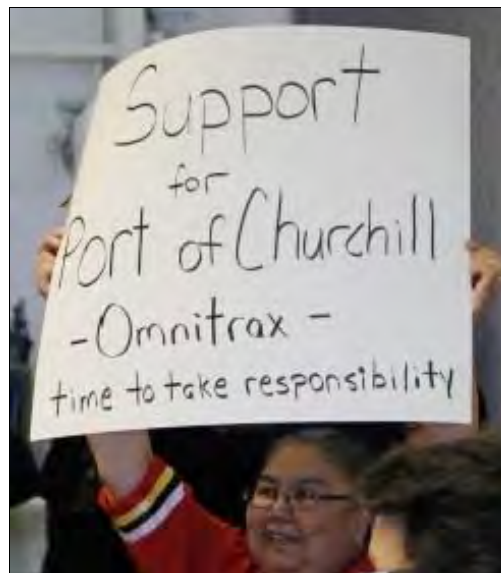


20 juillet 2017

**Le propriétaire américain Omnitrax refuse de réparer la ligne ferroviaire qui est vitale aux gens du nord du Manitoba**  
**Omnitrax et les gouvernements doivent être forcés d'assumer leurs obligations!**



**Le propriétaire américain Omnitrax refuse de réparer la ligne ferroviaire qui est vitale aux gens du nord du Manitoba**

- **Omnitrax et les gouvernements doivent être forcés d'assumer leurs obligations!**

**L'indemnisation des travailleurs tués, blessés ou devenus malades au travail est un droit**

- **Les travailleurs de General Electric demandent d'être indemnisés pour des années d'exposition à des toxines**

**Un vol sanctionné par le gouvernement de ce qui revient de droit aux travailleurs et à d'autres!**

- **Sears Canada a recours à la protection de la faillite de la LACC**
- **Les changements unilatéraux aux conditions d'emploi de Sears Canada**

**Le propriétaire américain Omnitrax refuse de réparer  
la ligne ferroviaire qui est vitale aux gens du nord du Manitoba**

## **Omnitrax et les gouvernements doivent être forcés d'assumer leurs obligations!**



**Manifestation à Winnipeg le 11 septembre 2016 contre la fermeture  
du port de Churchill par Omnitrax**

La société ferroviaire américaine Omnitrax a annoncé avec arrogance qu'elle refuse de réparer la ligne ferroviaire endommagée qui relie les municipalités de Gilliam et Churchill et dont elle est responsable. Cette ligne ferroviaire qui mène au port de Churchill est vitale à la population du nord du Manitoba. [1]

La ligne ferroviaire qu'on dit la propriété privée d'Omnitrax a été endommagée par des inondations au printemps et fermée indéfiniment le 9 juin 2017. Omnitrax a aussi fermé le port de Churchill qui est aussi sa propriété à l'été 2016, invoquant la baisse du transport de grain par le port.

Mardi le 16 juillet, Omnitrax a tenu une conférence de presse menée par son directeur commercial Peter Touesnard. Il était accompagné pour l'occasion d'un expert ferroviaire de la firme-conseil AECOM Canada qu'Omnitrax a engagée pour faire une évaluation des dommages à la ligne ferroviaire, des coûts des réparations et du temps que celles-ci prendraient.



Les inondations et les dommages datent de mai et aucune réparation, même partielle, n'a été faite ou

même entreprise. Dans son exposé technique, le représentant d'AECOM a dit qu'il faudrait deux mois pour réparer la ligne ferroviaire et que les travaux pourraient commencer au début septembre. La valeur requise en temps de travail et la valeur transférée se chiffraient entre 20 et 60 millions \$.

Dans ses commentaires sur l'exposé technique, le directeur commercial d'Omnitrax a dit que sa compagnie privée est une entreprise commerciale qui est redevable à ses propriétaires américains. Il a dit ne pas être en mesure de justifier quelque dépense que ce soit pour des réparations. Touesnard a tenté de dépeindre son groupe de propriétaires et les dirigeants exécutifs de la compagnie comme des héros et des victimes qui ont essayé mais en vain de faire de l'argent avec ce qu'il a décrit comme un « service essentiel » et un « service d'utilité publique » qui n'est pas « viable commercialement ».

Ce que ces oligarques américains disent vraiment c'est que les ressources mises en commun de l'État doivent être utilisées pour payer les riches pour faire fonctionner la ligne ferroviaire à la fois comme « service d'utilité publique essentiel non viable commercialement » et comme « entreprise privée viable commercialement », au moyen de subsides de l'État ou de partenariats public-privé (PPP). Le trésor d'État est censé garantir le plus haut taux de rendement possible à l'entreprise privée et prendre sur soi tous les risques, que ce soit les dommages dus aux inondations du printemps ou à la concurrence provenant des autres oligarques qui nuit à l'entreprise. De cette manière, le service d'utilité publique essentiel serait maintenu et les oligarques empocheraient un rendement garanti.[2]

Le caractère essentiel d'un service d'utilité publique comme une ligne ferroviaire ou la nécessité bien réelle de fournir des emplois sont utilisés pour justifier les PPP et les autres stratagèmes pour payer les riches. La population du nord du Manitoba a besoin de sa ligne ferroviaire et les oligarques américains apparaissent comme des sauveurs à condition bien sûr que les gens reconnaissent qu'Omnitrax est une entreprise privée qui doit être « viable commercialement » et se doit de fournir un profit à ses propriétaires américains.

L'aspect essentiel qui est masqué ici, c'est qu'accepter que les oligarques fassent partie de la vie des Canadiens prive ceux-ci du pouvoir de déterminer et de contrôler les affaires qui les concernent, que ce soit une ligne ferroviaire, un service d'utilité publique essentiel, une banque, un secteur manufacturier local ou toute entreprise en somme qui fait partie des secteurs de base de l'économie. Les oligarques représentent le blocage principal à la solution des problèmes, à la transformation de toute l'économie (et non juste une partie) en quelque chose de viable et à l'ouverture de la voie au progrès.



À quoi ont pensé ceux qui contrôlent Omnitrax quand ils ont acheté la ligne ferroviaire dans le nord du Manitoba en 1997 ? Ils savaient bien à l'époque que la ligne ferroviaire est un service essentiel, un service d'utilité publique desservant une petite population et un port ouvert tout au plus la moitié de l'année. Est-ce que le projet était viable commercialement à l'époque et que les choses ont changé ou est-ce que tout cela n'est que paroles creuses pour justifier un ordre du jour et une pratique intéressés ?

La population du nord est petite et d'autres entreprises se faisaient la concurrence à l'époque pour que le fret ne passe plus par le port de Churchill dans le contexte des plans pour liquider la Commission canadienne du blé. La ligne ferroviaire est le seul lien terrestre pour le transport des



produits de première nécessité vers le nord de même que le grain et d'autres produits en route vers le port de Churchill pour y être expédiés ; c'est le seul lien terrestre également pour le transport de marchandises vers le sud comme le bois coupé localement sans parler du transport des personnes qui n'ont pas d'autre moyen de se rendre d'une municipalité à l'autre dans cette région éloignée surtout s'il est question de se rendre à Churchill pour y chercher des provisions ou y utiliser les services de santé et les autres services.

L'entreprise publique d'origine au contrôle de la ligne ferroviaire menant à Churchill, soit le Canadien National, avait été privatisée depuis un bon moment et s'était départie de la ligne ferroviaire au profit de la formation de la Hudson Bay Railway Company qu'elle a vendue en 1997. Les oligarques d'Omnitrax savaient très bien que, possédant la seule ligne de transport terrestre vers le nord, ils pourraient augmenter les frais pour ses usagers. Les producteurs de grain du Manitoba et de la Saskatchewan préféraient le port de Churchill pour leurs expéditions à l'étranger parce que cela était moins cher que par d'autres moyens et que la Commission canadienne du blé garantissait les paiements et le fret. En plus de cela, du fait qu'il s'agissait d'un service essentiel et d'un service d'utilité publique, l'État allait devoir intervenir si la situation tournait mal, comme ce fut le cas lors de la destruction de la Commission canadienne du blé, et comme c'est le cas maintenant avec les inondations du printemps.



Omnitrax a déterminé que la ligne ferroviaire et le port étaient viables commercialement en 1997. Cependant, le gouvernement conservateur de Stephen Harper a liquidé la Commission canadienne du blé en 2012, ce qui a grandement réduit le transport du grain par rail vers le port de Churchill. La crise forestière et la fermeture du moulin dans le nord ont aussi affecté négativement la ligne ferroviaire. C'est sur cette toile de fond de concurrence et de lutte inter-monopoliste que selon Omnitrax la ligne ferroviaire et le port ont perdu leur « viabilité commerciale » et seraient finalement redevenus suite aux inondations un service essentiel et un

service d'utilité publique vital et non « viable commercialement », ayant besoin d'un PPP ou de subsides d'État.

Comment alors la population du nord, les nations autochtones et les autres qui se sont établis dans la région peuvent-ils se sortir de ce marasme, résoudre les problèmes auxquels ils font face et se bâtir un avenir, lequel comprend la capacité de rendre les dirigeants redevables de leurs actes ?

Les oligarques rivaux ont détruit la Commission canadienne du blé contre les souhaits des producteurs de grain. Les oligarques ont fermé le moulin forestier du nord. Leur port de Churchill a été fermé et maintenant leur ligne ferroviaire est laissée à l'abandon, fortement endommagée. Les populations sont privées du contrôle, du pouvoir et des ressources dont elles ont besoin pour faire face à la situation.

D'ordinaire lorsque les oligarques font face à un problème comme c'est le cas d'Omnitrax, ils demandent de l'argent à l'État, déclarent faillite dans une partie de leur empire ou ferment boutique et fichent le camp en sauvette. Les gouvernements fédéral et manitobain semblent vouloir trouver une portie de sortie à Omnitrax et lui permettre de s'absoudre de ses responsabilités sans avoir de comptes à rendre, surtout en ce qui concerne ses propriétaires américains.

Les médias ont rapporté qu'une porte-parole du ministre fédéral des Transports Marc Garneau a

émis ce courriel suite au point de presse d'Omnitrax :

« Omnitrax a l'obligation de réparer et d'entretenir la ligne ferroviaire et de maintenir le service aux résidents, et nous nous attendons à ce qu'Omnitrax respecte ses obligations. » « Si Omnitrax ne remplit pas ses obligations », poursuit le courriel, « notre gouvernement va examiner quels sont les prochaines actions et alternatives qui s'offrent à nous pour faire en sorte que les résidents obtiennent la nourriture et les approvisionnements dont ils ont besoin. »



Quant au gouvernement du Manitoba, il a émis un courriel par le biais de son ministre des Infrastructures, qui se lit ainsi :

« La séance d'information technique fournie par Omnitrax aujourd'hui était clairement inadéquate. L'évaluation finale des dommages à la ligne ferroviaire et des coûts associés aux réparations n'est toujours pas complète, ce qui laisse des questions en plan et hypothétiques. Les dirigeants d'Omnitrax ont clairement laissé savoir aujourd'hui qu'ils ne veulent pas réparer, entretenir ou faire fonctionner la ligne ferroviaire. Ils semblent vouloir abandonner la ligne ferroviaire. Si tel est le cas, c'est leur devoir envers la population de Churchill et les Manitobains de communiquer leur décision au gouvernement fédéral à l'effet d'abandonner la ligne. »

Ces déclarations faiblardes ne sont pas acceptables. Elles évitent le sujet principal, soit que la ligne ferroviaire doit être réparée immédiatement et que ceux qui sont en position de contrôle et de propriété doivent rendre des comptes de leurs actes, et cela comprend Omnitrax et les deux niveaux de gouvernement. C'est l'État qui a privatisé le Canadien National et le Port de Churchill et détruit la Commission canadienne du blé. Omnitrax s'attend très certainement à recevoir de l'argent de l'État sinon il abandonnera simplement la ligne ferroviaire et le port en déclarant faillite ou en prenant la poudre d'escampette. Les gouvernements fédéral et provincial ne doivent pas verser un sou de plus à Omnitrax mais bien prendre la situation en main immédiatement en prenant le contrôle de la ligne ferroviaire et du port en coopération avec les nations autochtones et d'autres dans la région et faire les réparations qui s'imposent.



Omnitrax est une des compagnies qui font partie du consortium américain appelé Broe Group qui a ses quartiers-généraux à Denver au Colorado. Le consortium a tout l'argent qu'il faut et même plus pour réparer sa ligne ferroviaire du nord du Manitoba. Les gouvernements peuvent forcer Omnitrac à réparer la ligne en utilisant leurs pouvoirs de police. La responsabilité sociale de faire les réparations est une partie intégrante de la propriété d'un service d'utilité publique. Si Omnitrac refuse de le faire et déclare banqueroute partielle ou se sauve, les gouvernements doit s'en prendre à ses actifs aux États-Unis tout en prenant contrôle de la situation en faisant les réparations immédiatement et en s'assurant que la ligne ferroviaire et le port de Churchill servent l'économie et la population et non l'oligarchie financière et ses intérêts privés étroits.

Une coalition de nations autochtones et de différentes municipalités de la région a déjà présenté diverses options qui feraient de la ligne ferroviaire et du port des entreprises viables. Les réparations financières arrachées à Omnitrac serviraient de mise de fonds à la réalisation des projets. Il faut d'urgence trouver une solution à ce problème qui rende l'élite dominante redevable de ses actions et qui est acceptable à la population.

### Note

1. Lire « 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 » dans le numéro du 29 juin 2017 de *Forum ouvrier*

2. Toute la grande entreprise maintenant fonctionne ou bien en PPP ou par des subsides ou d'autre aide de l'État la rendant « viable commercialement ». Pas une semaine ne se passe sans annonce d'une manoeuvre de type payer les riches en faveur des oligarques afin de rendre leurs entreprises privées viables, qu'on parle des grandes banques ou des monopoles de l'automobile ou forestiers. Le gouvernement libéral de Justin Trudeau a même organisé une banque de l'infrastructure en tant qu'instrument étatique de milliards de dollars pour garantir les investissements privés des oligarques dans des projets d'infrastructure à l'échelle du pays. Tous les secteurs de base de l'économie sont maintenant en PPP ou vivent de stratagèmes étatiques de toutes sortes pour payer les riches. Le privilège de classe des riches et la domination de leurs empires sont maintenus par l'assistance directe de l'État et de son trésor public et des pouvoirs de police et en maintenant le peuple privé du pouvoir de bâtir le nouveau.

(Photos : FO, AFPC, M. Spence)



---

**L'indemnisation des travailleurs  
tués, blessés ou devenus malades au travail est un droit**

## **Les travailleurs de General Electric demandent d'être indemnisés pour des années d'exposition à des toxines**

Le 12 juillet, plus de 120 anciens travailleurs de General Electric ont participé à une réunion publique organisée par la Coalition en santé et environnement au travail de Peterborough. Ces anciens travailleurs de l'usine de GE à Peterborough ont parlé avec éloquence de ce qu'eux et leurs conjoints maintenant disparus ont souffert pendant des années où ils ont été exposés à de multiples toxines mortelles.





Les travailleurs ont été exposés entre 1945 et 2000 à plus de 3 000 toxines dont au moins 40 sont cancérogènes. Les produits chimiques utilisés et auxquels les travailleurs ont été exposés comprennent l'amiante, l'arsenic, le chlorure de vinyle, le béryllium, le formaldéhyde, le trichloréthylène, les PCB, l'uranium, le plomb, et plusieurs autres. Ils ont été utilisés en grande quantité et manipulés directement sans protection appropriée. Par exemple, des travailleurs étaient immergés jusqu'aux coudes sans protection dans des produits chimiques, des chiffons imbibés de produits chimiques étaient utilisés pour nettoyer de l'équipement, et des panneaux d'amiante étaient sciés sans équipement respiratoire approprié. La liste des pratiques abusives et dangereuses qu'ils ont vécues n'a pas de fin.

Pendant ces années, General Electric était un des plus gros employeurs de Peterborough. À un moment donné le nombre des travailleurs à l'usine atteignait 5 000 (il n'est plus que de 200 aujourd'hui). L'usine produisait des moteurs et génératrices électriques de différentes dimensions, des appareils ménagers et des composantes électriques petites et grandes pour des services publics urbains. Elle comprenait aussi une installation nucléaire qui produisait des grappes de combustibles nucléaires pour les réacteurs nucléaires CANDU.

La situation qu'ont vécue ces travailleurs a fait l'objet d'une étude détaillée qui a été publiée en mai par un Comité consultatif formé de deux chercheurs en santé et sécurité du travail assistés par des travailleurs retraités de GE. Le rapport a été parrainé par le syndicat UNIFOR qui représente 31 de ces travailleurs. Le rapport décrit les conditions que les travailleurs ont dû endurer et appuie leur demande d'une indemnisation automatique pour tous les travailleurs de GE qui sont devenus malades pendant ces années.

« Ces travailleurs de GE ont souffert de maladies horribles et souvent mortelles d'une façon disproportionnée par rapport aux autres travailleurs et pourtant environ la moitié de leurs demandes d'indemnisation a été rejetée, abandonnée ou retirée en raison de ce qu'on a appelé des preuves insuffisantes », a dit Joel Carr, un représentant national d'UNIFOR.



**Sue James, lors de la Journée des travailleurs accidentés de l'Ontario en 2017, membre d'un vaste contingent de travailleurs de l'usine de GE à Peterborough qui ont pris part à l'événement**

Des participants à la réunion de Peterborough ont mentionné que ces 13 dernières années, les travailleurs de GE à Peterborough ont déposé 660 demandes d'indemnisation à la commission d'indemnisation (le WSIB) mais seuls 280 travailleurs ont reçu une indemnisation. Trois-cent-quarante demandes ont été rejetées, retirées ou abandonnées. Les réclamations ont été rejetées sous prétexte que les preuves scientifiques liant l'état des travailleurs à leur exposition aux toxines étaient insuffisantes.

Les travailleurs rejettent avec mépris ce traitement injuste. Leur expérience collective d'exposition aux multiples toxines et les maladies qu'ils ont contractées, notamment des cancers, sont la preuve que leur situation est liée au travail. Ils demandent l'indemnisation automatique de tous ceux qui ont fait partie de cette main-d'oeuvre de GE à Peterborough pendant les années en question et qui souffrent de maladies qui sont beaucoup plus nombreuses et sévères que celles qui affectent les Canadiens en moyenne. Quelle peut être la cause de leur état sinon l'exposition à ces toxines dangereuses ?

Les retraités de GE ont dit lors de la réunion qu'ils ne se satisferont pas des mots de sympathie du ministre libéral du travail Kevin Flynn et du député local. Ils demandent des gestes concrets, auxquels ils ont droit. Leur situation l'exige avec une force particulière car plusieurs d'entre eux sont très âgés et très malades maintenant. Ils veulent que leur dignité de travailleurs soit reconnue, ce qui requiert que leurs demandes soient acceptées et qu'une indemnisation adéquate pour toutes ces souffrances leur soit accordée.

Une victoire des retraités de GE aiderait beaucoup tous les travailleurs à qui l'on nie leur droit à une indemnisation et qui affrontent le silence du gouvernement de l'Ontario et du WSIB quand ils présentent leurs réclamations. Selon les chercheurs qui ont produit l'étude, plus de 6 000 décès se produisent chaque année en Ontario suite à l'exposition aux toxines au travail mais le gouvernement et la commission de compensation refusent de relier cette situation à ce qui se passe aux endroits de travail. Selon les auteurs, la période de latence parfois longue de ces cancers et de plusieurs autres maladies explique en partie le problème mais l'obstacle principal à la reconnaissance de la cause de la maladie réside selon eux dans le fardeau de la preuve injustifié et onéreux que le gouvernement et le WSIB imposent aux travailleurs.



---

**Un vol sanctionné par le gouvernement de  
ce qui revient de droit aux travailleurs et à d'autres!**

## **Sears Canada a recours à la protection de la faillite de la LACC**

Par le biais de la *Loi sur les arrangements avec les créanciers des compagnies* (LACC) sanctionnée par le gouvernement, les oligarques des États-Unis qui contrôlent Sears Canada ont déclenché une attaque massive contre leurs employés actifs et à la retraite. Dix sept mille travailleurs de Sears Canada, des centaines de travailleurs mis à pied qui reçoivent présentement des indemnités de départ ainsi que 16 000 retraités et leurs dépendants sont la cible de cette attaque, de ce vol sanctionné par le gouvernement de ce qui leur revient de droit.





Ayant recours aux pouvoirs de police de la LACC, Sears Canada a annoncé le 22 juin sans aucun avertissement le congédiement immédiat de 2 900 travailleurs. La compagnie a annoncé aux travailleurs congédiés partout au pays que toute obligation contractuelle ou juridique touchant à l'indemnité de départ ne sera pas honorée et que l'indemnité de départ accordée présentement aux travailleurs qui avaient déjà été mis à pied prend fin immédiatement. Les premiers travailleurs à être congédiés, les 300 employés du bureau-chef de la compagnie à Toronto, ont reçu l'ordre de se présenter à des points de rencontre autres que leur endroit de travail où on leur a annoncé qu'ils étaient congédiés sur-le-champ. Des représentants de Sears leur ont dit de ne pas se rendre à leur endroit de travail et qu'on leur ferait parvenir leurs effets personnels. D'autres seront congédiés à mesure que les magasins fermeront.

Dans un communiqué de presse du 6 juillet, Sears a étendu ses attaques contre la classe ouvrière en annonçant qu'il cessait d'autres paiements qui sont dus. Ces mesures sont comprises dans un budget de la LACC ayant force juridique préparé par le débiteur-exploitant (DIP) de la LACC. Deux créanciers garantis de Sears Canada, la Wells Fargo Capital Finance Corporation and GACP Finance Co. sont les agents administratifs du financement DIP de 450 millions \$. Ces deux créanciers garantis auraient des liens importants avec ESL Investments contrôlé par l'oligarque milliardaire américain Edward Lampert. ESL Investments est le principal propriétaire de Sears Canada et de son équivalent américain la Sears Holding Corp., qui possède des milliers de magasins aux États-Unis sous l'étiquette Sears et Kmart. ESL Investments s'est emparé du contrôle et de la propriété de Sears/Kmart lorsqu'en 2003 ces derniers ont eu recours au chapitre 11 de la protection de la faillite aux États-Unis. Le chapitre 11 est lui aussi un vol sanctionné par l'État de ce qui revient de droit aux travailleurs et à d'autres, semblable en cela à la LACC.

Dans son communiqué de presse du 6 juillet, Sears Canada déclare : « Les contraintes de liquidités de Sears Canada Group ont causé des difficultés à plusieurs de nos partenaires estimés, y compris des associés (employés) dont le poste a été éliminé récemment ou sera éliminé lorsque plusieurs sites de Sears Canada (59) partout au pays seront fermés, de même qu'à des retraités, des fournisseurs et des locataires.



« La compagnie...est dans l'impossibilité d'effectuer des paiements à certains partenaires, des paiements qu'elle ferait en temps normal ne serait-ce des contraintes de liquidités et du fait que nous sommes sous la protection de la LACC...Le Financement DIP exige que le Sears Canada Group se conforme à un budget, lequel exclut les paiements énumérés ici :

« Les paiements spéciaux faits aux prestations déterminées du Régime de retraite enregistré de Sears...Les prestations en soins de santé et dentaires et les primes d'assurance-vie à la retraite. » Ces paiements vont cesser à la fin du mois de septembre.

Dans son rapport économique annuel de 2016, Sears Canada a déclaré que le régime de retraite à prestations déterminées est sous-financé de 308,6 millions \$ par rapport à ses obligations ; que ses régimes de retraite enregistrés connaissent un

déficit de 110,3 millions \$ ; que le fonds de fiducie de santé et de bien-être à la retraite responsable des avantages dentaires et médicaux et des primes d'assurance-vie est sous-financé de 196 millions \$

et que le régime de retraite complémentaire non enregistré est déficitaire de 2,3 millions \$.

De son côté, la Sears Holding Corp aux États-Unis rapporte qu'elle a un déficit de 1,6 milliards \$US dans ses régimes de retraite et de plusieurs autres millions dans ses engagements et ses obligations sociales sous-financés envers ses travailleurs et retraités aux États-Unis. Aux États-Unis, la compagnie n'a pas encore eu recours au chapitre 11 de la protection de la faillite.

Le vol sanctionné par le gouvernement qu'est la LACC n'affecte pas seulement les travailleurs et les retraités mais plusieurs autres à qui Sears Canada doit de l'argent pour du travail de sous-traitance ou la livraison de marchandises avant le 22 juin. Selon les documents juridiques de la LACC, les paiements dus à 775 entrepreneurs et à près de 3 300 fournisseurs domestiques et internationaux de marchandises sont suspendus. C'est un coup dur pour ceux qui sont directement touchés et pour l'économie.

La LACC est une mesure de police d'État qui vise à attaquer la classe ouvrière, défendre le privilège de classe des très riches et servir les intérêts privés d'oligarques triés sur le volet. La LACC n'est disponible qu'aux compagnies qui ont des dettes excédant 5 millions \$ et qui demandent la protection de la faillite. Elle s'assure que les biens protégés de la compagnie sont remis aux créanciers garantis au détriment de la classe ouvrière et d'autres parties. Le recours récurrent à la LACC permettant aux grandes compagnies d'échapper à leurs obligations sociales envers la classe ouvrière et d'endommager encore plus l'économie met en lumière la nécessité d'une nouvelle direction prosociale pour l'économie qui reconnaît et défend les droits des travailleurs et leur garantit une vie en sécurité et fournit une stabilité à l'économie.



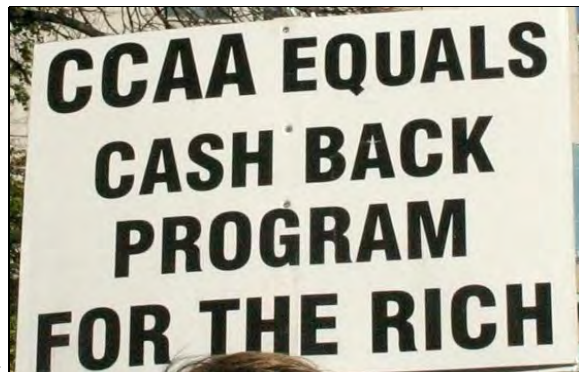
---

## Les changements unilatéraux aux conditions d'emploi de Sears Canada

Sears Canada se sert de la protection de la faillite assurée par la *Loi sur les arrangements avec les créanciers des compagnies* (LACC) pour échapper à ses responsabilités sociales et à ses obligations juridiques envers les régimes de retraite, les avantages sociaux à la retraite et l'indemnité de départ. Les retraités de Sears Canada ont depuis longtemps exprimé leurs inquiétudes à ce sujet. Dans une lettre de 2013 au chef de la direction de la compagnie, le Groupe de retraités de Sears Canada - qui représente une partie des 17 000 retraités - a soulevé ses préoccupations face à un déficit de 198,8 millions \$ touchant au régime de retraite en date de janvier 2012, et un déficit de 252,7 millions \$ touchant à la fiducie sur le bien-être et la santé. Depuis, le déficit du régime de retraite à prestations déterminées est passé à 308,6 millions \$ et celui des régimes de retraite enregistrés à 110,3 millions \$.

Dans leur lettre, les retraités ont critiqué la compagnie pour n'avoir pas contribué au volet des prestations déterminées pendant un bon moment et pour son annonce de 2009 qu'elle cesserait de financer la fiducie sur le bien-être et la santé et que les fonds serviraient plutôt à payer les salaires et à d'autres fins. Ils ont aussi critiqué le dividende en espèces exorbitant accordé aux actionnaires de la compagnie.

Les travailleurs de Sears Canada, comme la plupart



des travailleurs de la vente au détail, n'ont pas d'organisation de défense indépendante qui leur permettrait de lutter collectivement pour leurs droits. La compagnie a profité de ce manque de résistance collective organisée pour aggraver les conditions d'emploi des employés. Depuis la crise économique de 2008, la compagnie a imposé des changements négatifs aux régimes de retraite des employés, aux avantages sociaux des retraités et à d'autres conditions d'emploi.

Selon *Benefits Canada*, le régime de retraite de Sears Canada est maintenant un arrangement hybride de prestations déterminées et de cotisations déterminées. La compagnie a de façon unilatérale cessé de contribuer aux prestations déterminées en 2008. Elle a aussi mis fin de façon abrupte aux avantages sociaux des retraités pour tous les employés qui ne participaient pas au régime à partir de 2008 et a introduit un régime d'épargne à cotisations déterminées. Ces actions unilatérales se sont poursuivies en 2013 alors que la compagnie a une nouvelle fois changé le régime de retraite en éliminant la prestation pour les employés qui quittaient leur emploi sur une base volontaire avant l'âge de la retraite. La compagnie a maintenant déclenché une attaque en règle contre les travailleurs par le biais des pouvoirs de police d'État de la LACC.

(Source : *Benefits Canada*)



---

**NUMÉROS PRÉCÉDENTS | ACCUEIL**

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