vickers Awarded Another Contract

Contract for the construction of the first of a new series of destroyers has been awarded to Canadian Vickers Limited it was announced in Ottawa last week.

The ship will be named the Mackenzie after the river and will be the first of a series of six ships the Navy announced.

The Mackenzie is an improved version of the Restigouche class destroyer and construction will be started in late September. Target date is 1962.

Tenders are not called for destroyer construction. Work is allocated to six shipyards with the aim of keeping them in operation for quick expansion in event of emergency.

• JOB SECURITY
• HIGHER WAGES
• BETTER WORKING CONDITIONS

UNION MEMBERSHIP IS A GOOD BUY

SIGN UP TODAY!

Most Poorly Paid Marine Workers In Canada

But statistics indicate they are the best shipbuilders in Canada - Shipyard workers salaries have not risen to a level with other industries - Lauzon workers tired of being classed as "cheap labor"

The news of the setting up of picket lines before the shipyards of Davie Shipbuilding and Ship Repairing Ltd. in Lauzon last week spread like wildfire throughout Canada. The news was announced by all methods of communication, television, radio and the press.

Last Monday morning, following authorization of the membership at a mass meeting held in Lauzon, picket lines were established in front of the shipyards which paralyzed production.

The Crux of The Problem

Why have the Lauzon shipyard workers set up picket lines to back up their demands for the renewal of the collective labor agreement?

One reason is that these shipyard workers are the lowest paid in Canada. Not only are they the most poorly paid in comparison to the same workers in British Columbia and Nova Scotia, but they receive the lowest wages in all province of Quebec shipyards, which include

Location	Wage Rate
St. John	\$1.35
Halifax	1.35
Vancouver, B.C.	2.05
Port Arthur, Ont.	1.39
Montreal (Vickers)	1.41
Sorel (Marine Indus.)	1.29
Lauzon	1.28

These figures clearly indicate that the Lauzon shipyard workers are the most poorly paid in all of Canada, and this fact proves that the Davie shipyard workers have good and justified reasons for their present action. **They Are Good Workers Also.**

Another reason which justifies this action is the fact that they are as good, if not better, tradesmen than other Canadian shipyard workers.

Here's how this statement can be proved.

During the past ten years, from 1946 until 1956, the Lauzon shipyard workers, who are 39.9 percent of the total work force in Canada's marine industry, received only 39.2 percent in wages during this period while they constructed 42.2 percent of net value in ship production.

It is then entirely logical to conclude that the Lauzon workers produced more than other shipyards.

Had they received wages according to their production figures each worker would have received \$417.00 more each year.

If we take production figures for 1956 as an example, they would have received \$777.00 more in salaries for this year.

Breaking these figures down shows that each worker lost over 35 cents an hour during 1956.

Marine Industries in Sorel and Canadian Vickers in Montreal.

And still again production statistics show that these underpaid workers are considered the best ship construction workers in all of Canada.

This is the reason the Lauzon shipyard workers set up picket lines.

They have been treated as "poor relatives" in the shipyard industry while their contribution to general prosperity is greater.

And finally, it is easy to understand why the workers at Lauzon started to revolt against the injustices to which they have been subjected.

Shipyard salaries

After a comparative salary survey had been completed the results showed that the salary scale of Lauzon shipyard workers was much lower than those on the Atlantic Coast, the Pacific Coast, the Great Lakes and the province of Quebec.

On the Atlantic Coast there are two important shipyards, one in St. John and the other in Halifax, Nova Scotia.

Here is a comparative table of wages paid in different Canadian shipyards:

Category	LABORERS	TRADESMEN
St. John	\$1.35	\$1.78
Halifax	1.35	1.78
Vancouver, B.C.	2.05	2.35
Port Arthur, Ont.	1.39	1.82
Montreal (Vickers)	1.41	1.75
Sorel (Marine Indus.)	1.29	1.64
Lauzon	1.28	1.61

Workers in Other Industries Better Paid

The Lauzon shipyard workers have not kept up in wage increases with other industrial workers. Based on an index of 100 for the period from 1939-1949, salaries in 1956 attained the following height in these particular industries:

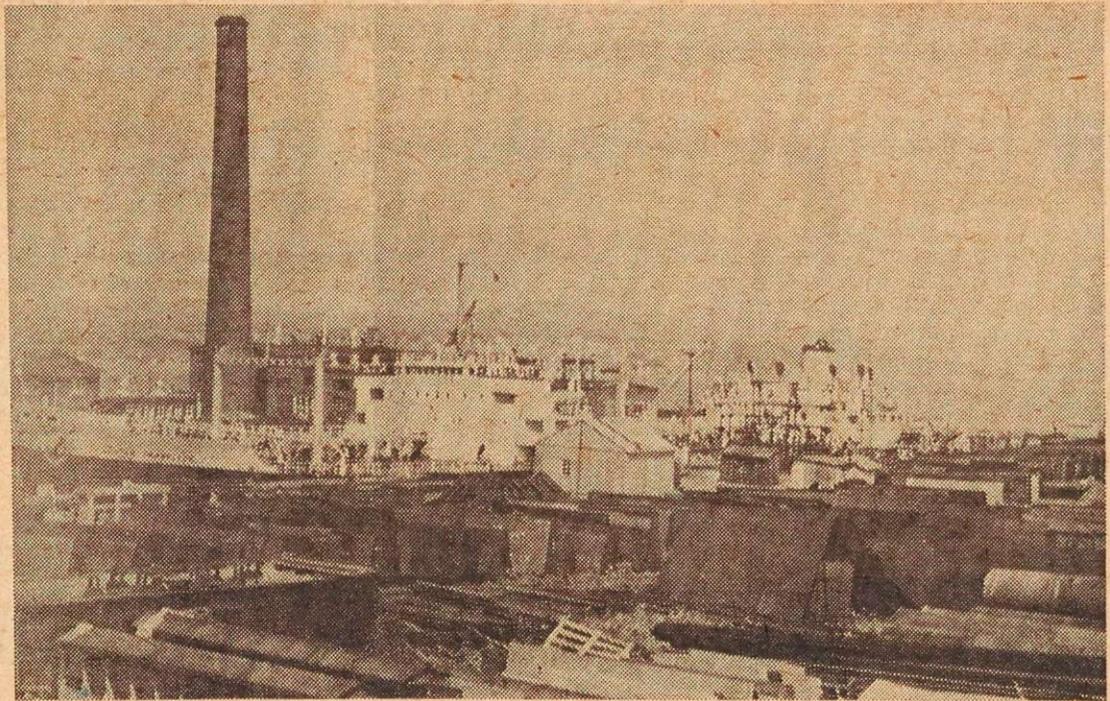
Shipping Industry	352.2
Machinery	321.4
Iron and Steel Products	332.0
Pulp and Paper	341.6
Manufacturing	326.4
Steel Ship Construction	268.6

These figures allow us to conclude that wages in the manufacturing industry rose to 57.8 higher than increases in shipyards while raises of 83.6 were attained in the shipping industry.

This means that the shipyard workers have not been treated as well as workers in general industry.

And the Lauzon workers are the most underpaid in the ship construction industry. Considering all these facts and realizing that the high cost of living also hits the Lauzon shipyard workers it is not difficult to understand why they revolted against conditions which obliged them to work harder for less wages.

Their decision to set up picket lines is easily understood and shows that these workers in Lauzon's shipyards are fully aware of their problems which they intend to regulate.



Lauzon shipyards are completely paralyzed as 1,900 workers set up picket lines to back up their demands for wage equality with Canadian and Quebec shipyards.

The Story Of Negotiations With Davie Shipbuilding Limited

The company offered no positive counter-proposals during negotiation talks - Legal picketing holds up many construction jobs - Workers exercising their economic force at the opportune time

Negotiations with shipyards do not function in the same manner as in other industries, due to seasonable unemployment in the ship construction industry.

During the periods of construction and launching prolonged periods of lay-offs occur. If negotiations, conciliation and arbitration happen during the busy periods in a shipyard the workers possess a powerful argument during negotiation talks.

But when contract negotiations are held during the slack periods then the companies may impose working conditions which please them.

A time table of negotiations

The collective labor agreement in Lauzon expired August 1 this year and the union demands for the renewal of the contract were presented to the company on June 18 1958.

One month later, July 18, the first meeting of negotiations was held with the company. Following this meeting other talks which lasted for two hours each were held on July 28, August 1, August 4, August 8, August 11, 12 and 15.

On July 28 the union realized very little progress was being made and decided to

withdraw all non-monetary demands with the exception of amendments to the clause covering seniority, the question relating to union stewards and private arbitration. But despite the union's offer of co-operation the company stood firm and brought the situation to a climax by offering their workers a reduction in night shift premiums, a lowering of vacation periods and the elimination of certain paid holidays.

The union then asked the company to speed up negotiations by meeting more often and for longer periods of time for each session of talks but the company claimed their spokesmen were to busy to devote more time to negotiations.

In the wake of this company refusal to co-operate the members of the National Union of Lauzon Shipyard Workers C.C.C.L. decided by a 95 per cent vote to establish picket lines in front of the shipyards.

No employees covered by the union contract attempted to enter the yards and the picket lines remained firm.

Construction paralyzed
Following the setting-up of the picket lines all work

in the yards and in dry-dock was at a standstill.

The ships held up are the "Inoia Traveller", a 15000-ton tanker which was undergoing repairs, the "Gatineau" a destroyer which had just returned from her trial trip, an ice-breaker which was scheduled to be launched on August 19, the "Sunrhea" a 40,000-ton tanker which is the largest ship of its class ever built in Canada and which was to be delivered in 1959.

And apart from all this work the company has orders for one ice-breaker, another 40,000-ton tanker and a vessel for the Canada Steamship Lines. Thus the Lauzon workers chose the most opportune time to show their economic strength.

If the workers had accepted the company's delaying tactics during negotiations and later conciliation and arbitration which no doubt would have been prolonged well into the winter months, they would have given the company the economic power to accept conditions on their terms.

Past experience has taught the workers that long drawn out negotiations are entirely unprofitable for them.