

le travail

Edition spéciale
pour les travailleurs
des chantiers maritimes
VICKERS-MARINE-
DAVIE-GASPÉ

MARS-AVRIL 1980



ALERTE!



**IL NOUS FAUT
UNE MARINE
MARCHANDE**



La construction navale au Québec

Une politique au long cours pour éviter le naufrage

par Michel Nadeau

DES décisions qui seront prises au cours des prochains mois pour ramener à l'équilibre la construction navale au Québec. Une absence de progrès au long cours s'annonce. Le « naufrage » d'un secteur qui courait à près de 4 000 personnes au Québec et 12 000 ailleurs au Canada.

Les cours des dernières semaines ont été particulièrement décevants. Le secteur de la construction navale a subi une baisse technique de la production de 10 à 15% par rapport à l'année dernière. On a observé une « déshumanisation » du secteur au Québec ou, contrairement à ce qui se passe dans les autres régions, les entreprises ont subi une dégradation de ce secteur.

Il est facile de constater que les responsables de l'industrie de la construction navale au Québec sont maintenant les plus libéraux en Amérique du Nord.

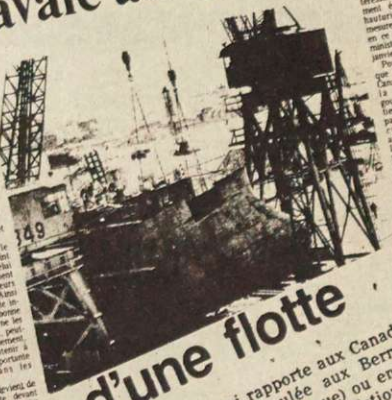
Comment alors expliquer la dégradation de ce secteur? Les responsables de l'industrie de la construction navale au Québec sont maintenant les plus libéraux en Amérique du Nord.

Après le naufrage, heureusement sans mort d'hommes, du cargo « Maurice-Desgagnés », une bien rare attraction québécoise dans la navigation hauturière sous pavillon canadien, il serait grand temps que le gouvernement fédéral s'attelle à la mise sur pied d'une véritable flotte marchande.

Le « Maurice-Desgagnés » était promis à un bel avenir quand, l'an dernier, ce vraquier danois de 4 000 tonnes Desgagnés, une illustre famille de navigateurs du comté de Charlevoix, une liaison entre les ports de Saint-Laurent et l'Europe, afin de développer un marché autochtone d'exportation sur tout monopolisé par les étrangers et les pavillons de complaisance.

On se disait qu'enfin des gens de chez nous mettraient à profit leur « pied marin », atténueraient l'éviction depuis 20 ans de leurs petits caboteurs ainsi que la grande politique d'un Denis de Belleval qui, en 1976, rêvait d'une marine carrément québécoise. Et tout cela pendant que le maître d'oeuvre fédéral subventionnait inconsidérément le transport routier et ferroviaire aux dépens du transport plus économique par bateau.

Aujourd'hui, on compte sur les doigts d'une main les rafflots battant pavillon canadien — à l'heure du boom de l'Arctique et de l'extension des zones de pêche qui sillonnent les eaux étrangères, uniquement sous l'impulsion de particuliers. La seule flotte hauturière qui rapporte aux Canadiens (Canadien Pacifique) ou en Scandinavie (Canadian National) ou aux armateurs, le Canada n'aura jamais une flotte marchande authentique.



Naufrage d'une flotte

Après le naufrage, heureusement sans mort d'hommes, du cargo « Maurice-Desgagnés », une bien rare attraction québécoise dans la navigation hauturière sous pavillon canadien, il serait grand temps que le gouvernement fédéral s'attelle à la mise sur pied d'une véritable flotte marchande.

Le « Maurice-Desgagnés » était promis à un bel avenir quand, l'an dernier, ce vraquier danois de 4 000 tonnes Desgagnés, une illustre famille de navigateurs du comté de Charlevoix, une liaison entre les ports de Saint-Laurent et l'Europe, afin de développer un marché autochtone d'exportation sur tout monopolisé par les étrangers et les pavillons de complaisance.

On se disait qu'enfin des gens de chez nous mettraient à profit leur « pied marin », atténueraient l'éviction depuis 20 ans de leurs petits caboteurs ainsi que la grande politique d'un Denis de Belleval qui, en 1976, rêvait d'une marine carrément québécoise. Et tout cela pendant que le maître d'oeuvre fédéral subventionnait inconsidérément le transport routier et ferroviaire aux dépens du transport plus économique par bateau.

Aujourd'hui, on compte sur les doigts d'une main les rafflots battant pavillon canadien — à l'heure du boom de l'Arctique et de l'extension des zones de pêche qui sillonnent les eaux étrangères, uniquement sous l'impulsion de particuliers. La seule flotte hauturière qui rapporte aux Canadiens (Canadien Pacifique) ou en Scandinavie (Canadian National) ou aux armateurs, le Canada n'aura jamais une flotte marchande authentique.

Le « Maurice-Desgagnés » sombre

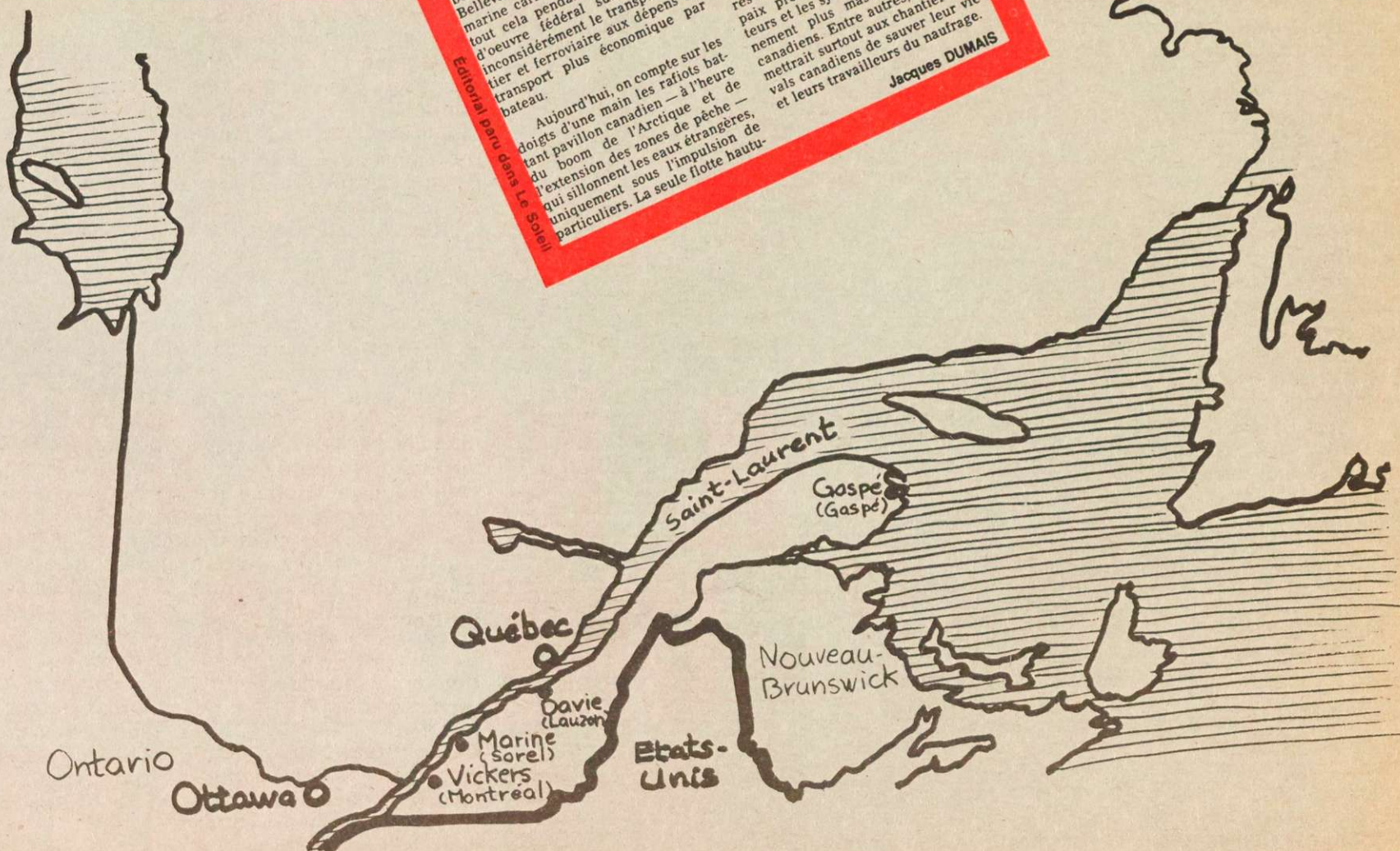
Le Canada n'a plus de marine marchande



DE BELLEVAL:
"PLACE À LA MARINE MARCHANDE DU QUÉBEC!"

Une flotte marchande impliquerait la mise en chantier ou l'acquisition de quelque 200 navires hauturiers d'ici l'an 2 000, une paix prolongée entre les armateurs et les syndicats et un entraînement plus massif de marins canadiens. Entre autres, elle permettrait surtout aux chantiers navals canadiens de sauver leur vie et leurs travailleurs du naufrage.

Jacques DUMAIS



Tous les partis s'entendent pour relancer les chantiers maritimes

« On se serait cru dans une des nos assemblées syndicales », a commenté hier le directeur de la CSN, M. Paul Leduc, après que quatre autres partis politiques eussent exprimé leurs vœux au sujet de la relance des chantiers maritimes. M. Leduc a souligné que le Parti libéral, le Parti progressiste-conservateur, le Parti réformiste et le Parti démocratique ont tous exprimé leur soutien à la construction navale.

« On se serait cru dans une des nos assemblées syndicales », a commenté hier le directeur de la CSN, M. Paul Leduc, après que quatre autres partis politiques eussent exprimé leurs vœux au sujet de la relance des chantiers maritimes. M. Leduc a souligné que le Parti libéral, le Parti progressiste-conservateur, le Parti réformiste et le Parti démocratique ont tous exprimé leur soutien à la construction navale.

Après le naufrage, heureusement sans mort d'hommes, du cargo « Maurice-Desgagnés », une bien rare attraction québécoise dans la navigation hauturière sous pavillon canadien, il serait grand temps que le gouvernement fédéral s'attelle à la mise sur pied d'une véritable flotte marchande.

Le « Maurice-Desgagnés » était promis à un bel avenir quand, l'an dernier, ce vraquier danois de 4 000 tonnes Desgagnés, une illustre famille de navigateurs du comté de Charlevoix, une liaison entre les ports de Saint-Laurent et l'Europe, afin de développer un marché autochtone d'exportation sur tout monopolisé par les étrangers et les pavillons de complaisance.

On se disait qu'enfin des gens de chez nous mettraient à profit leur « pied marin », atténueraient l'éviction depuis 20 ans de leurs petits caboteurs ainsi que la grande politique d'un Denis de Belleval qui, en 1976, rêvait d'une marine carrément québécoise. Et tout cela pendant que le maître d'oeuvre fédéral subventionnait inconsidérément le transport routier et ferroviaire aux dépens du transport plus économique par bateau.

Aujourd'hui, on compte sur les doigts d'une main les rafflots battant pavillon canadien — à l'heure du boom de l'Arctique et de l'extension des zones de pêche qui sillonnent les eaux étrangères, uniquement sous l'impulsion de particuliers. La seule flotte hauturière qui rapporte aux Canadiens (Canadien Pacifique) ou en Scandinavie (Canadian National) ou aux armateurs, le Canada n'aura jamais une flotte marchande authentique.

IL FAUT SAUVER LES CHANTIERS MARITIMES

Depuis des années, la Fédération de la métallurgie, des mines et des produits chimiques (CSN) participe à la lutte des travailleurs pour que le Gouvernement fédéral établisse une politique à long terme pour les chantiers maritimes et crée une marine marchande.

Aujourd'hui, plus que jamais, nous sommes convaincus qu'il faut continuer cette lutte, se regrouper, s'organiser pour protéger nos emplois dans les chantiers maritimes.

La Fédération fera d'ailleurs du **DROIT AU TRAVAIL** le thème de son prochain congrès (du 7 au 10 mai). Elle mettra un accent particulier sur la protection des emplois dans les chantiers maritimes ainsi que sur la protection des travailleurs touchés par les fermetures et les licenciements. Nous y discuterons de la nécessité de créer une caisse de stabilisation de l'emploi pour maintenir les revenus des travailleurs touchés par les fermetures et les licenciements.

Dans les chantiers maritimes, les pressions que les travailleurs ont exercées dans le passé ont permis de maintenir plusieurs centaines d'emplois.

Il nous faut aujourd'hui s'unir pour augmenter notre rapport de force car c'est la seule façon de faire valoir nos revendications et d'exiger la création d'une marine marchande.

**Sylvio Gagnon, président
Fédération de la Métallurgie**

Les travailleurs des chantiers doivent mener une action **SOLIDAIRE**

Au cours de l'automne 1979, le Gouvernement fédéral a distribué pour quelque 150 millions de dollars de contrats aux divers chantiers maritimes à travers le Canada.

La part des chantiers maritimes du Québec fut plus que minime. En effet, seule la Vickers de Montréal a obtenu un contrat d'environ 11 millions de dollars pour la reconversion du "Preserver" de la Marine Royale.

Globalement, les chantiers maritimes du Québec ont donc obtenu en tout et partout sept pour cent (7%) du programme d'urgence adopté par le Gouvernement fédéral pour venir en aide aux chantiers navals. Pourtant, s'il y a un endroit où la situation des chantiers maritimes est particulièrement précaire, c'est bien au Québec.

Au début de décembre 1979, le Gouvernement était renversé par les libéraux et les néo-démocrates, et le Canada était à nouveau plongé en période électorale.

Et en période électorale, c'est bien connu, c'est le moment propice pour faire des promesses, et encore des promesses. Surtout, ces "bonnes vieilles promesses" qui **pognent** tou-

jours et qui à la longue sont devenues une véritable risée.

Tous les partis politiques fédéraux ont donc profité de la dernière période électorale pour promettre avec fanfares et trompettes, la relance de l'activité dans les chantiers maritimes, sous une forme ou sous une autre. **Comme à chaque élection**, l'histoire se répète donc.

Un promesse de politicien, en temps d'élection, ça presque toujours été, et c'est encore la plupart du temps, une "bonne blague". L'histoire des chantiers maritimes du Québec en est un des exemples les plus frappants.

Ça fait plus de vingt ans qu'à chaque élection, on promet à coup de promesses la relance des chantiers maritimes du Québec. Or, depuis vingt ans, l'activité sur les chantiers maritimes du Québec n'a pas cessé de décliner, peu importe les promesses qui avaient été faites, et peu importe le parti qui était au pouvoir.

Encore une fois, au cours des deux derniers mois, les travailleurs des chantiers maritimes du Québec ont été abreuvés à l'occasion d'une nouvelle élection fé-



dérale. Maintenant, est-ce qu'il y aura autre chose que du **vent** une fois les élections terminées, et le temps des promesses passé?

Les chantiers maritimes (de Gaspé à Montréal, en passant par Lauzon et Sorel) sont d'une importance stratégique en ce qui concerne le développement économique du Québec, quand on sait l'importance qu'a pour nous la position géographique du fleuve Saint-Laurent, et de la voie maritime du même nom.

Le Saint-Laurent est l'artère principale, le nerf vital du Québec, en même temps qu'il est la principale voie de pénétration en Amérique du Nord. En ce qui regarde l'économie québécoise, il est d'une importance stratégique, et toute l'activité économique qui s'y rattache (particulièrement la vie des chantiers maritimes) devrait donc jouir d'un appui important du Gouvernement du Québec et du Gouvernement du Canada. Mais un appui solide, non les habituelles promesses.

Cette situation, le Gouvernement fédéral la connaît, le Gouvernement du Québec la connaît, et les patrons des chantiers maritimes, tant au Québec

qu'au Canada, la connaissant également très bien.

Et nous aussi nous la connaissons, car c'est nous, les travailleurs des chantiers maritimes qui en ont toujours fait les frais. Les licenciements successifs dans l'ensemble de nos lieux de travail, que ce soit à Lauzon, à Sorel ou à Montréal, c'est nous qui en avons souffert.

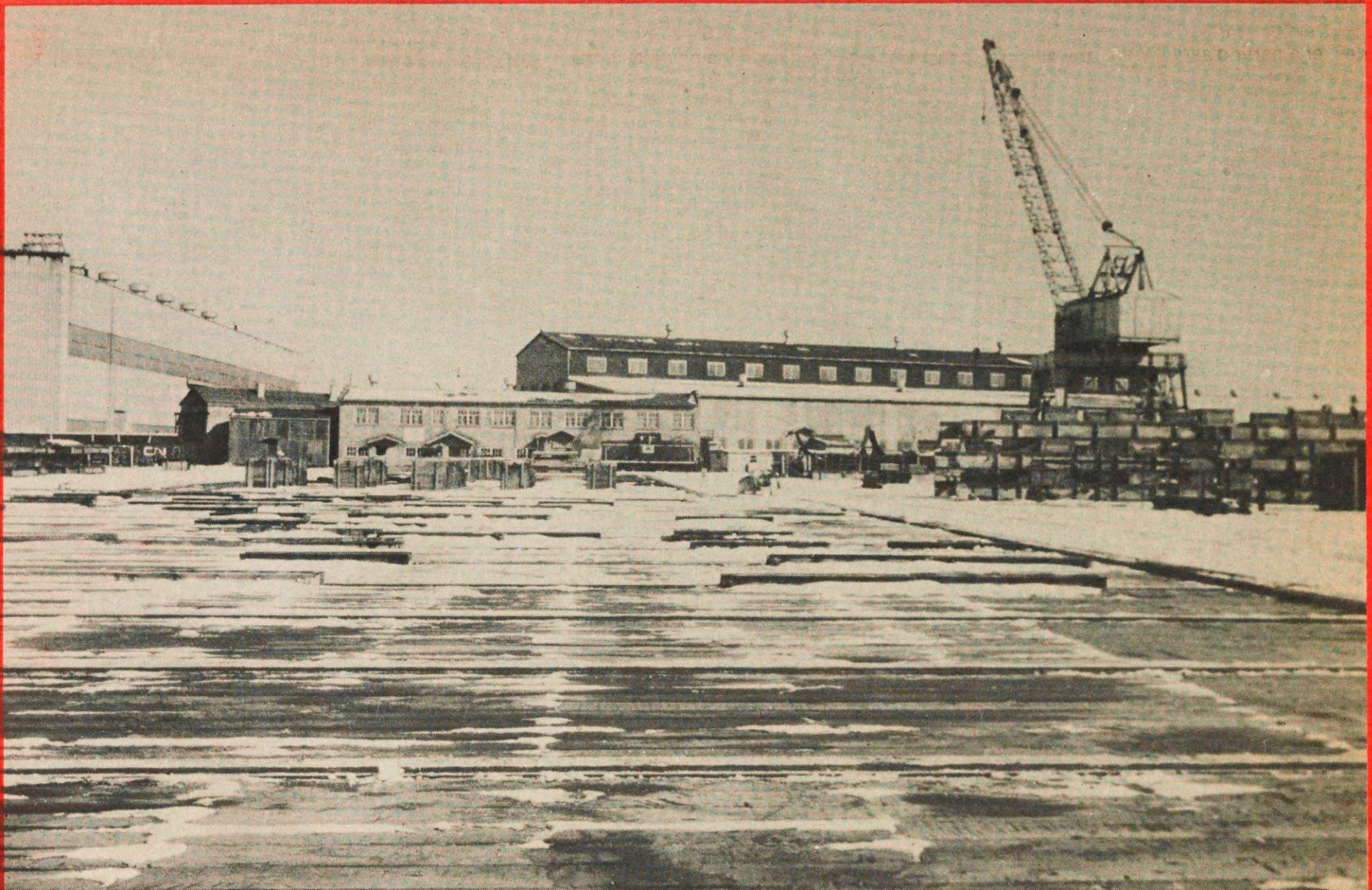
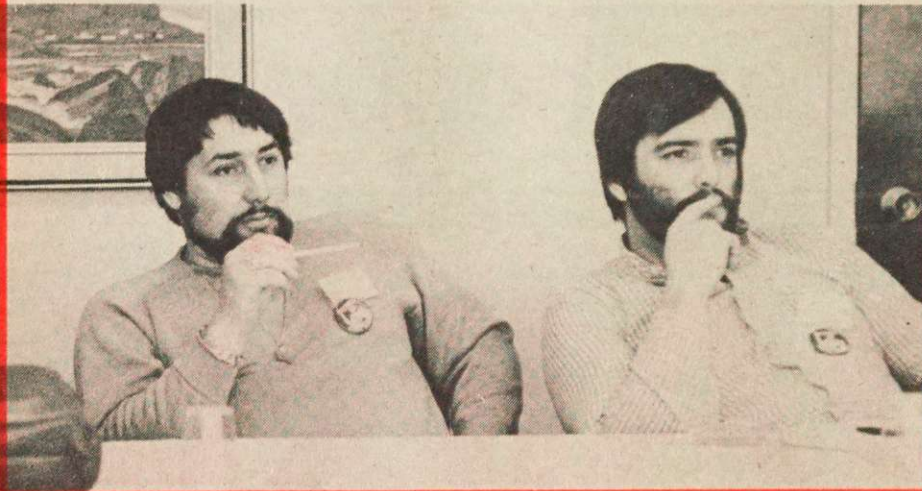
Tous les travailleurs des chantiers maritimes du Québec doivent donc organiser **ensemble et solidairement** la lutte syndicale pour protéger leurs droits, assurer leurs emplois, améliorer leurs conditions de travail.

Ensemble, parce que s'ils éparpillent leurs forces, ils perdront à la fois la cohésion nécessaire pour articuler la lutte, et l'impact nécessaire pour la mener à terme. **Solidairement**, parce que les travailleurs forment une force collective et que la lutte pour la protection des emplois dans les chantiers navals est une lutte commune qui concerne **tous les travailleurs** des chantiers, qu'ils soient de Lauzon, Sorel ou Montréal.

**François Péloquin,
président
branche des chantiers
maritimes**



Les représentants des syndicats des chantiers maritimes de Vickers, de Marine et de Davie, en compagnie du président de la branche des chantiers maritimes, François Péloquin, et du vice-président de la CSN, André L'Heureux, lors du congrès de la Fédération des mines, de la métallurgie et des produits chimiques, au début de mars.



Les travailleurs se rappellent qu'avant cet endroit, "c'était plein de bateaux". Aujourd'hui, c'est un vide et désolé, car il n'y a plus de bateaux à construire sur les chantiers à Sorel.

Les licenciements inquiètent les travailleurs des chantiers

- Clément Fleury

"Chez nous, les mises-à-pied sont fréquentes. On ne sait jamais si le lendemain on va pouvoir travailler. Un jour, on embauche 200 ou 300 travailleurs, puis 15 jours plus tard, il y en a autant qui sont licenciés. C'est un continuel va et vient qui inquiète les travailleurs".

Selon Clément Fleury, travailleur à la Davie Shipbuilding de Lauzon et

président du syndicat, les chances pour les travailleurs licenciés de se trouver du travail sont à peu près inexistantes, à cause du fort taux de chômage, et de la vocation peu industrielle de la région de Québec-Lévis-Lauzon.

"C'est à peu près la seule industrie dans notre coin. Le chantier de la Davie est situé en banlieue de Québec, et Québec c'est une

ville de fonctionnaires, comme Ottawa, et il n'y a pas d'industries d'importance."

Dans la région immédiate de Lévis-Lauzon, il y a entre 1,500 et 1,800 travailleurs qui sont directement touchés par les licenciements qui se sont succédés au cours des dernières années.

"Sans oublier, rappelle Clément Fleury, qu'il y a des

enfants qui grandissent et qui sont des enfants de travailleurs de la Davie. Eh bien! non seulement les parents risquent de perdre leur emploi, mais les enfants risquent de ne jamais en trouver".

"Il y a des travailleurs, chez nous, ajoute-t-il, qui sont mis à pied depuis tellement longtemps à cause du manque de travail, et à cause de l'absence d'une poli-

tique gouvernementale pour une marine marchande, qu'ils sont sur le bien-être social et qu'ils risquent de le demeurer longtemps".

DAVIE

Un millier de travailleurs seront mis à pied chez nous

- Jean-Pierre Péloquin

"Il n'y a plus de navires à construire à Marine Industries, et à partir d'avril il y a un minimum de 800 travailleurs qui vont être mis à pied. Ces mises-à-pied vont s'échelonner jusqu'en décembre et vont surtout toucher les travailleurs de métiers de finition, comme les plombiers, les mécaniciens, les électriciens, les ferblantiers, etc."

Jean-Pierre Péloquin, le nouveau président du

Syndicat des travailleurs de Marine, précise que les travailleurs, dans les métiers d'acier, vont peut-être s'en ressentir un peu moins à cause d'une deuxième ligne de wagons de chemin de fer qui va être en opération jusqu'en novembre.

"Mais après, dit-il, s'il n'y en a plus de wagons, ça va entraîner encore 500 mises-à-pied au minimum et même peut-être plus".

Avec le taux de chômage qu'il y a à Sorel et dans la région, il y a peu d'ouvertures pour les ouvriers licenciés de Marine. On sait l'importance des chantiers dans l'économie sorelloise, et surtout l'effet d'entraînement sur les autres industries de la région puisqu'il est prouvé que chaque emploi dans les chantiers maritimes en crée trois dans les industries connexes.

Dans les bureaux de Marine, la situation n'est guère plus reluisante, puisqu'avec le ralentissement sur les chantiers, automatiquement on va sabrer dans le personnel de bureau.

"Déjà, il y a eu des licenciements en novembre dernier, de dire Roland Simonot, le vice-président du Syndicat des employés de bureau de Marine, et au dé-

but de l'été, le total des licenciements pourrait atteindre la centaine s'il n'y a pas de contrats sur le carnet de commande de la compagnie".

MARINE

Une marine marchande, ça ne peut que nous favoriser

- Fiorino Bianco

"De plus en plus, les réparations se font à l'extérieur du Canada, et on n'a aucun contrôle sur cette situation", déclare Fiorino Bianco, le président du Syndicat des travailleurs du chantier maritime de la Vickers de Montréal.

"Il nous faut une marine marchande, dit-il, parce qu'autrement s'il ne se fait plus de construction maritime chez nous dans les

chantiers du Québec, il y aura des répercussions également sur les réparations de navires. Une marine marchande, ça ne peut que nous favoriser en ce qui regarde les réparations".

Actuellement, il y a environ 1,200 travailleurs à la Vickers, et on prévoit, du moins pour cette année, une certaine stabilité dans la main-d'oeuvre.

Mais les travailleurs de

Vickers doivent être attentifs à ce qui se passe actuellement à Marine. "Ce qui se passe à Sorel, de dire Fiorino Bianco, c'est terrible. Ça fait penser à ce qui s'est passé chez nous à Vickers en '69. Ça avait été le désastre."

Le président du Syndicat des travailleurs de Vickers est catégorique sur la nécessité pour le gouvernement fédéral de passer une loi pour obliger les bateaux

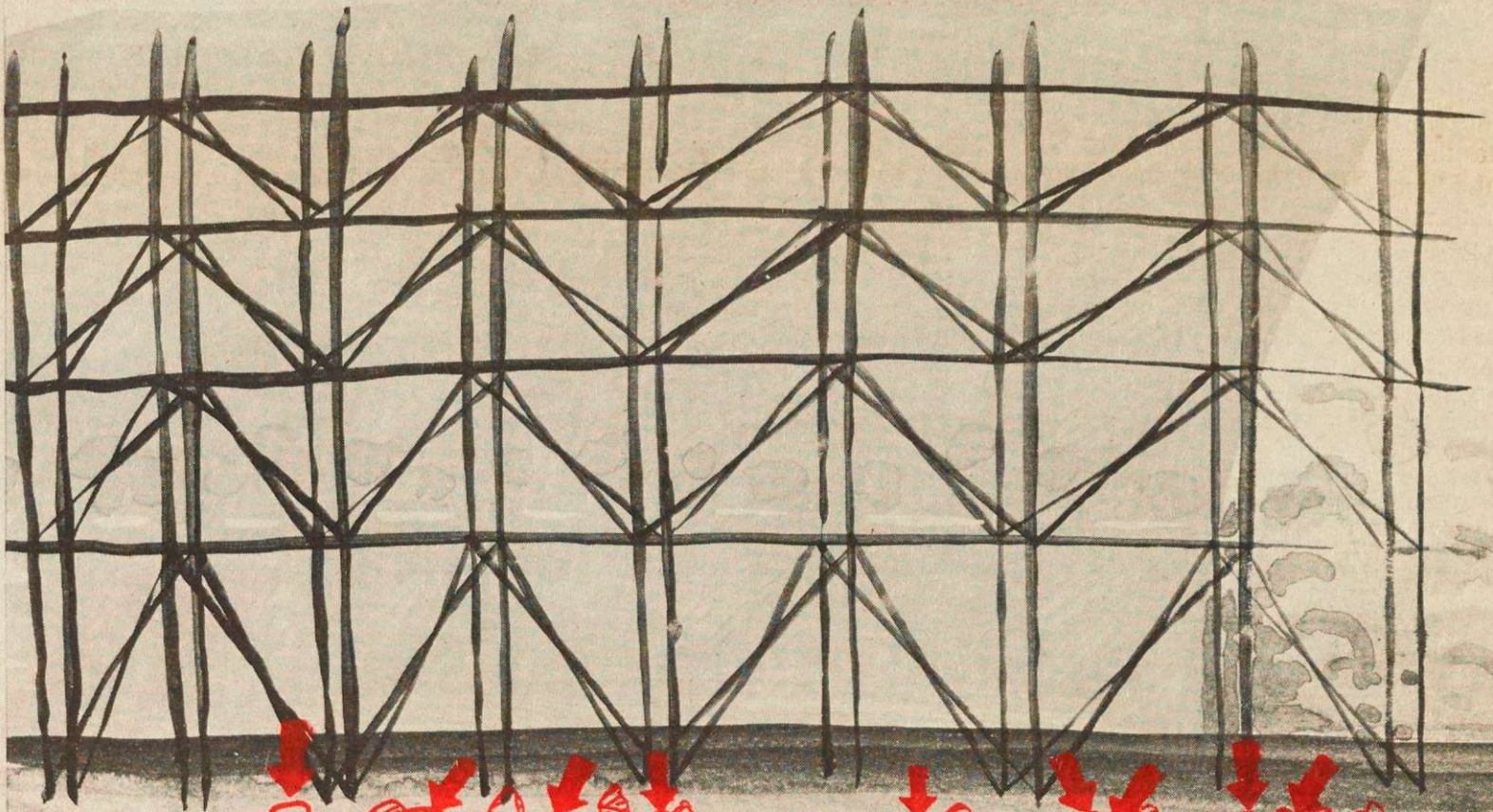
qui naviguent dans les eaux canadiennes à se faire réparer sur place.

"La solution est pourtant simple, dit-il, il faut un meilleur code de sécurité, parce que la code de sécurité actuel n'est pas assez sévère pour certains "paquets de ferraille" qui naviguent dans nos eaux. On veut ce qui existe ailleurs, dit-il, notamment aux États-Unis avec le Jones Act qui

oblige les armateurs à utiliser dans les eaux américaines des navires construits aux États-Unis, réparés aux États-Unis et manoeuvrés par des équipages américains".

VICKERS

**TANT QU'IL N'Y AURA PAS DE
BATEAUX A CONSTRUIRE...**



NOUS VIVRONS D'INQUIETUDE

Depuis longtemps, les travailleurs des chantiers maritimes du Québec réclament la création d'une marine marchande. C'est pour eux la démarche la plus importante pour mettre fin au marasme dans l'industrie de la construction navale.

Des bateaux, il ne s'en construit presque plus au Québec. Si on ne trouve pas au plus tôt des solutions, l'activité dans les chantiers maritimes, en ce qui concerne la construction navale, risque de tomber à zéro.

"La création d'une marine marchande, de dire le président du Syndicat des travailleurs du chantier de la Davie, Clément Fleury, c'est un besoin essentiel pour essayer de planifier le travail sur les chantiers maritimes, surtout si en plus on veut que le développement du Grand Nord se fasse au profit des Canadiens".

À Lauzon, les travailleurs des chantiers ont connu régulièrement des périodes creuses. À tous les sept ou huit ans, il y a eu des licenciements massifs. Ils viennent justement de passer une de ces périodes creuses, alors que pendant une période assez longue, il y a eu à peine 900 emplois de disponibles sur une possibilité de 2,700.

Aujourd'hui, c'est à Marine que la situation est la plus catastrophique, alors que près d'un millier de travailleurs perdront leur emploi au cours de l'année.

Le président du Syndicat des travailleurs de Marine, Jean-Pierre Péroquin, l'exprime clairement en disant: "Des bateaux, il

n'y en a plus à Marine. Une marine marchande, c'est impératif pour les travailleurs, et ça l'est aussi pour l'économie de toute la région de Sorel".

Les partis politiques

Tous les partis politiques, au cours de la dernière élection fédérale ont parlé de la nécessité d'avoir une marine marchande, y compris le parti libéral aujourd'hui au pouvoir.

Citons quelques extraits d'un article paru dans La Presse, peu avant l'élection du 18 février, et où le député de Laprairie, Pierre Deniger, ex-conseiller de l'ancien ministre des Transports, Otto Lang, confiait aux journalistes Michel Girard et Pierre Gingras les propos suivants:

"Le parti libéral s'engagera d'ici peu à doter le Canada d'une marine marchande dont la réa-

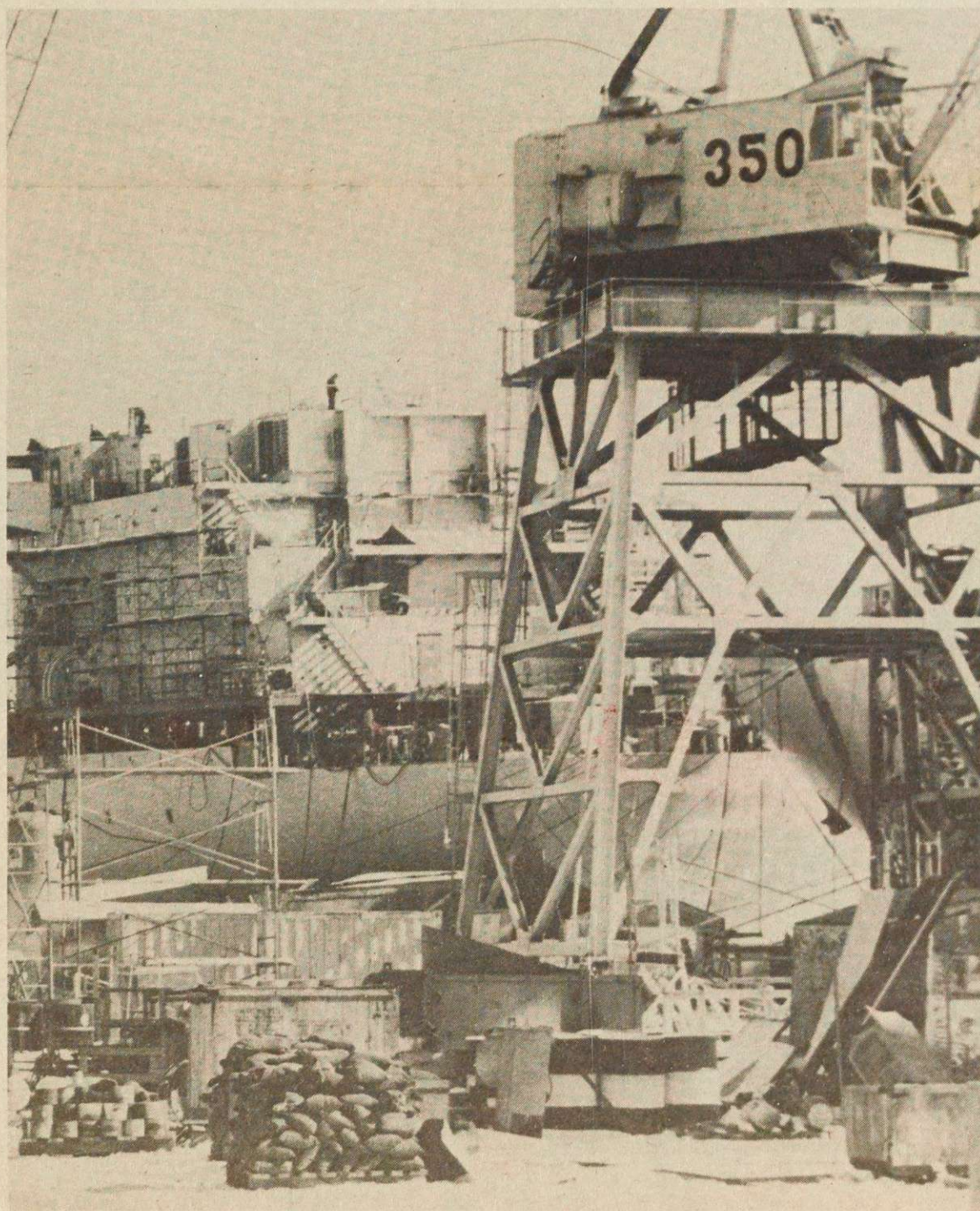
lisation pourrait être vraisemblablement terminée d'ici cinq ans, s'il est porté au pouvoir le 18 février prochain".

D'après M. Deniger, "le gouvernement fédéral n'aurait pas à déboursier des sommes importantes pour mettre en place cette marine marchande de concert avec les entreprises privées possédant des flottes de bateaux. Il faut s'attendre par ailleurs à ce que la marine

marchande canadienne revendique l'exclusivité du transport maritime dans l'Arctique de même que dans les eaux situées au nord du Canada".

Dans le même article, on cite les propos suivants du député Louis Desmarais, ex-président du Canada Steamship Lines et membre du comité des Transports du Parti libéral du Canada: "Le Canada n'a plus le choix: il nous faut notre propre marine marchande afin d'assurer notre indépendance au niveau du transport de nos produits importés et exportés. Si on ne se dote pas d'une telle marine marchande, nous continuerons d'être à la merci des flottes étrangères qui peuvent nous envoyer au diable du jour au lendemain. On sait à quel point une crise internationale se fait de plus en plus sérieuse".

"Pour instaurer cette marine marchande, selon M. Desmarais, le gouvernement fédéral devra passer une législation obligeant les bateaux transportant nos produits à battre pavillon canadien dans les eaux internationales. Cela signifie que le Canada aura à ce moment-là le plein contrôle sur les flottes de bateaux le desservant. Il pourra profiter des retombées économiques qu'entraîne le transport par bateaux des produits (un chiffre d'affaires d'environ \$3 milliards par année), forcer l'engagement de plusieurs milliers de marins canadiens, garantir le transport de ses produits à importer et à exporter et **permettre à ses chantiers maritimes de mieux fonctionner en obtenant de nouveaux contrats de construction de bateaux.**"



IL FAUT S'UNIR SE MOBILISER

La lutte entreprise en faveur d'une marine marchande doit être une lutte collective. Il faut que les travailleurs de tous les chantiers maritimes du Québec s'unissent, se mobilisent. C'est la seule façon d'arriver à un résultat. Pour assurer nos emplois, il faut lutter pour relancer l'activité sur les chantiers maritimes. Une marine marchande, il nous la faut, et nous l'aurons.

La majorité des travailleurs sont aujourd'hui convaincus de la nécessité de l'implantation d'une marine marchande, mais ils savent aussi, et l'histoire du syndicalisme au Québec est là pour le prouver, que si les travailleurs ne s'occupent pas de leurs affaires, il n'y a personne d'autre qui va vraiment s'en occuper.

Les travailleurs des chantiers maritimes et les proprié-

taires de chantiers ne parlent pas le même langage. Les premiers veulent gagner leur vie décemment, et dans des conditions décentes. Les seconds veulent faire des profits, c'est tout ce qui les intéresse.

Le problème des chantiers maritimes est trop global pour fonctionner chacun dans son coin à faire son petit effort.

Il faut faire un consensus parmi les travailleurs et faire un front commun pour régler les problèmes qu'on connaît dans nos chantiers respectifs, problèmes qui reviennent périodiquement. C'est la seule façon de protéger nos emplois, et de pouvoir envisager, pour nous travailleurs, et pour nos familles, nos enfants, un avenir meilleur, plutôt que le chômage et le bien-être social.



Ce journal a été produit par la Branche des chantiers maritimes avec la collaboration du Service d'action politique de la CSN.

