



MAI 1982

**ÉDITION SPÉCIALE**

# nouvelles csn

**Pour la  
relance  
du naval**



**À MARINE INDUSTRIE**

# SOREL: ZONE DÉSIGNÉE

## Marine y est pour quelque chose

### Un taux de chômage alarmant

“Zone désignée” cela veut dire qu’il s’agit d’une région où le taux de chômage est intolérable: qu’on n’entrevoit pas le moment où prendront fin les mises à pied massives et où on devra nécessairement injecter les sommes requises pour relancer l’économie.

Au Québec, il y en a trois dont Sorel, depuis le printemps 81. Habituellement, une région devient “zone désignée” lorsque sa principale industrie est en déclin. À Sorel, c’est le naval qui est malade, lui qui assumait 36.7% des effectifs ouvriers totaux. 2,000 mises à pied ces trois dernières années à Marine Industrie, ce qui a porté le taux de chômage à 35%, soit 9,000 travailleurs (euses) sur les 21,000 que compte la population active sorelloise. À elle seule, Marine Industrie Ltée a forcé 800 travailleurs à épuiser leurs prestations d’assurance-chômage pour se

retrouver sur l’assistance sociale. 700 autres doivent suivre leur exemple sous peu.

Le déclin du naval à MIL provoque aussi un effet d’entraînement. Selon des chiffres fournis par la Corporation de développement économique, 28 entreprises de la région ont dû fermer leurs portes, faute d’écoulement des stocks en 1981. Dans les premiers mois de 1982, on anticipe au moins 15 fermetures. Sorel vit actuellement la pire crise qu’elle n’ait jamais connue avec tout ce que cela implique comme conséquences dans le secteur des services.

### À Marine: après les Simard: la SGF

Bon nombre des travailleurs de MIL constatent que les choses n’ont pas véritablement changé depuis que la Société Générale de Financement (SGF) du gouvernement québécois a acquis majoritairement l’entreprise en 1965 et à part entière en 1979.

Après le célèbre empire de la famille de “Joseph Simard” érigé à partir des profits de l’effort de guerre entre 1939-1945, voici que la SGF décide de modifier sa vocation et d’en faire subir les effets sur le dos des travailleurs. De 1972 à 1979, le chantier naval de Sorel était l’un des plus occupés au Canada. Depuis, la situation n’a cessé de se détériorer.

### Résultat: baisse de l’emploi

Depuis 1979, le nombre d’employés horaires à Marine Industrie est passé de 3,000 à 1,500. Ce phénomène est dû en grande partie à la décision de la SGF de trans-

former MIL en une grande “machine shop” où les grands projets de construction de bateaux n’ont plus leur place. Au cours des deux dernières années, la compagnie n’a construit que deux petits traversiers. N’eurent été des multiples interventions du syndicat des employés horaires, MIL aurait fermé sa division navale en douce. Pour ce faire, MIL a même décidé de faire face à la possibilité d’un arrêt de travail généralisé en imposant la flexibilité des métiers, afin de prouver la non-rentabilité de sa division navale: mais en vain.

Les perspectives d’emploi sont par ailleurs, peu reluisantes, comme le démontre ce tableau de prévisions de main d’oeuvre horaire, préparé par MIL.

### PRÉVISIONS DE MAIN D’OEUVRE HORAIRE\*

	Fév. 1982	Juin 1982	Oct. 1982	Fév. 1983
Contrats				
Cale sèche	350	504	113	—
Géophysique		6	165	250
Wagons	234	—	—	—
Total heures	1,555	1,419	1,159	—

\* 24 février 1982

# LES CHOIX DE MARINE IND.

## L'HYDRO-ÉLECTRIQUE

## LE FERROVIAIRE



L'essor de la division hydro-électrique à MIL a commencé à se faire sentir en 1965, lorsque la SGF achetait la majorité des actions de l'entreprise. En injectant massivement les sommes nécessaires, le gouvernement équipa la division hydro-électrique à ce point qu'elle est maintenant devenue **la principale activité des chantiers**. Voyant bien que MIL voulait délaissier sa division navale, les grands de ce secteur, Bill Withe, Marcel Lafranche, Louis Rochette et d'autres, ont quitté la compagnie pour aller à la Davie Ship à Lauzon où ils ont à eux seuls relevé le chantier de cette ville, aujourd'hui Dome Petroleum. On y constate facilement l'intention de MIL, d'autant plus que l'automne dernier J.Y. Leblanc, président de Sometal de Rimouski est nommé sur le conseil exécutif de MIL. Sometal, acheté par MIL, se spécialise dans l'usinage diversifié. Ensuite, Alstom (France) acquiert 35% des actions de MIL, dans le but de créer un puissant cartel dans le secteur hydro-électrique. Comme le disait si bien J.



Roch Brisson, président de MIL, lors de l'annonce de l'achat de Sometal, le 25 août 1981, "**... l'acquisition de Sometal s'inscrit dans le cadre d'un important programme de diversification des activités industrielles**", et de poursuivre le PDG: "**Ce dernier secteur, l'industriel, se verra accorder à MIL une importance toute particulière au cours des prochaines années et c'est pourquoi l'association avec Sometal s'inscrit harmonieusement à notre plan de développement**". Voici donc des propos qui ne laissent aucun doute sur l'intention d'abandonner le naval... surtout si l'on sait que toute la force d'investissement de MIL y est consacrée.

La construction de wagons à MIL constitue le deuxième secteur privilégié de la direction. L'avenir dans ce domaine est plus qu'incertain et la compagnie est bien mal placée pour prétendre que ses investissements seraient plus rapidement rentables dans ce secteur, que dans le naval.

## ET POURTANT, DE FAIBLES PERSPECTIVES:

Pourtant, malgré la quasi-intégration de la division hydro-électrique de MIL à l'approvisionnement d'équipement d'Hydro-Québec, l'avenir n'est pas nécessairement prometteur. La hausse des taux d'intérêt, le rythme de l'inflation, la perte du pouvoir d'achat des travailleurs sont autant d'éléments qui ont favorisé un ralentissement de l'économie. Le climat de récession a donc eu pour effet de retarder plusieurs projets de développement hydro-électrique. Dans les milieux pétroliers internationaux, on hésite à prédire une nouvelle augmentation du prix du pétrole brut, d'où l'incertitude qui règne dans le secteur hydro-électrique.

Lors d'une rencontre survenue le 6 mars dernier à Ottawa, monsieur Michael Spijs, responsable du dossier ferroviaire au M.I.C. a déclaré qu'**il existe actuellement un imposant surplus de wagons sur le continent nord-américain**, et qu'après l'adjudication des contrats de construction de 1,200 wagons de son ministère prochainement... "**il y aura une stagnation de ce secteur d'activité économique pour quelques années**". Pourtant, à MIL, on parle d'investir 8 millions pour relocaliser les opérations sur une seule ligne de production. MIL compte obtenir une part des contrats du Fédéral "entre 250 et 500 wagons", selon les propres termes du PDG Jean Roch Brisson. **Bien peu d'espoir, pour autant d'argent.**

## VIVRE UNE FERMETURE



**“On dirait qu’il y a du monde à Marine qui ne veulent plus de naval... s’ils voulaient réellement, ils pourraient!”**

Marcel Durocher a 50 ans. Père de famille, il est établi à Sorel depuis 1941 et a travaillé pendant 20 ans à Marine comme électricien. Malgré son expérience, il y a toujours 5 ou 6 gars en avant de lui sur la liste de rappel. En août 1981, ses prestations d’assurance-chômage venaient à échéance. Depuis, un seul travail: un mois et demi à Hydro-Québec, avant d’être blessé au travail puis bénéficier des chèques de la Commission des accidents du travail. C’est son seul revenu.

### Denis Durand

“Pour moi, la fermeture de la division navale à Marine ça veut dire l’expatriation.”

“J’ai été mis à pied à Marine en septembre 80, pis j’ai jamais été rappelé régulièrement après”...“seulement deux trois petites jobines.”

Montréal, au cours de sa mise à pied, songe sérieusement à quitter Sorel d’où il est originaire. Ses espoirs sont tournés vers Lauzon en banlieue de Québec, à la Davie Ship. Il espère obtenir une réponse avant l’échéance de ses prestations d’assurance-chômage dans trois semaines.

Denis est d’avis que la direction de Marine est peu intéressée à relever le niveau d’emploi dans le naval et que son intention est d’obtenir un petit contrat à la fois sans en avoir une série.

### Marcel Durocher

**“Je compte retourner à MIL s’ils me rappellent. Mais ça va prendre des bateaux.”**

**“Si Marine voulait réellement en construire, elle pourrait.”**  
**“Ils font exprès pour soumissionner trop haut.”**

**“Ils s’occupent pas ben ben de nous autres, ça les intéresse pas, ils font leur petite business et ce qui t’arrive, ça les inquiète pas.”**

L’exemple de Denis Durand, entré à MIL au mois d’août 71, est celui de centaines d’autres qui attendent toujours de regagner leur emploi. Avec 9 ans d’expérience... comme tuyauteur... c’est difficile de se trouver du travail dans sa spécialité. Denis Durand, qui a réussi à travailler pendant quelques mois dans le transport à

## EN DÉPIT D’UN NAVAL PROMETTEUR:

**“LE MARCHÉ DES 10 PROCHAINES ANNÉES”**

Dans son étude commandée par le comité d’adaptation communautaire, le consultant Christian Jasmin a défini le marché potentiel dans la construction navale au cours des prochaines années. L’étude démontre que les commandes pour le gouvernement fédéral ou des compagnies canadiennes au cours des 10 prochaines années sera de 400 nouveaux navires d’une valeur estimative de 34 milliards de \$ (1981). Il est par ailleurs écrit que le marché envisageable pour Marine (sur une base d’élimination

par rapport aux contraintes physiques uniquement) sera de 90 navires entre 1981-85 et de 103 navires entre 1986-91.

Dans le secteur des bateaux commerciaux (soient ceux de pêche, pour les grands lacs, la voie maritime et le cabotage) le marché accessible à MIL pour les 10 prochaines années, sera de 116 bateaux et de 12 traversiers commandés par le Canadien National et la Société des Traversiers du Québec. Pour les frégates, le gouvernement fédéral aura besoin de 44 navires, dont 25 seront accessibles à MIL et ce, sans parler du marché stable que représente celui de la construction de plateformes “off-shore”, évaluée à plus de 26 milliards d’ici à 1990.

Au Québec, il y a un an à peine, les chantiers maritimes étaient les plus démunis au Canada. Depuis l’acquisition de Davie Ship de Lauzon par Dome Petroleum, il semble que ce chantier bénéficiera d’importants investissements en vue de le moderniser. Un projet global de 250 millions.

**À MARINE INDUSTRIE: c’est le statu quo. Aucun investissement majeur.** N’eurent été des multiples démarches du syndicat des employés horaires, le naval serait disparu à Sorel. **MIL doit prendre les décisions qui s’imposent, et c’est le moment!...**

### IL FAUT INTÉGRER MIL

Pour que Marine puisse s’assurer d’un avenir sécuritaire dans le naval, elle doit procéder à son intégration à un marché stable, tels l’exploration pétrolière au large des côtes canadiennes ou encore celui du transport maritime national. En fait: **appliquer au naval ce qui a été fait à l’hydro-électrique par l’entremise d’Hydro-Québec et de Alstom.** Pourquoi MIL construirait-elle des cales sèches pour les autres chantiers navals de l’est du Canada, sans le faire pour elle-même? MIL s’est-elle véritablement penché sur la possibilité d’installer une cale sèche à l’embouchure de la rivière Richelieu, sur les rives du St-Laurent? MIL n’est-elle pas le seul chantier naval de l’est canadien qui ne possède pas sa cale sèche? Cette intégration, dont nous avons parlé, doit être accompagnée d’une réorganisation du chantier, dans le but d’augmenter son marché potentiel des prochaines années.

### PRENDRE LES DÉCISIONS AU BON MOMENT

Au cours des dernières années et surtout depuis l’acquisition complète de MIL par la SGF en 1979, rien n’a été fait pour sortir de la psychose de la mévente des 6 cargos grecs qui risqua de mettre la SGF en faillite. Alors que les autres chantiers de l’est du Canada procédaient à des vastes réorganisations de leurs chantiers navals, MIL piétinait. Dans les autres chantiers, la production est directement intégrée au fonctionnement de consortiums reliés au domaine du transport maritime ou de recherche pétrolière. Citons les cas de Port Weller en Ontario, fournisseur Upper Lake, transporteur des grands lacs, de St. John Shipbuilding à St-Jean Nouveau Brunswick, intégré à Irving (consortium industriel et de transport pétrolier).



## QU'ONT FAIT LE PQ ET LA SGF POUR LE NAVAL DEPUIS 1978?

Si la construction navale est en pleine stagnation à Sorel depuis 1978, c'est parce que le gouvernement Lévesque a ordonné à la SGF qu'elle cesse ses activités en ce domaine, à la suite de la triste histoire des bateaux grecs. Ce fiasco financier de 100 millions de dollars a créé un climat de panique au sein du gouvernement si bien que depuis ce moment, on assiste à la fer-

meture progressive du chantier.

Le mandat initial de la SGF est de voir à l'industrialisation du Québec. Ces interventions des dernières années se sont principalement tournées vers le domaine du papier et de la pétrochimie. Les sommes recueillies par la vente de 35% des actions de MIL à Alsthom ont

même servi à assumer le coût d'acquisition d'une part de celles de la Domtar. Comme nous pouvons le constater, ce n'est pas l'argent qui manque à la SGF et au gouvernement pour relancer l'industrie, mais surtout une volonté politique de la part de ce dernier. Au moment d'écrire ces lignes, on entend dire dans les couloirs du parlement que la SGF financerait les 100

millions de dollars requis pour la participation gouvernementale au projet de construction d'une aluminerie française à Bécancour. Le syndicat des employés horaires de MIL ne s'oppose pas à la présence accrue de la société d'État dans tous les secteurs industriels importants, mais s'attend à ce que le gouvernement accorde au naval la place qui lui revient.



## LE BILAN 1981 DE MARINE: TOUT EST EN PLACE POUR UNE REPRISE DU NAVAL

Dans son rapport annuel de 1981, MIL écrit que cette période avait permis la poursuite de son plan de redressement et de réorientation définissant ses nouveaux objectifs de production. Dans ses prévisions 1982, on y constate facilement que l'hydroélectrique et le ferroviaire assument la quasi totalité des investissements prévus cette année (aménagement d'un nouvel atelier pour

la construction des alternateurs et réorganisation de la ligne ferroviaire). Au naval, rien de précis, sinon que l'on note que les perspectives pour les prochaines années pourraient être supérieures à celles envisagées jusqu'à aujourd'hui.

Si la division navale a été la remorque financière de MIL pendant longtemps, pourquoi

celles de l'hydroélectrique et du ferroviaire, qui connaissent des périodes temporaires plus reluisantes, n'assument-elles pas cette responsabilité? Avec des ventes de 220 millions en 81, MIL a enregistré des profits nets de 6 800 000\$ comparativement à près de 10 millions en 1980. Considérant des investissements de 11 millions au cours de la dernière année, on peut af-

firmer sans se tromper que la situation financière de Marine est meilleure que ne laisse présager la direction quand il s'agit de justifier l'inertie du naval. Avec une volonté politique du gouvernement en toile de fond et une meilleure considération du naval à MIL, tous les ingrédients sont là dès 1982, pour redonner au chantier la place qui lui revient sur le continent nord-est américain.

## AUJOURD'HUI EN 1982:



### QUE MARINE LE VEUILLE:

Aujourd'hui nous en sommes encore au début d'une démarche en faveur d'une relance du naval qui comporte plusieurs éléments encourageants. D'abord, Sorel est en pleine période de réflexion quant à son avenir. Les gouvernements reconnaissant l'urgence d'intervenir afin de limiter les effets de la crise et de relancer l'industrie.

Pour que l'on assiste à une reprise du chantier naval de MIL, **la société d'état devra nécessairement s'impliquer à fond.**

Le 26 mars dernier, la SGF, MARINE et le syndicat de ses employés horaires convenaient de créer un **comité conjoint** dont le mandat sera de mettre en oeuvre et de favoriser l'application d'un plan de redressement susceptible d'assurer une activité accrue à la division navale de MIL. Ce comité, s'il n'est pas utilisé comme éteignoir par les représentants de la SGF et de MIL, **constitue**

**une occasion unique de concertation** qui pourrait donner lieu à des résultats concluants.

### QU'ON Y METTE LES SOUS:

Les travaux du comité pourraient donner lieu à de courtes études évaluant de façon précise les montants qui devront être investis pour réorganiser et intégrer le chantier de façon à le rendre concurrentiel. Par la suite, on devra **"Y METTRE LES SOUS"** en trouvant des modes de financement appropriés.

L'un des modes de financement des investissements requis à Marine Industrie pourrait être le recours à la Caisse de dépôt et de placement du gouvernement québécois. À même les fonds de cette caisse, il serait possible d'injecter les sommes requises au profit des Québécois.

### AU PROVINCIAL

Le gouvernement québécois est directement impliqué dans le dossier de

Marine Industrie. D'abord parce que MIL appartient à la Société Générale de Financement et que cette institution est sa propriété. Aussi, parce qu'il doit veiller à la relance de l'une de ses régions les plus affectées par le chômage, **sinon la plus touchée.**

MIL constitue en soi **un outil de relance économique privilégié.** Bien sûr parce que quand ça tourne rond à Marine, on peut dire qu'ailleurs dans la région de Sorel les choses vont pas si mal non plus. Mais surtout parce que l'essor de Marine est par ricochet celui d'un bon nombre de québécois et que c'est un gouvernement souverainiste qui en guide les destinées.

De plus, les travailleurs de Marine Industrie ne veulent pas faire les frais de l'arrogance du gouvernement québécois envers celui d'Ottawa. À ce stade-ci des relations Québec-Ottawa, les syndiqués de MIL demandent au gouvernement québécois d'**assumer sa responsabilité initiale** dans la relance du naval et qu'il entreprenne auprès du fédéral une démarche concrète en ce sens.

### AU FÉDÉRAL

Aussi invraisemblable que cela puisse paraître, le Canada, avec ses milliers de milles de côtes, ne possède pas une politique régissant la construction et le transport naval. Cet état de fait inadmissible a pour principale conséquence de faire fonctionner ce secteur économique au profit des armateurs étrangers.

Le gouvernement fédéral se doit de réglementer la circulation des navires de complaisance, surtout depuis la reconnaissance de la zone nationale des 200 milles marins au large des côtes. Ceci permettra une plus grande présence de la flotte canadienne.

Mais surtout, le fédéral doit **réserver aux chantiers navals canadiens les contrats de construction et de transport navals relatifs à l'exploration pétrolière dans l'Arctique ou au large des côtes.** On estime que si le gouvernement fédéral octroie ces commandes aux seuls chantiers navals canadiens, ces derniers seront occupés pour une bonne dizaine d'années, sans compter les retombées indirectes pour les autres industries. Les projets énergétiques vont se concrétiser par un nombre important de contrats qui en découleront tant au niveau des pétroliers, des plates-formes de forage, des brise-glace, des bateaux d'approvisionnement, etc... Concrètement, cela veut dire de faire profiter prioritairement aux canadiens des retombées économiques des projets énergétiques qui font actuellement la fierté nationale du gouvernement Trudeau, **sans invoquer un manque de "partnership"** de la part du gouvernement Lévesque.

# POUR LA RELANCE DU NAVAL:



## TOUS DOIVENT S'IMPLIQUER

La publication de ce fascicule dans le cadre de la semaine de relance du naval à MIL, n'est que la première étape d'une longue démarche devant mener à des résultats concluants. Tout au long de ce processus, *tous les organismes publics seront appelés à prendre position*. Jusqu'ici, plusieurs d'entre eux ont manifesté leur appui à la démarche entreprise par

le syndicat des employés horaires. *"Un jour il leur faudra s'impliquer concrètement"*. Les travailleurs de MIL mènent actuellement une lutte digne. Ils ne veulent en aucun cas être le prétexte à quelque propagande politique partisane que ce soit. S'il est vrai que la concertation économique peut donner des résultats concrets, Marine en est l'occasion rê-

vée. Tous les ingrédients y sont. *Il n'y manque que la volonté politique.*

Et cette volonté politique, ce sont les gouvernements provincial et fédéral qui la détiennent. Celui du Québec parce qu'il possède la SGF et MIL et le fédéral parce qu'il a juridiction sur l'industrie navale. Puisque la motivation des hommes po-

litiques découle principalement des pressions populaires, *le syndicat des employés horaires de MIL lance un appel à la population* pour qu'elle exerce les pressions nécessaires auprès de tous les paliers de gouvernement afin que Sorel jouisse à nouveau de sa vocation industrielle qui a fait sa réputation sur le continent nord-américain.