



# le travail

du permanent

Vol. 5 — No 19

26 mai 1969

## Canadian Vickers ne démolira pas un chantier maritime irremplaçable payé par le peuple

La CSN, le Conseil central de Montréal, la Fédération de la métallurgie, des mines et des produits chimiques, ainsi que le Syndicat national des employés de la Canadian Vickers ont lancé un cri d'alarme le 16 avril au sujet de la fermeture prochaine et de la démolition imminente du chantier maritime de la Canadian Vickers à Montréal.

Les ouvriers prendront tous les moyens possibles pour empêcher la démolition de ce chantier de construction navale, telle est l'idée principale qui s'est dégagée de cette rencontre avec la presse.

Nous publions ci-dessous le dossier remis aux journalistes. Le premier texte relate les événements au sujet de la menace de fermeture du chantier jusqu'ici. Les deux suivants fournissent de l'information sur le chantier de la Canadian Vickers et sur la situation actuelle de la marine marchande canadienne. Les deux derniers font état des prises de position de la CSN sur cette question, le 18 février dernier, dans le mémoire au gouvernement fédéral et de la décision prise par le Conseil confédéral, le 10 mai.

D'après toutes les informations que possède le Syndicat National des employés de la Canadian Vickers, le chantier maritime de cette entreprise sera fermé d'ici quelques semaines même sa démolition débutera sous peu.

Depuis octobre dernier, 1,100 employés, en quasi-totalité des hommes de métier, ont été licenciés. Il ne reste plus que 400 ouvriers présentement occupés surtout à terminer deux navires. Cet ouvrage prendra fin à la fin de juin et aucune autre mise en chantier n'est prévue actuellement.

Il a été question pour la première fois de façon officielle de la fermeture du chantier maritime de la Canadian Vickers lorsque, le 8 mai 1968, une délégation syndicale a rencontré le ministre fédéral de l'Industrie, M. C.M. Drury, dans le cadre de l'action entreprise pour empêcher la fermeture du chantier George T. Davie de Lauzon. Dans le cours de la conversation, le ministre avait alors dit que la Vickers était bien mal administrée et que son chantier maritime de Montréal était appelé à disparaître.

Ce n'est que plusieurs mois plus tard cependant que les employés eurent vent des projets de fermeture et, encore aujourd'hui, ils sont dans le noir le plus complet quant aux intentions précises de la compagnie qui, loin de les avertir officiellement de ses intentions dans un délai raisonnable, exécute minutieusement un plan savamment ourdi. Si les choses continuent à se dérouler comme depuis l'automne dernier, nous ne resterons bientôt plus qu'une petite poignée d'employés auxquels la compagnie administrera le coup de

grâce dans quelques semaines avec un avertissement de quelques jours ou de quelques heures.

Il semble que la décision de fermer ait été prise au début de l'année. Encore en décembre, lors d'une réunion du comité mixte de productivité de l'entreprise, les représentants patronaux ont préconisé un projet pour moderniser le chantier afin de le rendre compétitif. On estimait alors que le coût de ce projet s'éleverait à \$14 millions.

Mais soudainement lors de la réunion suivante du comité en janvier, la chanson a changé et ils se sont mis à dire que ça regardait mal parce que le chantier manquait de contrats.

Après que la nouvelle de la fermeture possible du chantier a été annoncée au Conseil confédéral de la CSN à sa session de fin de janvier, le président de Canadian Vickers, M. Eric Harrington, s'est permis de la nier. Il jouait alors sur les mots parce que la compagnie n'a pas l'intention de fermer sa division industrielle.

De toute façon, la menace de fermeture s'est précisée lors d'une autre réunion du comité de productivité tenue en février. On nous a alors dit que les choses allaient de mal en pis. Le gérant de l'entreprise, M. Bill Rhodes, a même alors demandé au syndicat de l'épauler afin de faire des démarches auprès du gouvernement fédéral pour obtenir des contrats.

Depuis lors, le comité de productivité ne s'est plus réuni et le président, Eric Harrington, qui entend bien exécuter son plan de fermeture en paix, a défendu à tous ses cadres supérieurs d'informer le syndicat sur l'opération de liquidation.

Mais un intermède survenu en mars a fourni encore plus de lumière sur les intentions de la compagnie. Elle a alors demandé au syndicat la permission d'employer une partie du plancher du chantier maritime afin d'exécuter un sous-contrat obtenu d'une compagnie américaine pour la fabrication de pièces de sous-marins. Ce travail aurait été fait par des ouvriers de la division industrielle qui sont membres d'une union internationale. Cette permission fut refusée par l'assemblée générale de notre syndicat. De toute façon, la Vickers a perdu ce contrat, entre-temps, parce que les unions américaines se sont opposées à ce que le travail fut effectué par des ouvriers canadiens alors qu'il y a du chômage à San Diego.

Cependant, au cours du débat sur cette question, le président Harrington est intervenu personnellement auprès des dirigeants de notre syndicat pour leur dire qu'ils étaient mieux de se rendre à la demande de la compagnie parce que, selon son expression, **d'ici les cinq ou dix prochaines années, il n'y aurait plus aucune construction navale dans le chantier.**

Le 9 mai, des membres de l'exécutif du syndicat accompagnés par des dirigeants de la Fédération de la Métallurgie, des Mines et des Produits Chimiques, ont rencontré le ministre Jean Marchand à Ottawa. Cette entrevue avait été sollicitée le 18 février lors de la présentation du mémoire de la CSN au gouvernement fédéral.

M. Marchand a alors confirmé que le gouvernement avait été informé par la compagnie de son intention d'abandonner la construction navale. Il a dit que le gouvernement ne pouvait pas la forcer à construire des navires si elle ne voulait plus en construire. Il a mentionné la possibilité d'accorder des contrats de réparation mais il a expliqué que cela ne réglerait pas le problème. Il a finalement conseillé à la délégation de s'adresser au ministre du Commerce, M. Jean-Luc Pépin.

Au cours des dernières semaines, plusieurs informations fiables nous ont été livrées sur les desseins de la compagnie. Selon ces informations, la compagnie aurait formé dernière-

ment une autre compagnie sous le nom de Canadian Vickers Ship Repair, entreprise qui continuerait, après la fermeture du chantier de construction, à faire des réparations sur une échelle réduite.

Cette information se confirme puisque depuis le 12 mai, des gens circulent dans le chantier pour faire un genre d'inventaire de la machinerie et de l'outillage. Ils marquent sur les machines qui serviront à l'usine de réparation les initiales S. P. (Ship Repair) et destinent le reste à la "scrap".

Une information veut également qu'un contrat ait déjà été accordé pour la démolition des installations et que cette opération débiterait d'ici quelques jours.

# Les ouvriers ne sont pas la cause du déclin du chantier; ils en sont les victimes;

On commence à invoquer toutes sortes de raisons pour justifier la fermeture du chantier maritime de la Canadian Vickers, une filiale de Vickers Armstrong d'Angleterre, et démontrer qu'on ne peut l'éviter: l'impossibilité d'avoir des contrats, les salaires trop élevés, le fait qu'il n'est pas compétitif, etc.

Le déclin marqué qu'il a subi depuis 1960, s'il peut être imputable en partie à l'indifférence du gouvernement fédéral et à l'absence néfaste d'une politique canadienne de marine marchande, est surtout le résultat de la mauvaise gestion de la compagnie. On ne peut imputer d'aucune façon cette situation aux ouvriers qui n'en sont que les premières victimes.

## LE SEUL CHANTIER MUNI DE CALES COUVERTES

Soulignons d'abord que le chantier maritime de la Canadian Vickers est le second chantier naval en importance au Canada. C'est probablement le premier pour la qualité et la diversification des ouvrages qui y ont été faits. C'est aussi le plus ancien chantier canadien moderne puisque les premiers navires métalliques y ont été construits vers 1910.

Très vite après son ouverture le chantier a réussi à se spécialiser dans des constructions assez complexes.

Point très important: à l'heure actuelle le chantier de la Canadian Vickers à Montréal est le **seul muni de cales couvertes au Canada**. L'existence de cales couvertes permet la construction à l'abri des navires et place le chantier pratiquement dans les mêmes conditions de construction que les chantiers européens qui ne connaissent pas les rigueurs de notre climat.

Dans toutes les revues techniques de construction navale on souligne fréquemment que la possibilité de construire dans des cales couvertes est un avantage immense.

A Lauzon, par exemple, on peut dire qu'il y a en moyenne trois grosses tempêtes de neige par hiver qui immobilisent à chaque fois la totalité des ouvriers pendant deux jours et demi à travailler seulement qu'avec des grattes à déneiger. De plus, les soudeurs sont incapables de travailler à des températures sous zéro, tandis qu'à Montréal les soudeurs ne sont jamais empêchés de travailler.

## L'OUTILLAGE N'A PAS ETÉ MODERNISÉ DEPUIS 30 ANS

On dit que le chantier de la Canadian Vickers est mal placé parce qu'il est situé au cœur de la ville de Montréal. Mais le cas de la Vickers n'est pas unique car il existe plusieurs chantiers maritimes dans le monde, tels ceux d'Helsinki en Finlande et ceux de Suède, qui sont situés eux aussi au cœur de grandes villes. Cette localisation ne les a pas empêchés d'effectuer les améliorations et la modernisation nécessaires à la poursuite fructueuse de leurs opérations.

Or, le chantier de la Canadian Vickers est dans le même état aujourd'hui au point de vue outillage qu'il y a 30 ans même si depuis on a amélioré les bâtiments et les bureaux.

## UNE PRODUCTION TRÈS DIVERSIFIÉE

Malgré ce retard inexcusable dans la modernisation de l'outillage on ne peut être qu'impressionné par la très grande diversification de la production. On a construit en effet à Canadian Vickers aussi bien des navires de guerre

extrêmement compliqués comme des corvettes (St-Laurent, Restigouche) que des grands cargos destinés à la Colombie et au Venezuela, des grands navires de lacs comme le Ralph Misener, un des plus modernes construits l'an dernier ou encore des brise-glace, des dragues, etc.

Cette diversification prouve la possibilité pour Canadian Vickers d'entreprendre à peu près n'importe quel type de construction moderne dans des conditions aussi compétitives que n'importe quel chantier maritime au monde, y compris ceux des pays scandinaves.

## DEUX ERREURS IMPARDONNABLES QUI ONT CONSACRÉ LE DECLIN DE LA COMPAGNIE

Au cours des dernières années, la Canadian Vickers s'est placée dans des circonstances difficiles à cause de la médiocrité de ses cadres supérieurs, situation qui a d'ailleurs nécessité le renvoi de plusieurs d'entre-eux il y a un an environ.

Voici deux exemples précis pour étayer cette accusation: Une des causes de sa ruine ont été les cinq derniers chalutiers qu'elle a construits pour le compte d'Atlantic Sugar, une compagnie sucrière qui voulait s'adjoindre une chaîne de préparation d'aliments congelés et de conserveries.

Cette compagnie, qui avait décidé de faire les choses en grand, avait construit une usine à St-Andrew au Nouveau-Brunswick, et avait décidé de faire construire cinq navires pour la pêche au thon. Il s'agissait de bateaux très complexes ayant un très large rayon d'action car la pêche au thon se fait principalement le long des côtes du Pérou. Or, le procédé de réfrigération qu'on y avait installé ne permettait pas la congélation immédiate d'une assez grande quantité de thon, pour que l'opération soit rentable.

Ces cinq bateaux avaient aussi d'autres défauts techniques parce qu'on n'avait pas voulu faire des essais avec un prototype craignant que la subvention gouvernementale ne soit diminuée. On s'est aperçu au cours de la construction du premier bateau qu'il s'inclinait d'un côté et qu'il n'avait pas de stabilité. Mais, chose incompréhensible, on a bâti les cinq bateaux de la même façon. Il n'y eut donc pas qu'un seul bateau de râté mais cinq. De plus, la livraison de ces navires a été retardée d'un an et la compagnie a dû payer une forte pénalité. Canadian Vickers a donc dû encaisser et boire la coupe jusqu'à la lie à cause de l'irresponsabilité de ses cadres supérieurs. Aujourd'hui, ces mêmes bateaux, sont désarmés, dans un port des Maritimes.

De plus, la direction de la Vickers s'est trompée très lourdement dans les estimés de certains navires construits par le ministère des Transports. La compagnie a été déficitaire de \$4 millions dans le cas de John A. Macdonald, la même chose s'est répétée dans le cas de John Cabot.

Cette succession de pertes et notamment la première qui aurait dû alarmer la direction, a conduit à la vente, pour manque de liquidité l'an dernier, du chantier de la George T. Davie, une filiale de la Vickers, à la compagnie Davie Shipbuilding qui voulait effacer du marché un petit chantier qui effectuait encore des réparations et qui était son compétiteur direct. D'ailleurs la disparition de ce chantier a des conséquences très fâcheuses pour la flotte de cabotage qui est maintenant dans une situation difficile pour la réparation de ses navires.

Nous voyons donc qu'on ne peut imputer d'erreurs aux ouvriers de la Vickers qui est d'ailleurs réputée pour la qualité de sa main-d'oeuvre expérimentée.

# Un patrimoine national québécois qu'il serait stupide de détruire

Le chantier maritime de la Canadian Vickers à Montréal est un patrimoine national québécois qu'il serait stupide de détruire.

C'est le deuxième plus important du genre au Canada, le plus ancien chantier au Canada à se servir de méthodes modernes. le seul muni de cales couvertes au pays, sa production est des plus diversifiées et, grâce à sa main-d'œuvre qualifiée hautement spécialisée, il peut concurrencer n'importe quel chantier naval au monde pour peu qu'on le modernise.

Si l'on s'arrête seulement à songer au nombre d'années qu'il faut pour former des techniciens spécialisés comme le sont les ouvriers de Canadian Vickers dont plusieurs centaines sont en chômage depuis l'automne dernier, à la richesse que représente pour le Québec son équipe incomparable de cadres moyens issue d'une tradition remontant à plusieurs générations; on ne peut se résoudre à voir disparaître ce patrimoine. Du moins, toute nation moderne digne de ce nom ne peut se résoudre à une solution aussi stupide.

Il faut donc absolument prévenir la démolition du chantier de la Canadian Vickers. Si cette opération débute d'ici quelques jours comme il en est fortement question, on assistera à un processus irréversible. On assistera à Montréal cette année à l'épisode tragique qui a marqué la fermeture du chantier de la George T. Davie à Lauzon il y a un an. Non seulement des milliers de familles seront-elles jetées dans la rue (comment voulez-vous que l'on recycle des ouvriers spécialisés de plus de 40 ans?) mais on assistera à une autre saignée des forces vives de la nation québécoise. L'histoire ne pardonne pas souvent de telles erreurs à un peuple.

En réalité il n'existe pas de raisons techniques qui puissent empêcher que le chantier maritime de la Canadian Vickers ne devienne pas un chantier hautement compétitif. La modernisation qui urge depuis nombre d'années ne serait pas tellement complexe et nous avons tous les éléments pour la réaliser.

De plus, le chantier de la Vickers est extrêmement intéressant à cause de la combinaison suivante: Montréal est le port terminal de nombreux navires océaniques et des navires des Grands Lacs. Il est situé à peu près à mi-route entre la mer et l'extrémité des Grands Lacs. Il y a donc à l'écart durant l'été plusieurs navires qui ont constamment besoin de réparations. Ce chantier possède enfin les ouvriers spécialisés les plus compétents au monde peut-être pour effectuer des réparations dans un temps record.

## Il faut qu'Ottawa mette fin à sa politique à courte vue et se donne une politique marchande

À la fin de la guerre, le Canada avait une flotte assez importante de bateaux qu'on appelait "tugboats" et qui étaient de gros cargos de 10,000 tonnes. De plus, le Canadien National était propriétaire d'une série de navires (Canadian Challenger, Canadian Observer, etc).

Dans les années qui ont suivi la guerre, les profits nets ont été extrêmement hauts. Mais vers 1950 l'Europe a commencé à moderniser ses chantiers et à construire des navires plus modernes: nos navires étaient tous à vapeur et à machines alternatives donc prenaient beaucoup plus de combustible, étaient beaucoup plus lents et demandaient des équipages plus nombreux.

Il aurait fallu vendre ces navires et en construire de plus modernes.

Le gouvernement canadien a été le grand responsable de l'abandon de notre marine.

Voici comment il semble que cette décision ait été prise par le gouvernement du temps:

Le marché du blé est devenu très vite circonscrit après la fin de la guerre. Pour en vendre à l'Angleterre, il fallait

lui permettre de gagner des devises en transportant du fret. D'où l'abandon progressif de notre marine en la laissant se détruire. Cette décision a été prise vers 1950-51.

Des compagnies qui avaient une quinzaine de bateaux sous pavillon canadien les ont tous transférés sous pavillon britannique.

De plus, les équipages se sont dispersés. Les capitaines au long cours canadiens n'ont pas été embauchés par les compagnies anglaises parce qu'ils demandaient, à cause de leurs obligations au pays, une rémunération plus forte que les capitaines britanniques.

Donc, les bateaux canadiens ont tous été vendus pour des prunes.

La marine marchande canadienne a subi une dégradation progressive.

À partir de 1957, sous le gouvernement Diefenbaker, Ottawa a accordé des subventions principalement destinées au renouvellement des flottes des Grands Lacs. Or, cette subvention était énorme. Elle atteignait 35% de la valeur brute du navire sur le matériel canadien à bord. Au lieu de faire des prêts pour la reconstruction de la flotte marchande, comme en France après la guerre, le gouvernement canadien a fait des dons à 35%, soit plus d'un bateau sur quatre, à des grosses compagnies comme Canada Steamship Lines maintenant dominée par Power Corporation et Hall Corporation qui n'avaient d'ailleurs pas de comptes à rendre. On a procédé de la même façon pour la flotte de pêche.

La politique du gouvernement canadien a donc été analogue à celle qui existait en France avant la guerre: on a fait des dons aux chantiers maritimes pour leur permettre de subsister afin de permettre la construction de navires de guerre dans le cadre de l'OTAN, (constructions très complexes dont le prix de revient est difficilement contrôlable et où il y a eu beaucoup de gaspillage) ou des brise-glaces dont l'utilisation d'ailleurs a toujours manqué de rationalité parce que le lobby d'Halifax à Ottawa s'est toujours opposé à l'ouverture d'un chenal qui permettrait l'arrivée normale de tous les bateaux dans le St-Laurent.

Les chantiers maritimes se sont laissés endormir par cette politique à courte vue: tout ce qui leur importait c'était d'avoir chaque année une part du gâteau fédéral.

Donc l'absence d'une politique de marine marchande a empêché jusqu'ici la construction à un coût compétitif de cargos destinés à la navigation au long cours.

## Une autre cause: l'absence d'industries connexes

De plus, cette absence de politique a augmenté considérablement le coût de construction parce que les industries connexes qui fabriquent toutes les pièces d'équipement n'existent pas au pays. Celles-ci (moteurs, treuils, etc) sont généralement importées des Etats-Unis ou de l'Europe. Les frais de transport qui viennent s'ajouter constituent un autre facteur qui rendent l'opération prohibitive. À la fin de la guerre, il y avait encore plusieurs entreprises canadiennes, comme la Dominion Bridge, qui fabriquaient des pièces d'équipement (poulies, cables, etc) mais elles ont cessé parce qu'il n'y avait plus de marché.

## Rien ne nous empêche de reprendre le retard

Mais ce dernier handicap aurait pu être surmonté au Canada comme certains pays européens l'ont fait par une planification efficace. La Yougoslavie et la Pologne, par exemple, ne construisaient pratiquement pas de navires avant la guerre; mais ces deux nations se classent maintenant parmi les plus grands fournisseurs de cargos au long cours

de tout type. Les chalutiers les plus modernes sont actuellement construits en Pologne qui s'est classée cordon bleu dans ce domaine.

Il ne s'agit que de constater aussi ce qui s'est passé en Finlande, en Suède, en Norvège, au Danemark, ces pays scandinaves qui sont dans une situation identique à la nôtre et qui possèdent une industrie de construction navale très prospère.

Au Danemark, par exemple, les constructeurs de navires et les armateurs ont établi un crédit national pour la construction navale en 1963 avec la banque nationale du Danemark, d'autres banques de commerce et des compagnies d'assurance.

D'autre part, les nations du nord de l'Europe ont innové de façon très hardie. Elles se sont lancées dans des projets auxquels nous pourrions participer. Les chantiers finlandais étudient actuellement la possibilité de construire des pétroliers sous-marins pour transporter le pétrole des champs pétroliers de l'Alaska. Pourtant, des pays comme la Finlande n'ont pas les moyens financiers du Canada mais ils ont réussi à développer leur marine marchande grâce à la rationalisation de la construction navale.

Le développement magistral de la flotte russe depuis 1960 constitue un autre exemple probant: elle est maintenant composée en grande partie de cargos renforcés qui sont exploités selon un pool international extrêmement polyvalent. Par exemple, un navire parti de Leningrad peut prendre des automobiles au Havre, les délivrer à Montréal et repartir ensuite prendre du sucre à Cuba et faire du commerce dans d'autres pays. Le Canada ne pourrait-il pas faire ces choses-là lui aussi?

Qu'on songe aux chantiers finlandais qui existent au coeur de villes comme Helsinki, qu'on pense aux chantiers suédois qui assurent les plus hauts salaires à sa main-d'œuvre après les Etats-Unis et qui lui assure également la protection la plus complète.

### **Une initiative québécoise qui menace de devenir futile**

Le gouvernement du Québec a créé une école de technologie maritime. Le 20 mai il a reçu un navire-école pour former des cadres de marine marchande. Si nous ne créons pas de débouché pour ces jeunes, cette entreprise québécoise deviendra complètement futile. Les débouchés seront assurés par la création de navires commerciaux d'un type

## **La décision du Conseil confédéral le 10 mai**

Le Conseil confédéral de la CSN a décidé le 10 mai de lancer une campagne pour protéger les 1,600 employés de la Canadian Vickers qui perdront définitivement leur gagne-pain en juillet.

Le Conseil central de Montréal par la bouche de son président, M. Michel Chartrand, et la Fédération de la métallurgie, par la bouche de son président, M. Adrien Plourde, se sont engagés à faire tout en leur possible pour venir en aide aux travailleurs qui seront mis à pied.

M. Chartrand a fait allusion à la fermeture du chantier de la George T. Davie en juin 1968 dans des circonstances analogues. Il a déclaré: "On a vu les gars de Lauzon se faire jouer l'an dernier. On ne se laissera pas monter de bateaux comme eux". Le dirigeant syndical faisait allusion à un navire que le ministre Marchand avait fait venir en rade de Québec à la veille des élections fédérales du 25 juin pour entretenir l'espoir de la poursuite des travaux au chantier de Lauzon et qui, en juillet, avait été retourné sans qu'on l'ait réparé.

Quant à M. Plourde il a dit que ces travailleurs devraient être recyclés pour pouvoir être embauchés par l'entreprise qui succédera à la Vickers.

La résolution adoptée par le Conseil confédéral rappelle que la CSN considère que le gouvernement fédéral a "saboté" la marine marchande canadienne, qui était l'une des plus prospères au monde. En faisant cela, Ottawa a cédé la navigation sur le St-Laurent aux intérêts étrangers et a

bien défini qui trouverait une partie de ses revenus dans le transport de matériel dans le Nord. Il faudrait donc forcer le gouvernement fédéral à employer strictement des navires canadiens pour ce transport.

Il faut également obtenir d'Ottawa qu'une partie du fret lourd, tel le minéral de fer, que le Canada exporte en Europe soit transporté à bord de minéraliers canadiens. On pourrait également considérer d'autre fret lourd comme l'amiante, le papier journal, etc. Evidemment, ceci implique une modification des politiques canadiennes mais Ottawa imiterait en cela plusieurs pays.

D'ailleurs même si Ottawa subventionnait à 15% ou 20% de leur valeur la construction de cargos océaniques, ce sera plus productif que verser de l'assurance-chômage aux centaines d'ouvriers de la Vickers qui ayant plus de 40 ans pourront difficilement trouver un autre emploi même si on propose de les recycler.

Il faudra aussi que Québec, si Ottawa se dérobe encore une fois, établisse une sorte de "brain trust" composé de techniciens y compris ceux de la Vickers. Il existe de nombreux projets à la Vickers pour moderniser le chantier mais on n'a jamais demandé aux spécialistes de la Vickers comment ils pouvaient envisager de récupérer leur chantier.

Les décisions ont toujours été prises par les politiciens sans que les gens les plus directement concernés, les travailleurs de l'entreprise, n'aient été jamais informés de quoi que ce soit.

Les experts estiment que la modernisation du chantier s'élèverait à environ \$10 millions. Le financement pourrait prendre la forme d'un prêt à long terme du gouvernement fédéral.

La deuxième étape de la réalisation du projet serait de concevoir une spécialisation du chantier. Plusieurs experts la voit avant tout dans une spécialisation du transport de fret vers les régions arctiques appelées à se développer, transport qui est fait jusqu'ici par des vieux navires ex-canadiens maintenant sous pavillon britannique.

Voilà quelques suggestions pratiques et constructives. Il appartient à nos gouvernements de prendre des décisions et rapidement. S'ils ne marchent nous les y forcerons.

Ottawa ne se moquera pas du Québec impunément pendant bien des années encore en faisant disparaître des industries aussi vitales pour notre nation que celle de la construction navale.

nui considérablement aux intérêts du Québec dont c'était l'une des principales industries et dont l'une des vocations naturelles est maritime.

Après l'expérience des charbonnages de la Nouvelle-Ecosse qui ont été étatisés avec succès, la résolution suggère que le chantier naval de la Canadian Vickers devrait, en tenant compte des nombreux investissements publics qui y ont été faits, être exproprié par le gouvernement du Québec.

## **le travail** du permanent

Un aperçu hebdomadaire des questions qui intéressent les permanents de la CSN.

Responsable: Service de l'information et des communications de la CSN.

Composition et impression: Les Editions du Richelieu Limitée 100, rue Bouthillier, Saint-Jean, P.Q.

Tél.: Saint-Jean 347-5326

Montréal 658-0613