

le travail

Organe officiel de la CSN.
Edition régionale de Sorel-Tracy.
Juin 73

On veut négocier mais Marine Industrie ne veut rien savoir. La compagnie a même décrété un lock-out, illégal à part ça.

Depuis le début de mars, l'administration de Marine Industrie refuse de rencontrer le nouvel exécutif du syndicat. Ça n'a pas bougé d'un pouce depuis ce temps, grâce à l'entêtement de Gérard Filion. Ce sont ceux-là même qui prétendent constamment que les syndicats ne consultent jamais leurs membres, qui refusent le dialogue avec un exécutif élu très majoritairement pour remplacer un exécutif dont les membres lui reprochait son absence de consultation de la base.

Qu'est-ce qui motive l'attitude

de la partie patronale? Une connivence avec la Davie Ship Building? Un bon prétexte pour mettre sur le dos des travailleurs, des erreurs administratives? L'entêtement d'un individu? Nous ne le saurons sans doute jamais.

Peu importe, les demandes contenues dans le nouveau projet de convention collective, répondent à des besoins réels de sécurité physique, économique, et sociale qui sont loin de dépasser les normes du bon sens, au contraire.

Un chantier maritime comporte une multitude de travaux dangereux pour ses employés. On a assez de se faire mourir au travail, sans mourir au

travail! **LA SECURITE, C'EST IMPORTANT A MORT.**

Quand t'es "sliqué" à tout bout de champ, parce qu'il n'y a plus d'ouvrage pour ton métier, tu ne veux pas qu'un autre fasse ta job quand il y a du travail pour ton métier; on s'est battu 5 semaines en 71 contre **LA FUSION DES METIERS** et tant qu'il y aura aussi peu de sécurité d'emploi à Marine Industrie, nous nous battons pour le respect de notre métier.

\$125.00 clair par semaine, c'est pas assez! le boeuf et tout le reste sont trop chers. On ne demande même pas la parité avec les gars de la

construction qui font un travail semblable. On demande seulement **UN SALAIRE DECENT** qui nous permette de vivre. C'est important, quand tu ne travailles pas à l'année longue.

Nos revendications sont toutes justifiées et raisonnables, c'est pourquoi nous demandons à tous nos patrons, c'est-à-dire à vous la population (car la S.G.F. est une société d'état, donc qui nous appartient.) votre collaboration pour résoudre ce conflit qui nuit considérablement à l'économie de la région ainsi qu'à tous les contribuables québécois.

MERCI

LES TRAVAILLEURS DE MARINE INDUSTRIE

ON VEUT NEGOCIER!



Le nouvel exécutif du syndicat national des chantiers maritimes de Sorel inc.

C'EST ÇA QU'ON VEUT NEGOCIER !

“LA SÉCURITÉ: Ils s'en fichent comme de l'an 40”

“J'ai vu un gars se faire écrapoutir comme un punaise par une plaque de métal de plusieurs tonnes qui avait été mal braquée.” Depuis 3 ans, il y a eu trois morts violentes sur le chantier maritime de Sorel, sans compter les nombreux accidents graves qui ponctuent la vie des travailleurs.

M. Bernard Robidoux travaille à Marine Industrie depuis 18 ans et il nous confie ce qu'il pense de la sécurité sur le chantier: “Dernièrement encore, j'ai

été obligé d'intervenir fermement, en tant qu'officier du syndicat, pour faire corriger une situation dangereuse pour la vie et la santé des gars. C'était à propos de la peinture d'un bateau où il y avait un manque considérable d'aération, d'éclairage et de sécurité dans les installations. Après plusieurs plaintes auprès des contremaîtres et du surintendant, imaginez vous donc, que comme solution, ils ont fourni des espèces de masque à gaz aux peintres. Evidemment les gars n'étaient pas plus satisfaits, au con-

traire, c'est achallant de travailler avec un masque comme ça! Je suis retourné voir les autorités qui m'ont répondu: “S'ils ne sont pas contents qu'ils s'en aillent.” Il a fallu que je les harcelle pendant deux jours avant qu'ils se décident à changer ces conditions de travail. Au début ils voulaient offrir une prime; mais je leur ai dit que c'était pas de l'argent qui pouvait remplacer la santé ou la vie des gars.”

“Moi, je me promène continuellement, sur le chantier, je travaille sur un ca-

mion, c'est pas croyable toutes les situations dangereuses que je vois. De la négligence par soucis d'efficacité et de rapidité. Pour vous donner une idée, l'infirmerie du chantier est toujours bourrée d'estropiés.”

“Le plus écoeurant, là-dedans, c'est que pour des pièces d'équipement coûteuses, ils prennent toutes les précautions voulues pour ne pas les abimer, mais pour les humains, ils s'en fichent comme dans l'an quarante.”

COMITÉ DE SÉCURITÉ

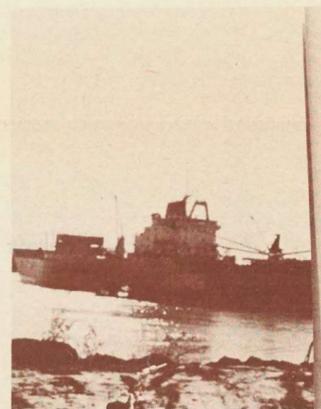
Il existe un comité de sécurité sur le chantier de Marine Industrie, la loi l'oblige. Ce comité est formé de trois représentants syndicaux et de trois représentants patronaux. Ce comité effectue une tournée du chantier une fois par mois pour relever les plaintes des délégués.

Mais voilà le hic, ce comité n'a aucun pouvoir de décision, il ne peut faire que des recommandations à l'administration du chantier. C'est donc insuffisant pour améliorer sérieusement la sécurité des travailleurs du chantier maritime.

C'est pourquoi, dans notre nouveau projet de convention col-

lective, nous demandons que ce comité soit élargi à 8 membres: quatre représentants syndicaux et quatre patronaux. Qu'il y ait également un comité de sécurité de quatre membres pour l'équipe de nuit; ce qui n'existe pas présentement et pourtant le tiers des ouvriers travaillent la nuit.

Mais la demande la plus importante, est que ce comité jouisse d'un pouvoir de décision réel sur le chantier. C'est-à-dire que le président de ce comité puisse répondre immédiatement aux demandes d'inspection et qu'il ait le pouvoir d'arrêter les travaux en cours jusqu'à ce que la situation soit corrigée.



La Sécurité à MARINE c'est Quoi? Rien ou presque Rien

“On ne veut pas sacrifier notre métier”

Quand quatre hommes peuvent faire l'ouvrage qui demande cinq hommes de métiers différents, ça veut dire qu'à chaque équipe de quatre hommes il y a un homme de métier qui disparaît. Ça veut dire, dans le cas de Marine Industries, 500 employés en moins à plus ou moins long terme.

Admettons que le rendement est accru, avec le système des équipes polyvalentes; il est vrai que dans certains cas, des gars de métier doivent se tourner les pou-

ces en attendant de pouvoir exécuter la tâche qui leur est dévolue par leur métier. Les travailleurs de Marine Industries ne sont pas contre le progrès technologique, au contraire. Mais dans une société capitaliste technologique qui pénalise sévèrement les chômeurs (petites compensations, mauvaise réputation...) les travailleurs ne sont pas prêts à sacrifier leur emploi aux dépens de l'évolution technologique.

En principe l'évolution

technologique n'a de sens que si elle est faite pour le mieux être de la population y compris les travailleurs. Mais si cette évolution ne permet que l'accroissement de profits de quelques actionnaires, il serait ridicule de demander aux travailleurs de risquer leur emploi et d'entrer dans la trop nombreuse colonie des chômeurs.

En somme nous pouvons dire que c'est la trop mince préoccupation sociale et humaine du système capita-

liste qui freine son progrès technologique. Et tant et aussi longtemps que le progrès technologique sera une menace sérieuse pour l'emploi et une source constante de chômage, il est évident que les travailleurs freineront cette évolution technologique.

La sécurité d'emploi n'est pas meilleure qu'en 1971, où nous avons sacrifié cinq semaines de salaires contre la fusion des métiers. Nous ne voyons pas pourquoi nous l'accepterions aujourd'hui.

“On aime mieux crever de faim chez-nous que sur le chantier”.

Nos demandes salariales ne sont pas insensées ou exagérées comme le prétendent les administrateurs de Marine Industrie et quelques journalistes locaux.

Les salaires actuels payés à Marine Industrie se situent entre \$3.27 et \$4.07 l'heure pour un salaire horaire moyen d'environ \$3.60 l'heure. Pour des métiers ou des tâches semblables dans les autres industries le salaire horaire dépasse les \$5.00 de l'heure.

Même sans ces comparaisons, la hausse vertigineuse du coût de la vie depuis 3 ans, justifie la hausse de salaire que revendiquent les travailleurs de Marine Industrie. Nous croyons inutile d'insister sur ce point, étant donné que toute la population est consciente de cette hausse, qui ne semble pas vouloir s'arrêter. On a qu'à comparer le prix du boeuf d'une semaine à l'autre et encore mieux d'avec le prix de 1970.

Un autre élément important dans les demandes salariales, c'est la sécurité d'emploi. Rares sont ceux à Marine Industrie qui peuvent se vanter de n'avoir pas été “slaqués” au cours des 3 dernières années. Pour certains ce n'est que pour une semaine, mais pour d'autres ça peut être deux, quatre et même six mois.

Et il paraîtrait que c'est un problème quasi insoluble pour nos chantiers maritimes; ainsi une compensation salariale paraît tout à fait désignée. Une marine marchande nationale contribuerait sans doute à améliorer la situation, mais il ne semble pas que ce soit demain la veille.

Et finalement, ces dernières années les parties patronales, gouvernement y compris, ont tendance à présenter les demandes salariales des syndiqués en présentant des chiffres astronomiques qui ont don de fausser, aux yeux du public, l'importance réelle de ces augmentations. Par exemple: pour exprimer les demandes salariales de 1 dollar par semaine pour 1 million de travailleurs on dira que leurs demandes salariales sont de 52 millions pour une année. Pour la majorité de la population de tels chiffres apparaissent toujours gigantesques.

Quand les compagnies, menacent de fermer leurs portes à cause des augmentations de salaires de leurs employés, il vient rarement à l'idée de la population et même des travailleurs, que la mauvaise administration de la compagnie pourrait en être la cause. M. Filion crie d'ailleurs, depuis des années, qu'il n'existe à peu près pas d'adminis-

trateurs canadiens français qualifiés au Québec, (faut dire qu'il est bien placé pour parler).

de salaires nécessaires à leur bien-être.

Ce qui voudrait dire qu'à cause d'une mauvaise administration d'une entreprise ses ouvriers sont obligés de payer la note, en se voyant refuser des augmentations

Pour illustrer la situation salariale actuelle voici un exemple de budget d'un salarié moyen de Marine Industrie. Tout le monde est en mesure de vérifier ces données.

BUDGET

Famille de 3 enfants

Salaires hebdomadaire moyen brut (40 hres à \$3.75)	\$ 150.00
Salaires hebdomadaire moyen net	\$ 125.00
Salaires mensuel moyen net (\$125.00 x 4)	\$ 500.00

DEPENSES MENSUELLES:

Loyer (Loyer moyen à Sorel ou Tracy plus taxe de locataire ou pour les petits propriétaires)	\$ 100.00
Nourriture (\$45.00 x 4 semaines pour famille de 5 pers.)	\$ 180.00
Vêtements (achat, entretien, nettoyage, cordonnier)	\$ 80.00
Electricité, téléphone	\$ 25.00
	\$385.00

TOTAL DES DEPENSES MENSUELLES:

Après ces dépenses indispensables: - il reste donc à cette famille \$115.00 par mois ou \$28.00 par semaine pour couvrir les autres frais tels que: - chauffage, assurance générales, médicaments, automobile (paiements, entretien, essence...) récréation, loisirs (cinéma, quilles, spectacles, gardiennes...) et autres frais imprévus.

Avec un tel budget, il est impossible d'économiser surtout si on applique ce budget à des familles plus nombreuses.

Et après ça, on viendra dire que les gars de Marine sont bien payés...!

Les syndiqués de Marine participent. Et c'est fort de leur participation que le nouvel exécutif du syndicat peut s'affirmer comme représentatif à la table de négociation. Que ce soit pour les assemblées générales ou pour les assemblées d'information, les salles sont toujours pleines à craquer comme en témoigne cette photo.



MARCEL PEPIN À SOREL

Mercredi dernier, 30 mai, les syndiqués de Marine Industries ont reçu la visite du président de la CSN. Arrivée vers 6.30 heures, c'est dans un atmosphère détendue que Marcel Pepin a partagé les sandwiches et le café d'une centaine de syndiqués de Marine Industries au sous-sol du Conseil central de Tracy. Après ce goûter, M. Pepin a adressé quelques mots aux travailleurs pour leur signaler que sa visite n'avait pas pour but de leur remonter le moral (qui est très bon) mais pour avoir un contact plus intime avec les travailleurs. Il a ajouté qu'il préférerait ce genre de rencontre aux assemblées spectaculaires. "Votre lutte est supportée par tous les travailleurs et si vous avez besoin de moi ou de la CSN, nous y serons".

Marcel Pepin s'est ensuite ren-



Marcel Pepin sur une ligne de surveillance.

du sur les lignes de surveillance pour serrer la pince aux syndiqués. M. Pepin a alors renoué connaissance avec des militants syndicaux de longue date, qu'il avait connu à l'époque où il était négociateur pour la Fédération de la métallurgie.

Ce fut ensuite la rencontre du

conseil de ville de Tracy où Marcel Pepin a accompagné l'exécutif du syndicat et une centaine de travailleurs à l'Hôtel de ville. Cette rencontre devait aboutir à l'adoption d'une résolution du conseil de ville demandant aux autorités responsables d'intervenir rapidement dans le conflit en cours.

M. Norbert Rodrigue, vice-président de la CSN et président par intérim (quand le président est en prison) accompagnait Marcel Pepin.

Nous remercions sincèrement Marcel Pepin et Norbert Rodrigue pour cette visite amicale et chaleureuse.

"LE CÔTE DU NORD": 4. "LE BAIE ST-PAUL": 8.

Samedi dernier, les travailleurs en lock-out de Marine Industrie et ceux de Davie Ship Building se sont livrés une enlevante partie de balle molle qui s'est soldée par la victoire de nos confrères de Lauzon. Notons qu'ils avaient l'avantage du terrain et qu'ils jouissaient d'une plus longue période d'entraînement que nos joueurs.

En effet, les travailleurs du chantier maritime de Lauzon sont en lock-out, eux-aussi, depuis le 3 mai dernier; tout comme l'administration de Marine Industrie, la partie patronale a refusé le dialogue avec le syndicat jusqu'à récemment où les négociations ont repris et semblent s'acheminer vers un règlement du conflit. Nous souhaitons ardemment à nos 2,300 confrères de Lauzon (C.S.N.) une nouvelle convention collective satisfaisante.

LES EMPLOYÉS DE BUREAU AUSSI!

Marine Industrie a congédié ses employés de bureau, qui ne sont aucunement impliqués dans le conflit actuel. S'ils n'avaient pas été syndiqués, on se demande si la cie aurait agit de la sorte. C'est un geste absurde qui pénalise ces syndiqués et qui semble vouloir créer une certaine animosité des employés de bureau envers leurs confrères. Mais c'est ignorer la solidarité syndicale et particulièrement celle des travailleurs de Sorel.

APPUI

Au cours des dernières semaines, le Syndicat national des chantiers maritimes de Sorel inc., a reçu les appuis officiels des conseils de ville de Sorel, Tracy, Ste-Anne de Sorel et St-Joseph de Sorel; ainsi que de l'association des marchands, du parti Québécois et du Conseil central de Tracy (C.S.N.). D'autres appuis importants sont attendus. Leur sens des responsabilités n'en n'exigeait pas moins. MERCI.

CHANTAGE

Saviez-vous que dans la dernière convention collective, une clause très subtile permet à la

partie patronale, dans un conflit en arbitrage avec un employé, de faire intervenir des délits de cet employé datant de 20 ans ou même plus. En effet, un employé qui a 30 années d'ancienneté peut se voir reprocher un délit (majeur ou mineur) qu'il aurait commis il y a 29 ans. On peut s'imaginer le pouvoir de chantage envers un employé que cette clause implique. Le nouveau projet de convention collective demande la revision de cette clause.

LE COMTÉ DE RICHELIEU EST DU BON BORD ???

Souvent, les gens votent pour le candidat du bon bord, parce qu'il paraîtrait que c'est bon pour un comté d'avoir un député au pouvoir; s'il est ministre c'est encore

mieux. A ce compte là, avec un premier ministre et un ministre du travail reliés indirectement au comté et un député-ministre, le comté de Richelieu devrait être choyé! Qu'en pensez-vous? Les travailleurs de Marine Industrie ont leur opinion là-dessus.

LE CÔTE DU NORD

Le bateau "Le côté du Nord", visible du côté de Sorel, était presque prêt pour la livraison au moment du lock-out. Il faut croire que Marine Industrie était en avance sur ses délais de livraison, puisque apparemment une amende de \$2,500.00 par jour de retard serait incluse dans le contrat avec les armateurs français. Et l'on sait bien que la S.G.F. n'oserait pas gaspiller ainsi l'argent des contribuables québécois.



le travail

Edition régionale de Sorel-Tracy

Publié par le Syndicat National des chantiers maritimes de Sorel inc. (CSN)

Produit par le service d'information de la CSN.

Rédaction: Michel Chrétien
Photographie: René Derome

Conception graphique: Jean Gladu