

nouvelles
esn

Numéro
225
22 mai 1985



Agenda du mouvement

Congrès du CC de l'Outaouais
22/05 au 26/05

Congrès du CC de l'Outaouais
23/05 au 26/05

Conseil confédéral de la CSN
5/06 au 8/06

Dans ce numéro

La face cachée de la CTCUM : ceux qui font rouler le métro et les autobus.

La CSN et la politique familiale. Des nouvelles d'un peu partout et de plusieurs secteurs.

Ont participé à la rédaction de ce numéro

Michel Crête
Henri Jalbert
Thérèse Jean
Luc Latraverse
Michel Rioux
Jean-Pierre Paré

Photographie

Pierre Gauvin Evrard
Louise de Grobois
Archives CSN
Michel Giroux

Conception graphique

Jean Gladu/Tricycle

Composition

Tricycle Compo

Impression

Interlitho

Distribution

l'équipe de distribution de la CSN
(514) 598-2233

NOUVELLES CSN organe officiel de la CSN, paraît toutes les deux semaines, à l'intention des travailleuses et travailleurs. Pour nous contacter, téléphoner au service d'information de la CSN (514) 598-2155 ou utiliser le réseau-télex de la CSN.

2 Nouvelles CSN

On ne peut ignorer la place des femmes

Pour correspondre aux transformations fondamentales qui ont marqué la société, la politique familiale ne peut ignorer la nouvelle place qu'ont occupé les femmes depuis une dizaine d'années, a soutenu la CSN devant le Comité de consultation sur la politique familiale présidé par M. Maurice Champagne-Gilbert.

Comparaissant le 21 mai devant ce comité, la centrale québécoise, représentée par la responsable du Service de la condition féminine, Danielle Hébert, a soutenu que la famille ne peut plus se définir comme par le passé, ce qui semble être encore le cas dans la définition retrouvée dans le Livre Vert « pour les familles québécoises » déposé l'automne dernier.

« À la lecture du Livre vert, a déclaré la CSN dans son mémoire, on serait porté à conclure que l'État a déjà fait plus que sa part pour l'amélioration de la situation des familles ». À plusieurs reprises, en effet, il est soutenu qu'il n'est pas question que l'État se substitue aux familles. La CSN, par contre, soutient que les services publics peuvent et doivent s'améliorer.

Durant la discussion du mémoire qui a duré plus d'une heure, lors des audiences qui se tiennent à Montréal, Mme Hébert a insisté sur les principes qui, selon la CSN, devraient soutenir une politique familiale : égalité entre les hommes et les femmes, autonomie financière des individu-e-s, soutien de l'État aux enfants et aux personnes qui ont charge d'enfant et maternité librement consentie.

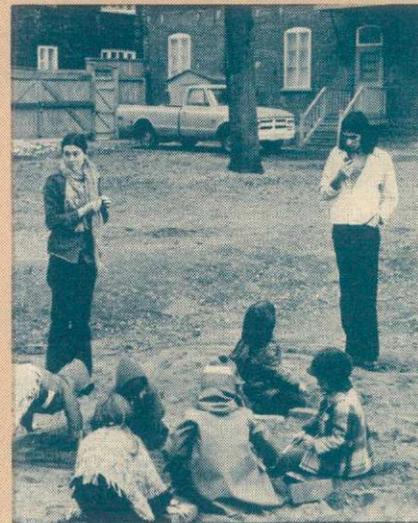
Selon la centrale, contrairement à certaines prétentions, « nous ne croyons pas que la famille soit en crise mais nous pensons plutôt que sa structure se modifie et que l'État doit adapter ses politiques à cette nouvelle réalité ».

Le mémoire de la centrale donne comme exemple le fait qu'aujourd'hui, les programmes d'aide directe aux familles doivent tenir compte que 40 pour cent des femmes cheffes de famille sont assistées sociales et vivent sous le seuil de la pauvreté. De plus, quand elles sont sur le marché du travail, les femmes ne gagnent que 57,3 pour cent de ce que gagnent les hommes, rappelle la CSN.

Fiscalité

La CSN trouve d'autre part pour le moins curieuse la démarche du gouvernement québécois en ce qui a trait aux politiques fiscales touchant les familles.

Le gouvernement, par son livre blanc sur la fiscalité, fait le choix de rendre inaccessibles à certaines



personnes des transferts de l'État. Cela explique les silences du livre vert sur la politique familiale quant au soutien que le gouvernement entend donner aux familles, a souligné Mme Hébert, rappelant l'opposition de la centrale aux choix gouvernementaux qui veulent rendre ces programmes sélectifs. La CSN plaide plutôt pour que soit maintenu et renforcé le programme universel que constituent les allocations familiales.

Cette dernière revendication est accompagnée d'une série d'autres recommandations en regard des besoins économiques des familles. De même, la CSN revient à la charge au sujet de l'implantation et de la survie du réseau de garderies. « C'est le droit au travail des femmes qui est mis en péril », a soutenu la porte-parole de la CSN. Cette dernière a rappelé les positions mises de l'avant devant la Commission Beaudry.

Métro-Autobus LA FACE CACHÉE

Par Henri Jalbert



Cinq heures trente du matin. La première rame de métro vient de se mettre en branle. Petit à petit, sur toutes les lignes, d'autres rames commencent leur continuuel voyage d'un terminus à l'autre.

Sept heures. Les moteurs de dizaines et de dizaines d'autobus vrombissent dans chacun des neuf garages de services de la CTCUM. Un nuage bleu, provenant des tuyaux d'échappement, flotte à l'intérieur.

Huit heures. C'est l'heure de pointe. Des milliers de Montréalais et de Montréalaises s'entassent dans les stations de métro ou font la queue à des centaines de points d'arrêt du réseau d'autobus.

Les usagers – c'est vous, c'est moi – ont retrouvé « leur » autobus, « leur » station de métro, comme tous les autres jours. Rien n'a changé. Le chauffeur était là, comme à l'habitude. Tout marche sur des roulettes.

Neuf heures. L'heure de pointe est terminée. Ceux et celles du « neuf à cinq » sont au travail. Les étudiants sont à l'école. Comme à chaque jour de la semaine.

Encore une journée où on n'a vu que la partie visible du réseau de transport en commun de la CTCUM. Des véhicules en ordre, des stations de métro nettoyées, des chauffeurs et des percepteurs de tickets, la régularité des autobus et des rames de métro.

Pourtant, si nous sommes arrivé-e-s à bon port, nous le devons en grande partie à des gens dont nous avons souvent entendu parler, mais que nous ne connaissons pas.

On ne les voit à peu près jamais, même s'ils sont là 365 jours par année, vingt-quatre heures par jour, fins de semaines et jours fériés compris. Ils travaillent pour nous... sans qu'on le sache.

Ils sont plus de 2000 pourtant. Ça fait pas mal de monde. Mais ils sont « cachés » pour la plupart dans une multitude d'endroits « à circulation contrôlée » éparpillés à travers le territoire de la CUM.

Il y a bien les concierges du métro que l'on voit à l'occasion. Vous savez... ces « hommes en beige » qui ont les clés des portes qui foisonnent dans les couloirs du métro.

Mais les autres? Les autres, les « hommes en vert », ils vérifient les moteurs des autobus, réparent les freins, s'assurent que les pneus sont en bon état. Ils réparent la porte qui a été frappée à coups de pied, la banquette qui a été déchirée, ils inspectent, vérifient et réparent l'ensemble du système électrique qui assure l'éclairage et la bonne marche des rames de métro. La nuit, ils franchissent les petites portes battantes que l'on voit aux extrémités des stations de métro et descendent dans les tunnels pour nettoyer, laver, inspecter, réparer la voie ferrée, les aiguillages.

Ils assurent notre sécurité dans le métro et dans l'autobus. Ils sont là mais on ne sait pas qui ils sont, et encore moins ce qu'ils y font. Mais le jour où ils n'y sont pas, les journaux nous l'apprennent en manchette, et les éditorialistes nous font savoir que ce sont des...

Quand ils ne sont pas là, on ne les connaît pas plus, mais bon dieu qu'on en parle! On ne sait pas plus ce qu'ils font, mais comme ils ne sont pas là, rien ne va plus.

Alors, ce qu'ils font, ça doit être important!

Mais si ce qu'ils font, c'est si important, au point où s'ils ne le font pas cela devient un cataclysme, alors pourquoi la CTCUM nous a-t-elle toujours caché ce qu'ils faisaient?

Probablement parce que ça lui rapporte de nous le cacher. En oubliant de nous dire que ce qu'ils font c'est important, la





CTCUM a réussi, avec l'aide des médias commerciaux, à imposer à monsieur et madame tout le monde que c'est uniquement quand ils ne le font pas que c'est important.

On appelle ça fabriquer une image. Ça permet à la direction de la CTCUM de se maquiller d'un beau slogan – l'équipe CTCUM à votre service – qui a pour effet de nous laisser croire que, de l'équipe en question, sont exclus ceux dont on parle actuellement.

Facile à vérifier. Répétez trois fois le slogan (l'équipe CTCUM à votre service), et fermez-vous les yeux. Petit à petit, dans le noir, vous aurez l'impression de voir des choses. Au début, ce sera un peu flou. Mais ça va finir par se préciser. Des images plus nettes vont apparaître. Et vous « verrez » la partie visible de la CTCUM : « votre » station de métro, « votre » chauffeur d'autobus, plus vaguement la direction (comme une réunion de gens bien cravatés), et, si vous êtes un petit malin, Lawrence Hannigan... même s'il n'est plus là.

Et vous êtes absolument normal. En effet, comment voulez-vous « voir » des gens que vous ne connaissez pas?

Pour remédier à cette situation, je vous invite à un petit voyage de 24 heures en des lieux dont vous soupçonnez peut-être l'existence, mais que vous n'avez jamais pu visiter, parce qu'ils sont « à circulation contrôlée » : les garages de service, le Plateau Youville, l'usine Crémazie, Providence, la Puissance, le département des pneus, une station de métro que vous ne connaissez pas (métro Youville), et l'interdit des interdits, les grands trous noirs qui relient les stations de métro que sont les tunnels.

Nous y rencontrerons quelques-uns des 2100 membres du Syndicat des employés d'entretien de la Commission de transport de la Communauté urbaine de Montréal, nom tellement long qu'on les appelle toujours « les gars de la CTCUM », à tort d'ailleurs, car ce syndicat représente également une trentaine de « filles de la CTCUM ».



Station Snowdon

Nous y sommes arrivés vers minuit et quarante-cinq. Par un ascenseur caché derrière une porte qui semblait anodine, nous sommes descendus quelques étages pour nous retrouver avec les gars de la voie, ceux qui la nuit, lorsque le métro ne fonctionne plus, descendent dans les tunnels pour le nettoyage et les réparations.

Ceux qui sont cantonnés à la station Snowdon patrouillent les stations de métro de l'ouest de la ville. À partir du moment où les affectations ont été données, ils doivent assembler l'ensemble des outils et du matériel dont ils auront besoin ; pas question d'oublier quoi que ce soit, car une fois parti, il est à peu près impossible de revenir.

Vers une heure, c'est l'heure du départ vers les lieux d'affectation. C'est à peu près l'heure du dernier métro, l'heure où on se prépare à couper le gros courant, celui de 750 volts, qui permet au métro de rouler.

Les lourds et lents véhicules qui leur permettent de se rendre sur les lieux ressemblent plus à de la machinerie de construction qu'à des wagons de métro. Ils sont mûs par des moteurs diesel.

Ce soir-là, quatre affectations sont données à quatre équipes différentes : la construction d'un passage en béton et le changement d'une partie de la voie de roulement (la bande sur laquelle roulent les pneus des wagons de métro) dans le tunnel à proximité de la

station Angrignon ; le nettoyage des tunnels à proximité de la station de l'Église ; et le lavage du radier (de la fosse dans laquelle passe le métro) à la station Peel.

Station Angrignon

La petite porte battante au bout de la station où c'est écrit : « interdit de passer ». Qui n'a pas eu envie un jour de la franchir pour aller voir ce qu'il y a dans le tunnel ? Ça fait un petit velours de la franchir, mais le tunnel, ce n'est finalement qu'un tunnel dans lequel il y a deux voies ferrées côte à côte, le tout évidemment mal éclairé, et un air passablement vicié. Ça sent le renfermé, la vieille huile.

Les deux véhicules de travail, qui sont partis de la station Snowdon, sont maintenant arrivés, et sont côte à côte dans le tunnel.

La première équipe se met au travail, fait le montage du cadre, puis prépare le ciment pour remplacer le passage en bois existant.



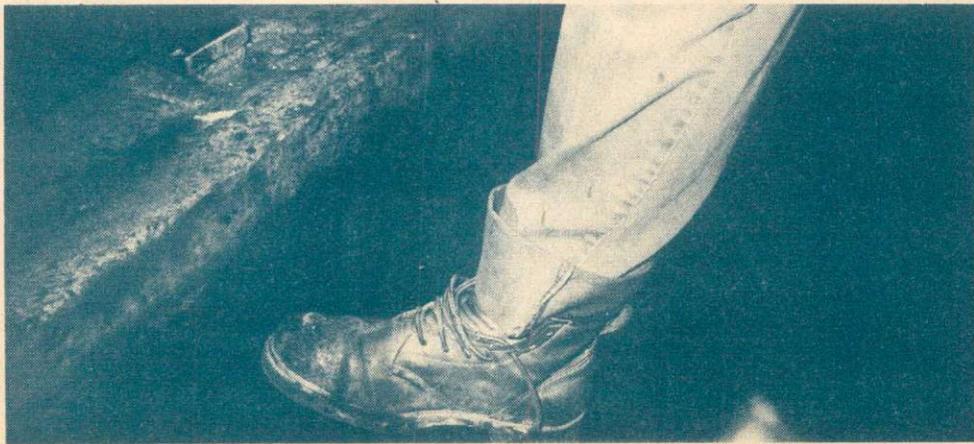
La deuxième équipe s'affaire à remplacer un bout de la voie de roulement. C'est long et ça doit être fait soigneusement. Cette nuit-là, ils n'auront pas le temps de faire la réparation au complet. Il faudra faire une réparation temporaire et revenir le lendemain pour terminer le travail.



Partout, entre les voies, de longues et interminables flâques d'huile. Les bottes glissent un peu comme sur de la glace. Tout le travail se fait dans des positions peu commodes, et presque toujours en déséquilibre, un pied sur un rail ou sur la voie de roulement,

et l'autre sur une partie de la voie où il n'y a pas d'huile, de façon à ne pas tomber ou glisser.

À moins qu'il ne faille se mettre carrément à genoux ou à quatre pattes par terre pour exécuter le travail, le nez presque au ras du sol, de l'huile et de la poussière.



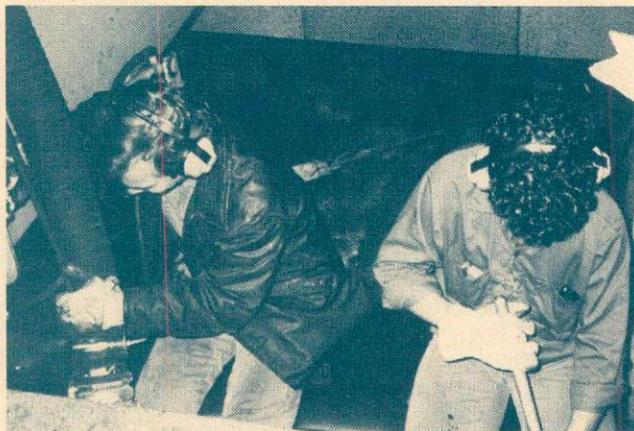
Station de l'Église

Nous reprenons l'automobile pour nous rendre en vitesse à la station de l'Église pour voir comment se déroule l'opération nettoyage. Le temps de discuter des problèmes particuliers des « travailleurs de la voie ».

Comme ils travaillent uniquement sur la voie et dans les tunnels, le travail ne peut être exécuté qu'entre 1 h 30 et 5 h du matin, lorsque le métro arrête de fonctionner et que l'on coupe le courant. Ils sont donc en quelque sorte condamnés à travailler de nuit une grande partie de leur vie, avec toutes les conséquences que cela suppose sur la santé et la vie familiale.

Il n'est pas rare qu'ils fassent ce travail depuis plus d'une dizaine d'années. Les pilules, les divorces... ça fait en quelque sorte partie de leurs discussions quotidiennes, lorsqu'ils prennent le dernier café, avant de s'engouffrer dans les tunnels du métro.

Nous sommes arrivés à la station de l'Église, sur le couloir d'attente des usagers, juste à temps pour « sauter » sur le wagon de nettoyage qui avance lentement dans la fosse du métro.



Sur la plate-forme, un travailleur tient l'immense manche de la balayeuse (une balayeuse avec un système de vacuum) pendant qu'un second soulève tous les débris (papiers, verres de carton, circulaires laissés par les usagers et qui se promènent un peu partout jusque dans les couloirs), avec un grand balai.

Sur la tête: des oreilles anti-bruit. À côté de soi, un veston chaud pour les bouts où c'est trop froid ou humide. Et le conducteur du wagon-nettoyeur porte un masque anti-poussière pour se protéger.

Station Peel

Et nous voilà au centre-ville, station Peel, particulièrement achalandée le jour. Évidemment, la nuit c'est désert, à l'exception de l'équipe de lavage. Mais quel vacarme. Le moteur diesel ne ronronne pas, il ronfle lourdement. Avec de grands jets d'eau à pression, on s'affaire à nettoyer la fosse, au pied des longs couloirs d'embarquement, travail long et astreignant.

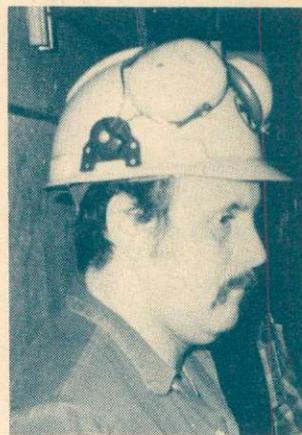
Au sortir de la station Peel, pendant que les équipes de travail regagnent la station Snowdon avant que le courant ne soit rétabli et que les rames de métro recirculent à nouveau, nous nous rendons au sempiternel « café à beignes » ouvert 24 heures par jour. Question de vérifier mes notes.

La voie, le radier, les barres de guidage... chaque métier a son jargon, ses expressions. Moi, le « trou » en face des couloirs d'embarquement, j'ai décidé que ça s'appellerait une fosse. Le radier? J'ai cru comprendre que c'était la partie entre deux rails... mais je n'en suis pas sûr.



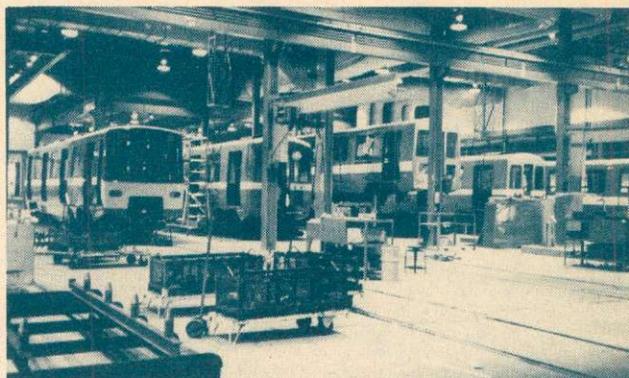
Je cause avec Pierre Malouin du travail des gars de nuit, puis de l'ensemble des travailleurs d'entretien à la CTCUM.

« Les usagers, ils ne sont pas au courant de ce qu'on fait et que c'est directement relié à leur sécurité. Le travail qu'on fait, ça peut pas être fait à moitié. Il faut faire continuellement attention. Et ça peut être très long. Quand on change des barres de guidage, par exemple, ça peut prendre deux ou trois jours ».



Plateau Youville

Prochaine étape: le plateau Youville, un vaste terrain situé au nord-est de l'intersection St-Laurent-Boulevard métropolitain où sont regroupés le



Métro Youville, où se fait la réparation et l'entretien de wagons de métro et l'usine Crémazie, où se font les grosses réparations et l'entretien des autobus.

C'est également là que l'on retrouve le groupe de travailleurs qui s'occupe de la réparation et de l'entretien des bâtisses. En tout, on retrouve quelque 1000 travailleurs au Plateau Youville, la majorité de jour, un groupe travaillant à la réparation des wagons de métro de soir et de nuit.



On y retrouve des travailleurs de tous les métiers imaginables : des soudeurs, des

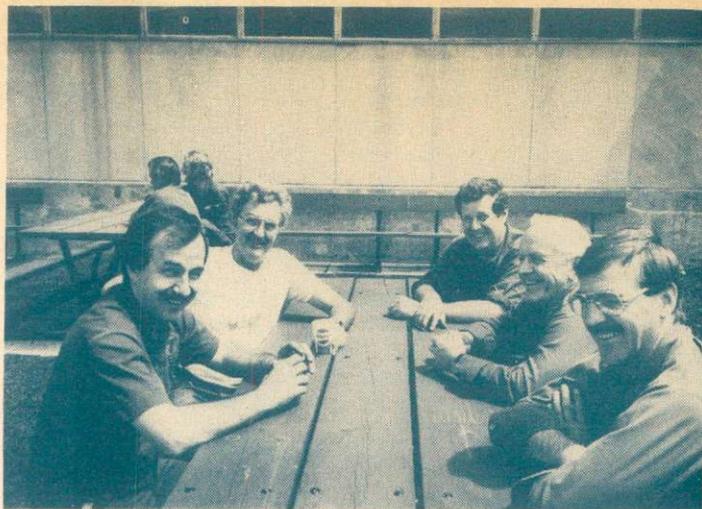


couleurs éclatantes – bleu, jaune, rouge – comme un immense assemblage de blocs Lego. De l'autre, l'usine Crémazie, une vieille bâtisse aux couleurs ternes. Dans cette dernière, ça sent l'autobus, un mélange de gaz d'échappement, de poussière et de vieux pneus. Une odeur de garage.

Avant d'entrer, nous croisons des travailleurs assis à une table. C'est l'heure du « break syndical ». Nous échangeons quelques minutes avec eux. L'heure du break est plus propice aux plaisanteries. Un sourire pour la caméra? Et hop! Ca nous a fait plaisir...

mécaniciens, des électriciens, des ferblantiers... et j'en passe.

D'un côté, le Métro Youville, une grosse bâtisse neuve aux

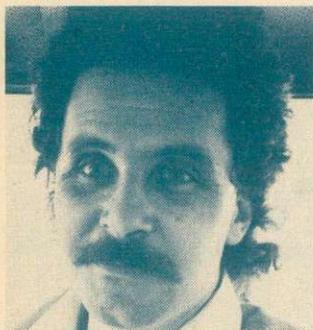


Des travailleurs occupés

D'un côté comme de l'autre, il y a des pièces d'autobus et de métro. Ici des essieux, là des jantes de roues. Et un nombre incalculable d'outils de toutes sortes.

Et il y a de quoi s'affairer. En effet, il y a plus de 2000 autobus et de 750 wagons de métro dont il faut s'occuper à tour de rôle. Quand ce n'est pas un travail de moteur, c'est un travail sur le tuyau d'échappement, sur la carrosserie ou sur le système électrique.

Avec des « cadres-contre-maîtres-surveillants » un peu partout. On en compte en tout 400 à la CTCUM, un pour cinq travailleurs à l'entretien. Tout ça avec une hiérarchie structurée à la verticale et des prises de décision concentrées dans quelques mains.

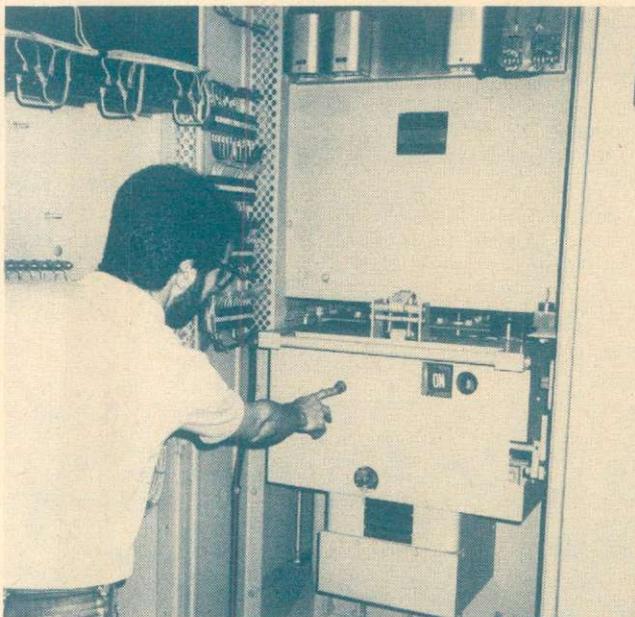


Je discute avec Roger Laramée, le secrétaire du syndicat, avec qui je fais la tournée du Plateau Youville.

« Il faut souligner que si le métro et l'autobus, c'est un succès à Montréal, c'est en grande partie à cause du travail qui est fait par les travailleurs de l'entretien. C'est du travail caché, qu'on ne voit pas, qui n'est pas montré au public. Les gens, ici, ils sont consciencieux : ce sont des professionnels qui suivent des normes strictes. Ils sont conscients de la sécurité des usagers qui utilisent les autobus et les wagons de métro qu'ils entretiennent. Pourtant, on ne souligne jamais l'importance de leur travail ».

Dans les faits, les travailleurs de l'entretien ont souvent souligné le fait que jamais l'administration de la CTCUM ne fait de consultation avec eux. Toutes les décisions sont prises « en haut ». Comme ironisait un travailleur : « Toutes les décisions sont prises par des « EURS » : des planificateurs, des ingénieurs, des organisateurs... des ordinateurs ».

Un beau matin, la Commission fait appel à des firmes externes, et voilà qu'elle décide d'augmenter la productivité. Tel travailleur vérifie tant de systèmes de freins. « Eh bien maintenant, tu en feras tant de plus! » C'est une façon bien différente de voir à la sécurité des usagers et à la qualité des services.



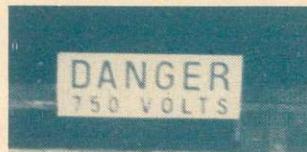
La Puissance et la... Providence

Avant de quitter le Plateau Youville, on fait un petit tour vers l'arrière où on retrouve des genres de baraquements et divers matériaux.

Dans un coin, qui semble à prime abord anodin, derrière une immense porte de garage, se trouve la Puissance. C'est

ainsi qu'on appelle tout ce qui tourne autour de l'électricité. Dans ce cas-ci, il s'agit de l'électricité qui dessert le Plateau Youville.

Déjà, c'est impressionnant. Mais ce n'est rien, semble-t-il, si on compare à d'autres endroits, où on fournit l'électricité pour l'ensemble du métro : l'électricité pour la motricité des rames de métro, pour l'éclairage, pour la signalisation.



La Puissance, expression imagée, mais qui prend son sens réel quand on jette un coup d'oeil dans les fosses des stations de métro et qu'on tombe sur l'inscription : Danger 750 volts.



Et Providence. C'est encore plus imagé. C'est là que d'autres travailleurs dirigent le trafic dans le métro. C'est de là qu'on peut enlever le courant s'il y a une urgence quelque part le long des quelque 60 kilomètres de voies du métro, ou encore la nuit quand l'équipe de la voie fait les réparations quotidiennes.

C'est là aussi qu'on contrôle l'aération dans le métro. Y a-t-il un feu quelque part, que par le système de ventilation on peut diriger la fumée à l'endroit désiré.

Une rame de métro est-elle en retard? Faut-il faire une déviation? C'est à Providence que ça se joue. Dans un édifice à l'équipement sophistiqué, un peu au nord de la station Berri.

Garage Legendre

... le garage Legendre, quelques rues au nord du Pla-



teau Youville. C'est un des neuf garages de service pour les autobus de la CTCUM.

Ici, on y fait plus de l'entretien que de la réparation. En fait, disons que c'est le « dortoir » des autobus. C'est là qu'on les remise pour la nuit, qu'on les inspecte, qu'on les nettoie, qu'on fait le plein et les réparations mineures. Dans les cas majeurs, on envoie l'autobus à l'usine Crémazie.

À l'intérieur, c'est grand et noir. À chaque fois qu'un véhicule entre et sort, le bruit qu'il fait trouve un écho sur les murs de ciment. Côté air pollué, c'est dur à battre. De tous les lieux visités, c'est là qu'on sent le plus la poussière nous monter dans le nez, avec cette odeur persistante des tuyaux d'échappement.

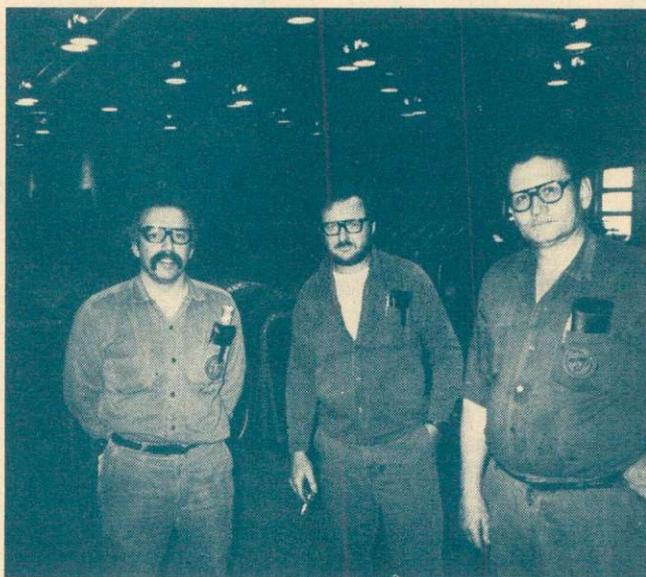
Vous avez déjà suivi un autobus de près sur la route? Si oui, essayez d'imaginer que vous êtes dans un immense édifice peu aéré et que cinquante autobus partent ou arrivent à l'heure de pointe...

Le département des pneus

Dernière étape de la tournée : le département des pneus, situé à l'arrière du garage Legendre. Un local sombre et bien mal aéré. Parait que dans les grosses chaleurs d'été, c'est dans le... « spécial chaud ».

Il y a tellement de pneus de toutes sortes qu'il n'est absolument pas nécessaire de se mettre le nez sur une semelle pour les sentir.

Ils sont une douzaine de travailleurs à la vérification, réparation et « ressemelage » des pneus. L'un d'eux nous fait faire le tour du département, nous montre ses « machines à ressembler », ainsi que d'immenses « patches », proportionnelles aux gros pneus qui sont utilisés sur les autobus et les wagons de métro.



Fermez les yeux

Et voilà la tournée terminée. On n'a pas tout vu. On n'a pas eu beaucoup de temps pour discuter avec les travailleurs. Il y aurait encore une multitude de choses à raconter. Ce sera pour une autre fois.

En quittant le garage Legendre, j'ai fermé les yeux quelques secondes en me répétant le slogan de la CTCUM - l'équipe CTCUM à votre service - et cette fois-là, j'ai vu la partie « cachée » de la CTCUM.

Essayez!

COMME MESURE D'URGENCE

IL FAUT AJOUTER 350 PROFS DANS LES CEGEP

(Montréal) -- Une soixantaine de professeur-e-s de cegep, membres de la Fédération nationale des enseignantes et enseignants du Québec (CSN) ont occupé les locaux de la Fédération des cegep, pour réclamer 350 professeur-e-s de plus pour répondre aux besoins de la prochaine année académique.

La FNEEQ a également exigé de la Fédération des cegep qu'elle revise ses positions sur la décentralisation des négociations et qu'elle se prononce clairement en faveur de l'établissement d'une table sectorielle provinciale pour négocier les conditions de travail des enseignants et enseignantes de cegep.

L'augmentation de la clientèle étudiante qui est passée de 138,558 à 139,267 de 1983-84 à 1984-85 s'est accompagnée d'une réduction du nombre de professeur-e-s (291 équivalents temps plein), en 1984-85. En plus des 291 professeur-e-s licencié-e-s, l'addition de 700 étudiant-e-s aurait du générer 51 professeur-e-s de plus. Ce qui se traduit par un déficit de quelque 350 professeur-e-s.

La diminution du nombre de professeur-e-s en regard des ressources qui auraient été accordées selon la convention collective 79-82, a entraîné une augmentation sensible de la tâche des enseignant-e-s et par conséquent une baisse de la qualité de l'enseignement offert aux étudiant-e-s. Alors qu'il y aurait dû y avoir 11,051 équivalents temps complet pour satisfaire les besoins de la clientèle en vertu des normes existant avant le décret, il n'y avait que 9,814 équivalents temps complet dans le réseau collégial.

AUGMENTATION IMPORTANTE DE LA TÂCHE EN 1984-85

Or, en plus de l'augmentation de la clientèle, les professeur-e-s doivent combler des besoins nouveaux avec des effectifs moindres.

10 Nouvelles CSN



Le nombre d'étudiant-e-s qui optent pour le secteur professionnel s'est accru depuis quelques années. Comme ces étudiant-e-s exigent une prestation de cours de 35 heures par semaine, en moyenne, comparativement à 27 heures pour le secteur général, il en résulte une augmentation de la tâche générale dans le réseau collégial. De plus, les programmes professionnels associés au virage technologique tels électrotechnique, technologies de systèmes, bureautique, etc, sont de plus en plus nombreux et sous-tendent des charges d'enseignement plus importantes.

D'autre part, plusieurs programmes sont en revision et cela exige une contribution additionnelle des professeur-e-s. Ce travail vient notamment s'ajouter à la préparation et à la prestation usuelles de cours dans des disciplines comme le français, les techniques en diététique, en fabrication mécanique.

Cette augmentation de la tâche se répercute sur la qualité de l'enseignement reçu par les étudiant-e-s qui profitent de moins d'attention personnelle, de moins de travaux pratiques (corrections et/ou surveillance). Par exemple, lorsqu'il n'y a pas de manuels disponibles, les professeur-e-s ne disposent souvent pas de temps suffisant pour préparer un cahier de notes de cours qui devrait s'y substituer.

UNE CRÉATION ARTIFICIELLE : LES PROFESSEUR-E-S MIS EN DISPONIBILITÉ

Selon la FNEEQ, dans l'immediat, il faut annuler les mises en disponibilité (MED) résultant de la vague de coupures effectuées à l'automne 1984. Ces coupures de l'ordre de 3,5% s'ajoutaient à celles de 8% des effectifs, opérées en 83-84.

Il est en effet inadmissible qu'on maintienne des professeur-e-s en disponibilité alors que la tâche des autres est augmentée. Sauf dans quelques cas comme le programme de techniques infirmières où on a enregistré une diminution de clientèle, au cours des dernières années, les mis en disponibilité se retrouvent dans tous les programmes, mêmes ceux affectés par le virage technologique.

Pour 1985-86, les cegep prévoient 300 MED de plus que les 700 de cette année, soit un total de plus de 1,000. Or, avant le décret, en 1982-83, il y avait moins de 400 MED.

nouvelles

CONGRÈS

FÉDÉRATION DU COMMERCE « De nouveaux moyens »

Pas moins de 225 délégué-e-s ont participé, du 12 au 17 mai, au 38^e congrès de la Fédération du commerce.

« Les décisions qui ont été prises, au plan de nos ressources humaines et financières, vont nous permettre de soutenir encore mieux les luttes de nos 20,000 membres », a déclaré à Nouvelles CSN la présidente réélue, Louise Parent.

Si on dit, soutient-elle, que l'avenir de l'expansion syndicale est en grande partie reliée à des activités regroupées au sein de notre fédération, cela doit aussi se traduire par de nouveaux moyens à mettre en place pour assurer cet avenir.

Pour fournir de meilleurs services aux membres, les délégué-e-s, en plus d'adopter une hausse de cotisation de .45 à .52, ont résolu de créer quatre nouveaux postes de conseiller-e-s syndicaux à

Montréal, Québec, Rimouski et au Saguenay-Lac St-Jean.

Abordant dans son rapport la « Solution Mouvement », qui a permis de soutenir la fédération durant les récentes années, qui ont été difficiles, le trésorier Luc Martineau écrit que « l'amélioration de la situation financière n'a été possible que grâce à la volonté, à la conviction et à la solidarité de celles et de ceux qui ont à cœur la survie de la fédération. C'est d'ailleurs dans la nature profonde de la CSN de rendre possible et concret tant de solidarité et de militantisme ».

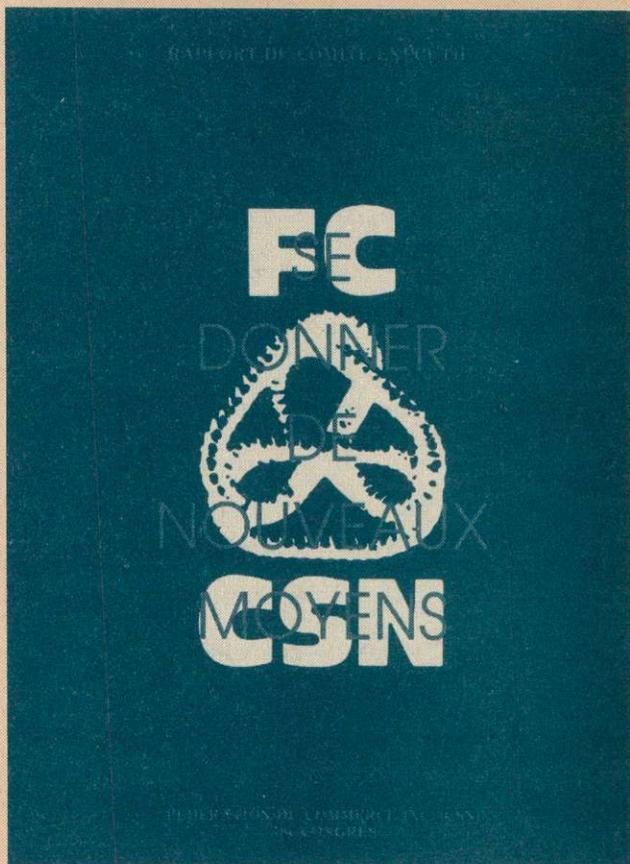
Plusieurs nouveaux comités fédéraux ont été mis sur pied et un important budget en vue de la formation des militants et militantes a été adopté.

L'exécutif au complet a été réélu par acclamation.



SHAWINIGAN : Un congrès pour l'emploi

Le dernier congrès du Conseil central des syndicats nationaux de la région de Shawinigan (CSN), un organisme représentant une soixantaine de syndicats et 5,000 membres, a fourni aux délégué-e-s des outils pour retourner dans leurs lieux de travail et amorcer les débats, chacun à sa façon, sur les mesures créatrices d'emplois et la place des jeunes dans la société. « Les délégué-e-s ont analysé ensemble comment peuvent se traduire, tant politiquement



que syndicalement, diverses formules visant à créer des emplois et à intégrer les jeunes sur le marché du travail », a indiqué le président de ce Conseil central, Jean-Marc Châteauneuf.

Le président du conseil central a également ajouté que le maintien et la création d'emploi passait par la réduction du temps de travail et autres formules similaires.

Le 23^{ième} congrès du Conseil central a été une occasion de rapprochement entre les syndicats et les jeunes. D'ailleurs, des représentantes de la JOC et du Regroupement pour la défense des droits sociaux ont participé à ce congrès.



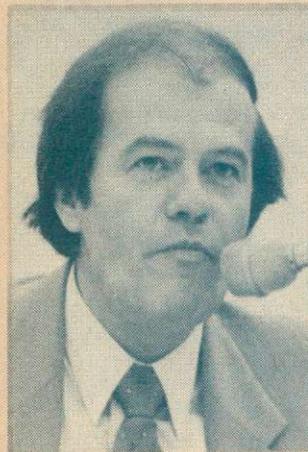
Jean-Marc
Châteauneuf

Coalition pour la défense des droits sociaux

Plusieurs organismes syndicaux et populaires, dont la CSN, la Fédération des femmes du Québec, la CEQ, le Regroupement autonome des jeunes, le Front Commun des assisté-e-s sociaux du Québec, le Regroupement des chômeurs et chômeuses du Québec, et plusieurs autres, ont annoncé le 21 mai la formation de « Solidarité Populaire Québec ».

À la veille du dépôt du budget du gouvernement conservateur, cette coalition exige le maintien et la consolidation de l'universalité des programmes sociaux. Ainsi, Solidarité Populaire Québec demande au gouvernement de Brian Mulroney, par exemple, de ne pas diminuer les programmes d'aide à la famille.

Présent à la conférence de presse, le trésorier de la CSN,



Léopold Beaulieu, a mis au défi le gouvernement conservateur de faire de véritables choix. Ainsi, selon le trésorier, ce gouvernement devrait développer des programmes de créations d'emplois stables, et notamment en favorisant la réduction du temps de travail et l'accès à la retraite anticipée. Pour Léopold Beaulieu, il est clair que le gouvernement conservateur devrait consacrer ses énergies à la création d'emplois plutôt que de piger dans les bourses des familles souvent les plus démunies. Il a d'ailleurs rappelé que les entreprises canadiennes ont touché quelque \$18 milliards en subventions et en réduction d'impôts...

12 Nouvelles CSN

FERMÉE DEPUIS 42 MOIS

La St-Raymond Paper rouvre ses portes

Les efforts et le courage de la population de Desbiens au Lac-St-Jean ont fait en sorte que la St-Raymond Paper, fermée depuis 42 mois, rouvrira ses portes. Le village était en liesse le 12 mai lorsque deux ministres, MM. Jacques Brassard du gouvernement provincial et Benoit

TROIS-RIVIÈRES : Le droit à l'avenir

C'est sous le thème du droit à l'avenir qu'on a célébré le premier mai cette année à Trois-Rivières. Commentant ce thème le président du Conseil central de la région, Pierre Fournier, a déclaré : « Le droit à l'avenir c'est aussi la paix et le désarmement... Le droit à l'avenir constitue un moyen de mieux répartir la richesse. Le droit à l'avenir prend aussi tout son sens dans le cadre de la campagne pour que Trois-Rivières soit déclarée zone li-

Bouchard du gouvernement fédéral, ont annoncé des subventions et prêts totalisant \$14 millions pour la réouverture de cette usine. Quant au p.d.g. général de la St-Raymond Paper, Don J. McDougal, il a réitéré son intention d'investir \$10 millions à l'usine.

Lorsqu'ils seront retournés



à l'ouvrage les 110 travailleurs produiront une pâte au sulfite.

Pour les intervenants du milieu, il ressort que les travailleurs sont les artisans de cette réouverture. À l'automne « Nouvelles CSN » publiera un dossier sur cette victoire de toute une population.

bre d'armement nucléaire ». Après le souper de la Fête internationale des travailleurs et des travailleuses, les participant-e-s ont visionné « Si cette planète vous tient à cœur ».

Notons que les responsables du Café Zone Libre, un nom révélateur, s'étaient joint à nos camarades du Conseil central pour célébrer le premier mai : le thème choisi, en effet, ne pouvait que leur convenir...

CONFLITS DE TRAVAIL

Débrayage de 24 heures au Continental de Cap aux Meules

Le 9 et le 10 mai, la direction locale du magasin Continental de Cap aux Meules ne s'est pas présentée à la table de négociations dûment convoquée. Résultat? Les syndiqué-e-s ont débrayé durant 24 heures le vendredi suivant.

Ces syndiqué-e-s, très majoritairement des femmes, revendiquent la parité salariale avec leurs camarades d'autres magasins de cette chaîne.

Leur salaire serait de \$1.50 à \$2.00 de l'heure en dessous de ce que retirent d'autres employé-e-s syndiqué-e-s.

Rappelons qu'actuellement ils, et surtout elles, sont un peu plus de 200 employé-e-s de 12 magasins Continental



répartis aux quatre coins du Québec, et principalement au Saguenay Lac-St-Jean, à négocier le renouvellement de leurs conventions collectives. Un des enjeux de la négociation vise à régulariser le statut des employé-e-s temporaires.



Suzanne Gagnon-Lapierre

Suzanne Gagnon-Lapierre, dont on a pu lire le témoignage émouvant dans le dernier numéro de Nouvelles CSN, est décédée le 19 mai à Joliette, à la suite d'une longue maladie. Elle avait été employée du mouvement durant près de vingt ans. Elle était âgée de 39 ans ; nous voulons témoigner notre support à son époux Clément et à ses deux enfants de 5 et 8 ans.

AMBULANCES ROBERT :

Un juge ordonne la reprise des opérations

Le juge Victor Melançon, de la Cour Supérieure, a déclaré illégal le lock-out de la compagnie Ambulances Robert et ordonné au propriétaire, André Douillette, de reprendre ses activités au plus tard le 22 mai à 14h30pm. Cet entrepreneur ambulancier, dont les syndiqué-e-s ont obtenu leur certificat d'accréditation le 26 avril dernier, avait décrété progressivement un lock-out à compter du 12 mai.

Les motifs du lock-out et de l'annonce de la fermeture

le 16 mai semblaient relever davantage de l'anti-syndicalisme que de la logique. Rappelons d'ailleurs que lors de l'organisation syndicale, en novembre 1984, cet employeur s'était distingué en congédiant cinq ambulanciers.

Le président du Rassemblement des employé-e-s techniciens ambulanciers de la Rive-Sud (RETARS-CSN), Jacques Blain, a dénoncé l'ineptie du CRSSS de la Montérégie, du MAS et du Ministère du travail dans ce dossier.

SCIERIE ESCOURT :

Une lutte pour des salaires et la réduction du temps de travail

Le 4 avril dernier, le magnat du pétrole au New-Brunswick, John Irving, imposait un lock-out à ses 135 employé-e-s de la scierie d'Escourt, dans le Témiscouata.

Il a décrété ce lock-out pour que ses employé-e-s abandonnent un projet de convention collective d'une durée de deux ans, et comprenant des hausses salariales de \$0.70 de l'heure chacune des années ainsi qu'une réduction d'une heure de travail par semaine/par année. Avant le conflit, la semaine régulière de travail

pour ces salarié-e-s était de 45 heures. S'ils obtiennent gain de cause, ces syndiqué-e-s verront leur semaine de travail passer de 45 heures en 1985 à 43 heures en 1987.

Cet entrepreneur a également eu recours à des agents de la Sûreté du Québec pour faire sortir des produits de sciage.

La convention collective de ses syndiqué-e-s a pris fin le 31 janvier 1985 et depuis il y a eu seulement 3 séances de négociation et une séance de conciliation.

NÉGOCIATIONS

Les employé-e-s de soutien scolaire dénoncent l'attitude du gouvernement

Parce que le gouvernement se refuse toujours à étendre l'entente qui est intervenue entre les parties négociantes à l'échelle provinciale concernant les fusions volontaires des commissions scolaires et les mouvements de personnel aux fusions obligatoires telles que prévues à sa Loi 3 sur la restructuration scolaire, les employé-e-s de soutien scolaire réunis en conseil le 14 mai dernier ont mandaté leur exécutif d'effectuer les pressions politiques nécessaires dans le but de dénouer cette impasse.

Les employé-e-s de soutien scolaire dénoncent l'attitude du ministère de l'Éducation, de la Fédération des commissions scolaires catholiques du Québec et du Conseil du Trésor dans ce dossier. On se rappellera que les parties négociantes à l'échelle nationale (Comité patronal de négociation des commissions catholiques (CPNCC) et Fédération des employés de services publics (FESP) CSN) ont convenu d'une entente le 6 février dernier sur les normes de transfert et d'intégration. À l'époque, on avait accepté, tel que le

proposait le CPNCC, d'appliquer tant par les fusions volontaires qu'obligatoires les mêmes normes de transfert et la même protection du nombre de postes par clause d'emploi. Aujourd'hui c'est le gouvernement qui tarde à concrétiser sa propre proposition.

Pourtant, le texte final proposé par la FESP-CSN ne fait que confirmer ce dont les deux parties avaient convenu au mois de février dernier, la garantie pour les employé-e-s de soutien de conserver leur emploi et de ne pas connaître de mise-à-pied ni de mise en disponibilité.

Soulignons que la FESP-CSN est la seule organisation syndicale qui dispose dans sa convention collective d'un plan d'effectifs obligatoire qui s'étend sur une période d'une année soit du 1^{er} juillet au 30 juin. Ce qui explique par ailleurs le fait que la FESP-CSN ait été la seule centrale syndicale à obtenir un moratoire d'une équivalence de trois années sur les mises-à-pied ou les mises en disponibilité dans le cadre des ententes négociées sur la restructuration scolaire. En effet, comme les

HEURES DE TRAVAIL

Poursuite des débats à la FESP

Reconnaissant la nécessité de poursuivre et d'approfondir les débats sur la réduction des heures de travail, le conseil du secteur public de la Fédération des employé-e-s de services publics (FESP-CSN) a convenu de retirer cette question des priorités de négociation de la Fédération.

La réduction des heures de travail demeure toujours, dans l'esprit des membres du conseil du secteur public, une question importante, d'où la nécessité que soient poursuivis les débats dans les instances. Toutefois, parce que la grande priorité pour les membres réside dans une augmentation réelle de leurs salaires, que la réduction des heures de travail entraîne aussi une harmonisation risquerait de compromettre sérieusement la réduction des heures de travail comme priorité, on préfère dans un premier temps retirer

cette demande des priorités de négociation de la fédération et dans un deuxième temps, poursuivre les débats.

Une demande légitime

Le conseil du secteur public endosse pleinement l'objectif poursuivi par la réduction des heures de travail. La création d'emplois visée par cette mesure constitue pour lui une demande tout à fait légitime. Sur le plan pratique, cependant, la réduction des heures de travail signifiait pour les membres du conseil du secteur public une opération où certaines et certains voyaient leur taux horaire augmenter sans aucune autre augmentation de salaire, alors que dans d'autres classes d'emploi la réduction des heures de travail nécessitait une harmonisation des salaires soit une augmentation du salaire hebdomadaire.



commissions scolaires seront tenues de respecter les plans d'effectifs produits au premier juillet 87 pour toute l'année 87-88, en pratique, bien que

le moratoire prenne fin le 31 décembre 87, on peut prévoir qu'en vertu des plans d'effectifs, il s'étendra jusqu'au 30 juin 1988.

NON A L'APARTHEID

Le comité pour une Afrique du Sud Libre
vous invite

A commémorer le massacre des 1000 étudiants de Soweto,
lors des manifestations de juin 1976 contre le régime
inhumain de l'apartheid



MANIFESTATION

Dimanche,
le 16 juin à 13:00h.

Rassemblement: Carré Dominion
Coin Dorchester et Peel,
Métro Peel

Destination: Parc Lafontaine

Y prendront la parole:

des représentants de l'African National Congress(ANC),
des syndicats, des groupes populaires, religieux
et politiques

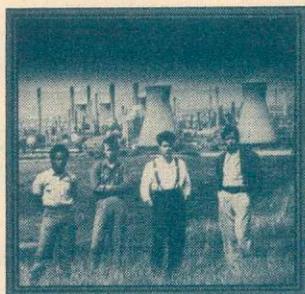
Renseignements: 288-3412, 363-0132, 932-1107

LES PETITES...



Big Country : « Steeltown »

Les amateurs d'un rock
affichant un son résolument
moderne et abordant des
thèmes ouvriéristes et huma-
nitaires seront servis par le
dernier microsillon du groupe
Écossais Big Country,
« Steeltown ». Sur ce tout ré-
cent disque, les textes des
pièces des chansons, « Steel-
town » et « Where the rose is
sown » sont particulièrement
poétiques. Avertissement : si
votre oreille n'est pas fami-
lière avec le nouveau son
servi dans le rock, vous trou-



verez cette musique dure.
Cependant, ce groupe fait
du matériel intelligent et il
mérite d'être connu. Sur étiquette VERTIGO-VOG 1-3343

Pour les utilisateurs de films

Une équipe réunie autour
de Yvon Blais a durant trois
ans visionné près de 400 films.
De ces nombreuses projec-
tions, l'équipe en a retenu
150 films traitant de la paix,
de la condition des femmes,
du milieu de travail, de mar-
ginaux, etc...

Et pour les utilisateurs de
films œuvrant dans les orga-
nisations populaires ou les
syndicats, cette équipe a
confectionné un catalogue
comprenant des cinés-fiches
sur tous ces documents et
également des recommanda-
tions techniques et d'ani-
mation.

Des films
pour un environnement
meilleur



Ce catalogue populaire
est disponible au coût de
\$7.00 en écrivant à « Les pro-
ductions pour un environne-
ment meilleur - C.P. 55, SUCC K,
Montréal, H1N-3K9

Parler espagnol

Le Carrefour de l'amitié
Québec-Cuba, en collabo-
ration avec le Ministère d'é-
ducation supérieure de Cuba
et l'Institut Cubain d'amitié

avec les peuples, offre des
cours d'apprentissage de la
langue espagnole à Machu-
rucutu, un petit village à
20 KM de La Havane. Pour
renseignements, CISO, 514-
598-2020



billet

Page éditoriale de La Presse, samedi le 11 mai 1985.

Titre : **La FTQ s'éloigne du gouvernement**

Conclusion de l'éditorial de Jean-Guy Dubuc : « **La FTQ donne l'exemple. Elle fait la preuve qu'il vaut mieux demeurer libre devant un gouvernement, quel qu'il soit : la liberté donne un sens à la participation comme au refus de participer** ». La FTQ donne l'exemple!!!...

Une phrase d'une telle ineptie laisse songeur. On se dit : Non! Ça ne se peut pas... Et tout d'un coup, à propos d'éditoriaux, un souvenir de près de vingt ans remonte à la surface.

1966.

Joseph avait ceci de particulier : d'origine allemande, détenteur d'un doctorat en économie, d'un autre doctorat en psychologie, et je ne sais plus combien de maîtrises en diverses autres disciplines –toutes autres disciplines que la philosophie –, il avait ceci de particulier qu'il nous enseignait... la philosophie!

Et il avait hérité de l'horaire le plus anti-pédagogique pour un cours de philosophie, surtout pour les adolescents que nous étions : le vendredi après-midi, le dernier cours de la semaine...

Alors, Joseph, bon joueur –et surtout : joueur intelligent!– tenait ses cours du vendredi après-midi à la taverne en face du collège... Ce qui fait que ses cours duraient généralement plus que les trois heures réglementaires...

Un jour, il nous proposa le sujet de réflexion suivant : « La leçon d'humilité la plus insupportable, c'est celle de la « Bêtise » de ses semblables ». Autrement dit, le fameux « L'enfer, c'est les autres » de Jean-Paul Sartre mais dit différemment par quelqu'un d'autre. Qui? Je ne m'en souviens plus et cela n'a pas d'importance.

Ce dont je me souviens parfaitement, cependant, c'est qu'au bout de trois heures de discussions sur le « thème » du jour, après que nous eûmes disséqué tous les exemples « vivants » de cette sentence qui nous venaient à l'esprit, –y compris ceux qui se trouvaient autour de la table!– Joseph nous dit quelque chose comme : « Je vais vous montrer la quintessence de ce que je voulais vous enseigner aujourd'hui... »

Et là-dessus, il plongea la main dans la poche droite de son veston et en sortit... deux éditoriaux!...



Jean-Pierre Paret

DOSSIER QUALITÉ DE VIE AU TRAVAIL

L'enquête a duré sept mois. Le résultat? Un document de 128 pages qui aborde les questions d'organisation du travail et de la qualité des soins et services médicaux. Mais un document qui, surtout, apporte des réponses syndicales à ces problèmes criants. « Dossier qualité de vie au travail... à l'Hôpital Jean-Talon » est un bel exemple de la conjonction des intérêts des syndiqué-e-s et ceux de la population.

À L'HÔPITAL JEAN-TALON

FAS

CSN

Les sociétés devront beaucoup aux êtres qui assument le quotidien des petites choses au risque d'en accomplir de grandes et de coïncider avec la vie, écrit en exergue Pauline Gadbois, employée du mouvement, qui a dactylographié tous les textes.

Disponible à la FAS, sur demande.