

29 juin 2017

**Propagande intense pour la privatisation des ports**

## **Les vandales néolibéraux dépeints comme des penseurs et des experts**



Les travailleurs maritimes manifestent à Vancouver le 23 février 2017 contre le Rapport Emerson.

**Propagande intense pour la privatisation des ports**

- Les vandales néolibéraux dépeints comme des penseurs et des experts

**La communauté de Churchill au Manitoba abandonnée à elle-même**

- Les résidents et les communautés avoisinantes demandent une aide immédiate

et un changement de modèle de propriété pour le port et le chemin de fer - *Pierre Chénier*

**Entrevue**

- L'aéroport devient de plus en plus un endroit de travail précaire et nous luttons pour y améliorer les normes de travail - *Dan Janssen, Conseil des travailleurs de l'aéroport de Toronto, vice-président de la section locale 2323 de l'Association internationale des machinistes et des travailleurs de l'aérospatiale*

## Propagande intense pour la privatisation des ports

# Les vandales néolibéraux dépeints comme des penseurs et des experts



Les travailleurs marquent le 1er Mai 2017 par une action à l'Aéroport international Pearson de Toronto contre la privatisation des aéroports.

Depuis un bon moment, des représentants de gouvernements, de soi-disant groupes de réflexion et des experts de même que les médias monopolisés font une propagande intense en faveur de la privatisation des ports et des aéroports canadiens. Le gouvernement fédéral lui-même fait la promotion du Rapport Emerson qui a été commandé par le gouvernement Harper afin d'examiner les systèmes de transport au Canada et qui recommande ouvertement la plus grande déréglementation et privatisation de ces systèmes. En 2016, le gouvernement Trudeau a embauché Crédit Suisse AG pour enquêter sur les options de privatisation des principaux aéroports canadiens et il a engagé la banque d'investissement Morgan Stanley Canada pour étudier la privatisation possible de 18 ports. Bien que leurs rapports ont été remis au gouvernement fédéral depuis longtemps, leur contenu est gardé rigoureusement secret. Cela montre que le gouvernement fédéral considère que la prise de décision sur des questions aussi importantes doit être laissée entre les mains des principaux ministres, de l'oligarchie financière et de ses monopoles privés et non des Canadiens. Le 25 janvier, le ministre des Transports, Marc Garneau, a déclaré lors d'une séance de questions-réponses suite à un discours prononcé à la Chambre de commerce du Vancouver métropolitain : « Ce n'est pas déjà décidé. Il s'agit juste d'un nouveau gouvernement qui explore différentes possibilités ». Nous sommes censés trouver quelque chose de positif et de rassurant dans le fait que le gouvernement fédéral nous fait la grâce de juste « explorer les possibilités ».

Une promotion très ouverte de la privatisation des ports canadiens a été faite dans un article signé par Charles McMillan et George Stalk dans le *Globe and Mail* du 17 février 2014, intitulé « It is time to privatize Canada's leading ports and airports » (« Il est temps de privatiser les principaux ports et aéroports du Canada »).

Il y est dit :

« L'infrastructure du transport au Canada a besoin d'un bon coup de pinceau. Le vaste réseau d'entreprises qui englobe les ports et les aéroports a besoin d'un nouveau modèle de gouvernance qui rivalise avec les concurrents mondiaux. Elles ont besoin d'une vision mondiale, d'une base de talents internationaux et d'outils pour agir rapidement et de manière intelligente face à des rivaux comme Los Angeles, Singapour, Dubaï ou Amsterdam. Les gouvernements devraient se concentrer sur ce qu'ils font le mieux, sur la production des meilleurs modèles en santé et en sécurité, sur le dédouanement et des outils similaires qui feront de nos aéroports et de nos ports les meilleurs au monde, et perçus comme les meilleurs par les clients, les gouvernements et les multinationales les plus importantes.



« Des aéroports et ports triés sur le volet et privatisés abandonneraient leur modèle traditionnel de gouvernance politique, avec le concours du gouvernement fédéral et du Parlement. Cela permettrait aux entreprises privées et aux individus de prendre part à un modèle de gouvernance qui est concurrentiel à l'échelle mondiale et fonctionne en collaboration avec les principales parties prenantes, y compris ses employés. »

Le message est clair. Les ports, les aéroports et les systèmes de transport doivent être remis

intégralement entre les mains des consortiums privés et de l'oligarchie financière pour l'édification d'empire, et la gouvernance devrait également être directement entre les mains de ceux qui parcourent le monde à la poursuite de leurs propres intérêts étroits . Cela signifie construire des systèmes de transport qui font partie de plaques tournantes et de corridors internationaux qui sont des instruments de lutte et de collusion dans le but d'assurer le profit, la domination et le pouvoir de certains intérêts privés mondiaux et de puissances impérialistes auxquelles ils sont associés. L'édification nationale prosociale pour le bien-être de tous, dans laquelle les systèmes de transport servent une économie de production de masse industrielle totalement socialisée et interdépendante, n'est jamais prise en compte dans ces machinations et, dans les faits, est sacrifiée.

Parlant de machinations, la dernière provient de l'institut C.D. Howe, le groupe de réflexion néolibéral étroitement associé au Parti libéral, au point que le ministre des Finances Bill Morneau en a été son président avant d'être élu député libéral.



**Manifestation en janvier 2017, à Saint-Jean, Terre-Neuve, pour s'opposer à l'AÉCG et au démantèlement de la réglementation sur le cabotage**

Dans un document de recherche publié le 15 juin et intitulé « Casting Off : How Ottawa Can Maximize the Value of Canada's Major Ports and Benefit Taxpayers » ( « Larguons les amarres : Comment Ottawa peut maximiser la valeur des principaux ports du Canada et en faire profiter les contribuables »), l'auteur Steven Robins propose que le gouvernement fédéral vende des participations financières dans les 18 administrations portuaires canadiennes (APC), les quatre plus grandes étant Vancouver, Prince Rupert, Montréal et Halifax. Ces APC ont été mises en place en 1998 par une loi fédérale pour exploiter sur une base commerciale les principaux ports sur les terres appartenant au gouvernement fédéral, mais avec certaines restrictions sur les hausses des frais



qu'ils peuvent demander pour diverses activités, sur les montants d'argent qu'ils peuvent emprunter auprès des banques, etc.

Dans le même ordre d'idées, l'article suggère que le gouvernement canadien pourrait introduire et vendre des participations financières dans la propriété des ports, qui pourraient atteindre 2 à 3 milliards \$, voire jusqu'à 5 milliards \$, si le gouvernement accordait à des intérêts privés une participation financière totale. C'est de l'argent, déclare de manière irrationnelle l'auteur, qui pourrait aller dans les coffres du gouvernement pour investir dans l'infrastructure tant nécessaire !

Un autre aspect frappant de l'article c'est à quel point il suggère de simplement hisser le drapeau blanc parce que la privatisation des biens publics est déjà pratiquement chose faite, alors pourquoi perdre son temps à essayer de la combattre et ne pas simplement mettre le clou sur le cercueil de tout ce qui ressemble à de l'édification nationale.

L'auteur écrit :

« Les APC sont un lien dans les chaînes d'approvisionnement qui caractérisent le commerce international du Canada. Il est intéressant de noter que ce sont les derniers liens qui sont encore de propriété publique : la plus grande partie du commerce est déjà facilitée par des entreprises privées. Les APC fonctionnent dans un environnement très concurrentiel et ont une capacité limitée à influencer les coûts totaux d'expédition, du point d'origine au lieu de destination. » L'auteur s'essaie ensuite de manière honteuse à démontrer que les coûts pour les expéditeurs et le public ne vont pas nécessairement augmenter car il y a tellement de concurrence entre les ports et les compagnies maritimes que, même sous propriété privée, les APC ne pourront pas augmenter les frais comme bon leur semble. C'est une réponse absurde qui contredit l'expérience de la privatisation d'autres avoirs publics. On peut certes s'attendre à des hausses vertigineuses de tous les coûts afférents des ports sous propriété privée

directe. En outre, l'article ramène tout le problème à une question de coûts monétaires comme si la question en jeu n'était pas la propriété et le contrôle des ports par les monopoles étrangers privés qui leur permet de décider directement du sort de ces actifs, de la main-d'oeuvre et de tous ceux dont les moyens de subsistance dépendent du transport maritime.



Les travailleurs s'opposent à juste titre à tout plan visant à déréglementer et à privatiser davantage les systèmes de transport y compris les ports et les aéroports. Le gouvernement fédéral doit rendre des comptes du fait qu'il envisage et met en oeuvre ces stratagèmes qui contredisent l'intérêt public et l'opposition exprimée clairement par les travailleurs et les communautés.

Les temps exigent que les avoirs publics soient défendus et renouvelés afin d'être des instruments d'un projet moderne d'édification nationale qui sert le peuple et son économie socialisée et dans lequel le pouvoir décisionnel est entre les mains des travailleurs et du peuple.



## La communauté de Churchill au Manitoba abandonnée à elle-même

# Les résidents et les communautés avoisinantes demandent une aide immédiate et un changement de modèle de propriété pour le port et le chemin de fer

- Pierre Chénier -



Piquetage à Churchill au Manitoba en septembre 2016 contre l'annulation du transport du grain au port de Churchill

Une situation des plus difficile a été créée pour la communauté d'environ 900 personnes de Churchill et les communautés avoisinantes dans le nord du Manitoba. Le chemin de fer maintenant privé qui relie ces communautés entre elles et au reste de la province a été sérieusement endommagé par les inondations du printemps et requiert de sérieuses réparations pour être à nouveau utilisable. Au lieu de tout de suite mobiliser ses ressources pour réparer la ligne ferroviaire, son propriétaire Omnitrax a annoncé la fermeture de la Hudson Bay Railway Company et de la ligne ferroviaire qui relie le port de Churchill sur la Baie d'Hudson à ses communautés avoisinantes et au sud de la province. Omnitrax refuse de reconnaître que cette situation est une urgence publique et de réparer la ligne immédiatement. Omnitrax est une compagnie qui fait partie du consortium américain Broe Group qui a ses quartiers-généraux à Denver au Colorado.



Manifestation à Winnipeg le 21 septembre 2016 contre l'annulation du transport du grain à Churchill

La ligne ferroviaire endommagée est le seul lien de transport terrestre qui relie Churchill au reste de la province. Les seules autres voies de communication qui sont disponibles pour rejoindre Churchill sont l'avion et le bateau qui sont plus coûteux et le port lui-même n'est navigable que de juin à octobre en raison de la glace. La perte du lien ferroviaire ajoute encore aux problèmes que vivent Churchill et les autres communautés du nord du Manitoba. Omnitrax est aussi le propriétaire du port privatisé qu'il a fermé à l'été 2016. Le port employait environ 10 % de la population.

La ligne ferroviaire est une infrastructure vitale à l'approvisionnement en nourriture et en d'autres produits, le propane notamment qui est expédié vers le nord et différentes marchandises qui sont expédiées vers le sud. La ligne ferroviaire joue

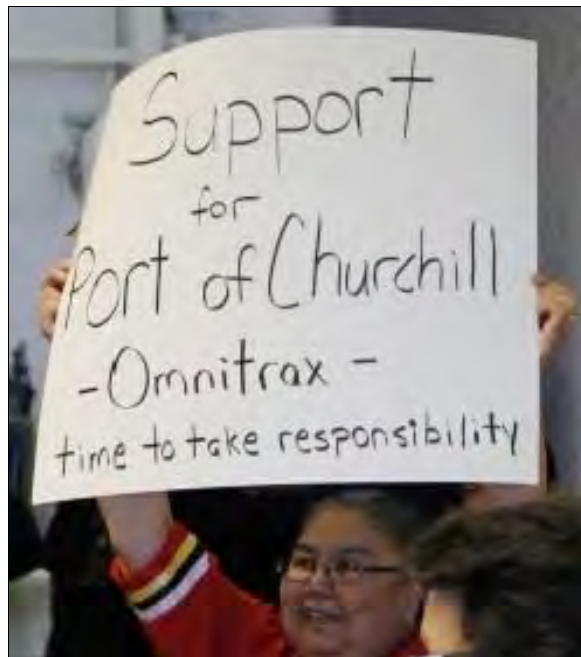
aussi un rôle important dans le transport des personnes. La majorité des foyers dans le nord du Manitoba se chauffent au propane. Transporter la nourriture, le propane et les autres produits à Churchill ou hors de Churchill par air ou par bateau augmente de beaucoup les prix pour les résidents et ceux-ci font déjà état de grandes hausses de prix de différents produits.

Les résidents rejettent l'indifférence manifestée par Omnitrax face à l'urgence qui les frappe. Avec l'arrogance d'un empereur lointain, Omnitrax a recommandé aux communautés de trouver des sources « alternatives » d'approvisionnement en produits de première nécessité en disant qu'il faudra un an pour réparer la ligne ferroviaire si bien sûr elle est réparée.

Les résidents du nord rejettent l'ultimatum de la compagnie. Ils ont tenu des réunions et des manifestations à la mi-juin où ils ont mis de l'avant que la réparation de la voie ferrée doit être faite maintenant, que les gouvernements fédéral et provincial doivent intervenir immédiatement pour assurer que cela se fasse, et qu'on doit mettre en oeuvre un nouveau modèle de propriété de la ligne de chemin de fer et du port qui n'en soit pas un de propriété privée d'une grande entreprise, encore moins américaine ou de quelque autre pays.

Le gouvernement fédéral a montré un grand détachement, exprimé en un langage libéral d'appui moral vide que les gens ne veulent simplement plus entendre. Une résidente qui participait à une manifestation à Churchill le 15 juin a dénoncé l'inaction gouvernementale en ces mots : « Ils nous ignorent totalement. Même si c'est un Américain qui possède la ligne ferroviaire, Churchill est bien toujours au Canada, n'est-ce pas ? Faites quelque chose pour nous. »

Le gouvernement dit étudier la situation et qu'il va attendre les études des ingénieurs d'Omnitrax avant de décider ce qu'il va faire. Quelle ineptie vraiment ! Omnitrax a déjà annoncé publiquement qu'il n'a pas les fonds nécessaires pour effectuer les réparations qui s'imposent bien que son groupe se vante des milliards de dollars qu'il rafle dans l'immobilier et d'autres secteurs. Les gens interprètent cela comme une demande de subsides publics pour payer les riches ou peut-être même une façon de se préparer à se placer sous la protection de la faillite.



Les communautés du nord du Manitoba demandent une aide immédiate et un changement dans la propriété et le contrôle de cette infrastructure qui est vitale à leur existence et à leur développement. Mettre l'infrastructure essentielle comme les ports et les chemins de fer dans les mains des intérêts privés et des bâtisseurs d'empire et de leur objectif de profit maximum n'est rien d'autre que de la destruction nationale. La fermeture du port de Churchill et ce désastre maintenant de la destruction du lien ferroviaire montrent bien l'instabilité qui est créée quand on remet les avoirs du peuple aux oligarques.

### **Les alternatives prosociales existent**

Les résidents demandent que les gouvernements prennent le contrôle de la situation et s'assurent que les réparations sont faites de façon sécuritaire et dans les délais les plus brefs possible. Il y a une entreprise de chemin de fer qui est gérée par les Premières Nations de la région qui dit avoir la main d'oeuvre nécessaire et l'expertise de telles réparations. Le maire de la ville a dit que cette proposition

mérite attention et que les gouvernements doivent bouger pour débloquer la situation. Une autre proposition que la communauté a avancée est que Churchill se voit accorder un subside de fret par les gouvernements afin de stabiliser les prix des produits qui arrivent par avion. On a aussi demandé que le chemin de fer et le port soient re-nationalisés car ils ont tous deux été vendus à Omnitrax en 1997 par le gouvernement de Jean Chrétien. Une coalition s'est aussi formée qui comprend des Premières Nations et des municipalités de la région qui offre d'acquérir le chemin de fer et le port.

## **La criminalité de la privatisation des avoirs publics**

La situation à Churchill illustre de façon dramatique la criminalité de l'offensive antisociale et de ses vagues sans fin de dérèglementation et de privatisation des avoirs publics. Favoriser et servir les intérêts privés des oligarques mondiaux est en contradiction complète avec l'édification nationale moderne qui favorise et sert le bien-être de tous et met sous le contrôle du peuple toutes les affaires qui le concernent.

En 1997, le gouvernement libéral de Jean Chrétien a vendu la ligne de chemin de fer menant à Churchill à Omnitrax. Cette vente a été facilitée par les lois fédérales et était dans la foulée de la dérèglementation des chemins de fer et de la privatisation subséquente du CN en 1995 à qui cette ligne appartenait. Un aspect de cette dérèglementation et de cette privatisation a été l'abandon des lignes de chemin de fer desservant des régions moins peuplées et des régions comme le nord du Manitoba où les conditions naturelles requièrent plus de maintenance et où le revenu brut est bas.

Les actions de compagnies comme le CN sont dictées par le profit privé maximum. Les dirigeants des compagnies sont les premiers à dire que les lignes ferroviaires et les autres entreprises qui ne produisent pas un certain niveau de revenu brut et de profit doivent être abandonnées sinon les riches investisseurs vont leur montrer la porte.

Le gouvernement Chrétien a vendu le port de Churchill à Omnitrax pour 1 \$! Cette vente a été accompagnée de subsides gouvernementaux constants à Omnitrax soi-disant pour le bon entretien de la voie ferrée et du port, des montants que le monopole américain a très bien pu disperser ailleurs dans ses possessions mondiales. Les gens se demandent si ce n'est pas ça qui a mené à un entretien de la voie ferrée en-dessous des normes et aux déraillements qui se sont produits et à ce nouveau désastre où même le lien ferroviaire est détruit.

Lorsque le gouvernement Harper a tué la Commission canadienne du blé en 2011, cela a été un nouveau coup dur pour Churchill. Le monopole public de guichet unique de la Commission canadienne du blé avait recours à Churchill et son port pour expédier le grain. Pour les fermiers du nord de la Saskatchewan et du Manitoba, expédier le grain par le port de Churchill était moins dispendieux et plus rapide. La Commission possédait une quantité donnée de wagons lesquels amenaient le grain au port. Les grandes compagnies de grain qui se sont emparées de la mise en marché suite à la destruction de la Commission canadienne du blé ne se soucient pas des besoins des fermiers, des communautés, des Canadiens ou de l'économie. Elles bâtissent leurs propres installations portuaires dans les grands centres pour concentrer et contrôler la richesse et bâtir leurs empires qui se font la concurrence.

La chute de la Commission canadienne du blé a grandement réduit la quantité de grain qui est expédiée par rail au port de Churchill. Pour ajouter à l'injure, le gouvernement conservateur de Stephen Harper, une fois qu'il eut détruit la Commission canadienne du blé, a accordé des subsides pour une période de cinq ans à Omnitrax en guise d'indemnisation pour les pertes du transport du grain par la voie ferrée et le port. En 2016, Omnitrax a tout simplement annulé la saison de transport de grain par le port, qui n'a pas repris depuis, mettant au chômage une partie importante de la population, dont plusieurs résidents qui n'avaient pas accumulé assez d'heures pour toucher de l'assurance-emploi.





Avant que les inondations printanières de cette année n'endommagent la ligne ferroviaire et n'arrêtent le transport ferroviaire, Omnitra a réduit le service du transport des marchandises de deux transports par semaine à un seul. Cela a grandement nui à l'accès de la communauté à des produits frais et la disponibilité des autres produits de première nécessité.

La privatisation des avoirs publics de base, comme l'infrastructure de transport, bénéficie aux intérêts privés étroits des bâtisseurs d'empires. Elle place leur objectif de profit maximum aux commandes des affaires qui affectent directement la vie des gens. La situation précaire qui prévaut dans le nord du Manitoba, les nombreux déraillements de trains et l'explosion désastreuse à

Lac-Mégantic au Québec nous montrent qu'il faut mettre fin à la privatisation des secteurs de base de l'économie et la rejeter comme étant une activité hostile au peuple et à la société. L'économie de base a besoin d'un nouvel objectif qui est celui de servir le peuple.

Dans le nord du Manitoba, toutes sortes de projets prosociaux ont été suggérés qui pourraient être organisés autour de la ligne ferroviaire et du port de Churchill. Les gens dépendent de l'économie de base et demandent voix au chapitre et contrôle sur ses activités. Cela ne peut pas se réaliser si une élite dominante impérialiste mondiale prive le peuple et sa société du contrôle de leur économie de base par la privatisation et d'autres moyens. Les communautés demandent le contrôle et l'habilitation qui viennent d'un projet d'édification nationale afin que l'économie de base serve leurs besoins et garantisse le bien-être de tous.

Plein appui à la communauté de Churchill et aux communautés environnantes luttant pour leurs droits et leur avenir !



## Entrevue

# L'aéroport devient de plus en plus un endroit de travail précaire et nous luttons pour y améliorer les normes de travail

**- Dan Janssen, Conseil des travailleurs de l'aéroport de Toronto, vice-président de la section locale 2323 de l'Association internationale des machinistes et des travailleurs de l'aérospatiale -**

**Forum ouvrier :** Qu'est-ce que le Conseil des travailleurs de l'aéroport de Toronto et quel est son objectif ?

**Dan Janssen :** Le Conseil des travailleurs de l'aéroport de Toronto est un groupe de représentants syndicaux de l'aéroport de Toronto. La plupart d'entre nous travaillons sur le plancher mais certains sont des représentants syndicaux à temps plein. Nous nous sommes unis pour tenter d'apporter des améliorations à l'aéroport Pearson en matière de conditions de travail, de santé et de sécurité, de



salaire minimum ; en somme, nous voulons être une voix pour tous les travailleurs qu'ils soient syndiqués ou non. Six syndicats sont représentés au conseil : l'Alliance de la fonction publique du Canada, le Syndicat international des employés de service, l'Association internationale des machinistes et des travailleurs de l'aérospatiale, Unifor, les Teamsters et le Syndicat canadien de la fonction publique. Ce sont les plus gros syndicats à Pearson mais il y a beaucoup d'autres syndicats à l'aéroport. Ce sont les six plus grands. Il y a aussi un grand nombre de travailleurs qui ne sont pas syndiqués parmi les travailleurs au sol, les travailleurs de la vente au détail, les travailleurs de services aux passagers, et, bien sûr, il y a plusieurs groupes de cadres qui ne sont pas syndiqués. Le nombre de travailleurs à Pearson est évalué à 49 000. C'est le plus grand endroit de travail au Canada. Le Conseil des travailleurs représente un grand éventail de travailleurs, les travailleurs de la vente au détail, les travailleurs au sol, les manutentionnaires, les agents de bord, les mécaniciens d'aéronefs, les mécaniciens des services au sol, les ravitailleurs, etc.



**Action du Premier Mai 2017 du Conseil des travailleurs de l'aéroport à l'Aéroport international Pearson**

**FO :** Quels problèmes avez-vous pris en main pour améliorer les conditions des travailleurs a Pearson ?

**DJ :** Nous nous battons pour le salaire minimum de 15 \$ et le gouvernement de l'Ontario vient d'annoncer qu'il compte augmenter le salaire minimum à 15 \$ de l'heure le 1er janvier 2019. Nous avons mené cette bataille pour l'augmentation des salaires à la fois contre les autorités de l'aéroport et le gouvernement de l'Ontario. Nous avons eu gain de cause sur cette question auprès du gouvernement ontarien.

Une autre question importante ce sont les changements continuels de contrats de travail. Cela se produit lorsqu'on fait des appels d'offre de services et qu'il y a des offres de la part de plusieurs compagnies et que l'autorité de l'aéroport ou la compagnie aérienne fait son choix de fournisseur selon les soumissions reçues. Lorsque le nouveau fournisseur arrive, la plupart du temps ce qui se produit c'est que les travailleurs vont aller travailler pour lui sans la moindre protection. Ils doivent tout recommencer selon les salaires de base offerts par les nouveaux fournisseurs. Parfois leur ancienneté prend le bord ou ils doivent repartir à zéro en ce qui concerne leurs périodes de vacances, leur période de probation, ce qui fait que leurs conditions reculent. Certains travailleurs font exactement le même travail depuis dix et même quinze ans mais ils l'ont fait pour quatre compagnies différentes pour un salaire d'environ 12 ou 13 \$ de l'heure.

À titre d'exemple, les travailleurs de Consolidated Aviation Fueling ont vécu un changement de contrat en 2015. Certains d'entre eux travaillaient à Pearson depuis 25 et 30 ans ou même plus et gagnaient 22 \$ de l'heure et davantage lorsque leur contrat a été changé. Les travailleurs se sont retrouvés avec cette nouvelle compagnie, gagnant des salaires qui ne dépassaient pas 14 \$ l'heure. Ils devaient repartir à zéro en fait de vacances, de période de probation, etc. Ce qui veut dire que tu

retournes travailler mais 90 jours plus tard tu peux soit garder ton emploi ou le perdre selon que tu as réussi ta période de probation ou pas. Si tu ne travailles pas directement pour une compagnie aérienne et que tu es contractuel, tu peux devenir une victime des changements contractuels. Ceux qui travaillent aux emplois de service à l'aéroport sont aussi sujets aux changements de contrats continuels.

Les autorités de l'aéroport gèrent tous ces contrats de service et ce sont elles qui font les appels d'offres environ à tous les trois ans. L'aéroport devient de plus en plus un endroit de travail précaire et nous luttons pour y améliorer les normes de travail. Les changements de contrats sont certainement un sérieux problème et il en est de même des salaires.

Ce qui se produit aussi avec les changements de contrats c'est que les représentants syndicaux, les représentants en santé et sécurité, ceux qui parlent au nom des travailleurs à l'endroit de travail sont rejetés à la fin de leur probation. Ils sont ciblés comme des trouble-fêtes et on les vire. Aussi les travailleurs se promènent parfois d'un syndicat à l'autre. Nous avons vu des situations où des travailleurs qui étaient membres du syndicat des machinistes devaient dorénavant travailler, en vertu du nouveau contrat, pour une compagnie où le syndicat est Unifor et devenir forcément membres d'Unifor. Cela n'a rien à voir avec les syndicats comme tels, c'est le système qui fonctionne comme ça.

Nous luttons aussi pour de meilleures conditions de santé et de sécurité à Pearson. Nous avons connu un certain nombre d'accidents dans les endroits de travail et des blessures sérieuses et même un décès. Nous luttons pour de meilleures conditions en santé et en sécurité aux endroits de travail, pour une meilleure formation, etc. Lorsque nous nous assoyons à la table pour discuter des problèmes de santé et de sécurité, nous le faisons en tant que grand groupe à l'aéroport plutôt qu'en silos de plusieurs comités de santé et sécurité isolés les uns des autres. Nous confrontons toutes ces questions de santé et sécurité qui sont typiques d'un endroit de travail précaire. Lorsque tu travailles pour le salaire minimum ce qui te préoccupe c'est de passer à un nouvel emploi, c'est comment tu vas réussir à nourrir ta famille, et par conséquent les questions de sécurité deviennent secondaires. Lorsque les employeurs ont des taux de roulement élevé, ils forment constamment de nouveaux travailleurs pour que ceux-ci se mettent au travail au plus vite ce qui affecte directement la santé et la sécurité parce que ces travailleurs ne sont pas vraiment formés pour le travail qu'ils font. Avec ces changements de contrats et ce travail précaire un travailleur ne peut pas acquérir l'expérience qui vient seulement avec les années.

**FO :** Quelles actions organisez-vous dans ce contexte ?

**DJ :** Nous venons de tenir notre action du Premier Mai qui a été très réussie. La participation a été assez forte en dépit de la pluie. Nous avons revendiqué auprès des autorités de l'aéroport le salaire minimum de 15 \$ et avons demandé qu'on mette fin aux changements continuels de contrats. Nous avons aussi soulevé les problèmes de santé et de sécurité et celui de la privatisation.

**FO :** Quelle est votre position sur la privatisation des aéroports ?

**DJ :** La privatisation va avoir comme seul résultat de nuire au public en général et aux travailleurs des aéroports. Si ces aéroports fonctionnent sur la base du profit, les gens vont finir par payer davantage pour les services. Je ne crois pas que les changements contractuels vont arrêter de sitôt non plus parce que comme nous l'avons vu par le passé la privatisation est un nivellement vers le bas. Les entreprises tentent de réduire leurs coûts en produits, en main d'oeuvre et en services. C'est un nivellement constant vers le bas de même qu'une augmentation des frais de service pour les passagers.

Notre PDG et son équipe à Pearson ont des idées de grandeur pour ce qui est du transport. Ils tentent

de créer une plaque tournante de transport et ils ont besoin d'une tonne d'argent pour le faire. D'après ce que j'ai entendu, ils préconisent la privatisation partielle comme moyen de les aider à financer ce projet, en particulier le projet de construire une plaque tournante de transit qui comprend le transport ferroviaire et les services d'autocar. Cette plateforme multimodale serait située à proximité de l'aéroport.

La privatisation canalise l'argent vers quelques mains seulement. Une fois l'aéroport privatisé, l'argent va se rendre uniquement dans les mains d'une élite qui va former un monopole. Je crois que les libéraux tentent de financer leur Banque de l'infrastructure de cette manière. Les aéroports sont ce qui rapportent le plus quand on les vend ce qui va aider les libéraux à mettre sur pied leur Banque de l'infrastructure.

**FO :** Veux-tu dire quelque chose en conclusion ?

**DJ :** Tous les syndicats du Conseil des travailleurs travaillent fort pour améliorer les conditions de travail à Pearson. Nous n'arrêterons pas avant d'avoir obtenu des gains pour les travailleurs de cet aéroport pour rendre ce dernier meilleur à la fois pour les passagers et pour les travailleurs.



---

**NUMÉROS PRÉCÉDENTS | ACCUEIL**

**Site web: [www.pccml.ca](http://www.pccml.ca) Email: [forumouvrier@cpcml.ca](mailto:forumouvrier@cpcml.ca)**