

12 octobre 2017

**Soutenons les travailleurs de Max Aicher  
en lock-out depuis quatre ans en Ontario**

## **L'histoire tragique et répugnante de MANA à Hamilton**

*- Bill Good, travailleur à la retraite de l'usine de barres  
et activiste de la section locale 1005 -*

**Danse bénéfice pour les travailleurs de MANA en lockout**



**Samedi 14 octobre - 15 h - 22 h**

Steelworkers Banquet Hall, 1031, rue Barton E., Hamilton

Billets: \$10. L'argent sera doné aux banques alimentaires de la région.

Pour information voir le site de la section locale 1005: [www.uswa1005.ca](http://www.uswa1005.ca)

**Soutenons les travailleurs de Max Aicher en lock-out depuis  
quatre ans en Ontario**

• **L'histoire tragique et répugnante de MANA à Hamilton** - *Bill Good, travailleur à  
la retraite de l'usine de barres et activiste de la section locale 1005*

**Nouvelle-Écosse**

• **Les enseignants de la Nouvelle-Écosse revendiquent leur droit de  
décider** - *Kevin Corkill*

- Les travailleurs doivent être le facteur décisif de la détermination de leurs salaires et de leurs conditions de travail
- Le 14 octobre : La vie en Nouvelle-Écosse avec Stephen McNeil et les libéraux n'a rien d'un pique-nique!

### Ontario

- Poursuite de la lutte en cour pour arrêter la privatisation d'Hydro One - *Mira Katz*

### États-Unis

- Les camionneurs américains mènent des actions pour défendre leur dignité et leurs droits
- Appuyons la bataille des camionneurs américains pour des conditions de travail humaines - *Normand Chouinard*

**Soutenons les travailleurs de Max Aicher en lock-out depuis quatre ans en Ontario**

## L'histoire tragique et répugnante de MANA à Hamilton

*- Bill Good, travailleur à la retraite de l'usine de barres et activiste de la section locale 1005 -*



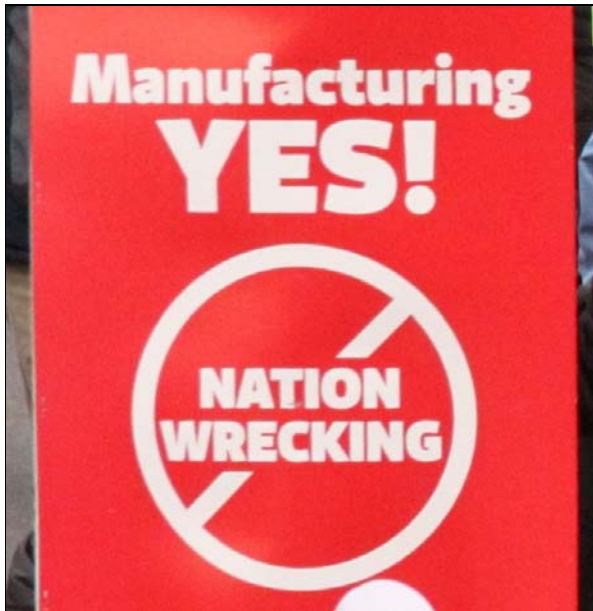
**Piquet de solidarité aux portes de MANA le 30 septembre 2017**

Lorsque la compagnie allemande Max Aicher Corporation a fait l'acquisition des usines de barres et de blooms de US Steel (USS) en 2010, la ministre ontarienne du Développement économique et du Commerce de l'époque, Sandra Pupatello, avait dit qu'il s'agissait d'un « rajeunissement » de l'industrie sidérurgique et d'une « grande nouvelle pour l'économie de Hamilton ».

Ce fut plutôt le début d'une tragédie qui dure toujours pour les travailleurs, la ville de Hamilton, le Syndicat des Métallos et le mouvement syndical dans son ensemble. À la honte des gouvernements

de tous les niveaux, voilà qu'une autre entreprise étrangère fait l'acquisition d'un actif de l'industrie manufacturière et est autorisée à bafouer les droits et à éliminer le gagne-pain de travailleurs canadiens.

US Steel avait pris le contrôle de Stelco en 2007 et s'était rapidement révélé un employeur brutal et cupide, mettant en lock-out Lake Erie Works (LEW) en 2009 et l'usine de Hamilton en 2010. (USS a de nouveau mis LEW en lock-out en 2013.) L'acquisition des usines de blooms et de barres par Max Aicher a donc semblé une bénédiction. Ce ne fut pas le cas.



Max Aicher North America (MANA) était intéressée à faire l'acquisition d'une usine en Amérique du Nord dans le but d'approvisionner ses clients de l'industrie de l'automobile. Les négociations avec USS allaient bon train en 2010 et le 12 novembre la vente était conclue. À ce moment-là, MANA a déclaré que « la convention collective signée en 2006 avec la section locale 1005 ne lui causait aucun problème ».

US Steel avait cessé de faire fonctionner les usines de Hamilton et de Lake Erie en janvier 2009 et elle approvisionnait ses clients à partir de ses usines situées aux États-Unis. Lorsque l'entente avec MANA a été conclue, 59 travailleurs des usines de blooms et de barres ont été *vendus* comme faisant partie du contrat de vente et ont

reçu l'ORDRE de se présenter au travail le 15 novembre 2010. *Ils n'avaient pas le choix!* USS n'était plus leur employeur. Huit jours auparavant, le 7 novembre, USS avait mis en lock-out l'usine de Hamilton et il semblait que ces 59 travailleurs (ainsi que 54 retraités et 4 apprentis) avaient gagné la loterie en échappant à la brutalité de US Steel.

À la fin de 2010, l'usine tournait à pleine capacité et cela a duré jusqu'en septembre 2011, lorsque MANA a arrêté la production. En juin 2011, 40 travailleurs ont été mis à pied et en novembre il ne restait qu'une vingtaine de travailleurs dans l'usine.

Les travailleurs mis à pied ont été rappelés en avril 2012. Seulement trois ont pris une indemnité de départ. Plusieurs parmi les autres n'avaient pas travaillé les 35 semaines requises sur une période de 52 semaines pour avoir droit à l'indemnité. Ce scénario a été répété jusqu'à ce que toute la main-d'oeuvre soit mise à pied en décembre 2012.

MANA a adopté la même ligne dure qu'USS dans les négociations avec la section locale 1005. Sa première et dernière offre comprenait *une réduction salariale de 30 %, aucune clause d'indexation au coût de la vie, le remplacement du régime de retraite à prestations déterminées par un régime à cotisations déterminées, des réductions importantes dans les avantages sociaux et un dépeçage général de la convention collective.*

Les travailleurs ont rejeté cette offre par un vote de 73 % en juin 2012. En mars 2013, alors que tous les travailleurs actifs avaient été mis à pied, ils ont rejeté une nouvelle offre à 86 %.

MANA n'a jamais voulu considérer les contre-offres de la section locale 1005. La compagnie semblait déterminée à casser le syndicat. La deuxième fois que les travailleurs ont rejeté les offres de MANA celle-ci a décidé de mettre le syndicat en lock-out le 23 juin 2013, *six jours avant que*

*certaines travailleurs aient droit à l'indemnisation de départ !!!*

En octobre 2013, des actifs payés par les contribuables canadiens ont été déménagés aux installations européennes de MANA pendant le lock-out. Le gouvernement ontarien a contribué au financement de ce nouvel équipement par le biais d'un prêt de 9 millions \$ et la ville de Hamilton a contribué 200 000 \$ pour disposer de 18 transformateurs chargés de BPC.

MANA a commencé à faire rentrer des briseurs de grève pour accomplir le travail de l'unité de négociation et en mai 2014 elle a signé une convention collective avec le Building Union of Canada (BUC), un groupe renégat qui n'est pas affilié au CTC et qui a l'habitude de marauder les syndicats et de fournir des briseurs de grève pendant des conflits de travail.



Depuis janvier 2015, MANA fait tourner l'usine au moyen de scabs. Elle a mis fin au régime de retraite des travailleurs, ce qui a été contesté par la section locale 1005. Depuis ce temps, MANA n'a pas cessé de bafouer les droits des travailleurs.

***Ces travailleurs n'ont pas eu le choix - ils ont été vendus à MANA !  
Respectez la ligne de piquetage de la section locale 1005 !  
Nous sommes tous touchés !***

*(Émis le 20 septembre 2017)*



---

## **Nouvelle-Écosse**

# **Les enseignants de la Nouvelle-Écosse revendiquent leur droit de décider**

**- Kevin Corkill -**

Les enseignants de la Nouvelle-Écosse ont à maintes reprises mis en lumière les conditions de travail auxquelles ils font face. Ils cherchent à améliorer ces conditions qu'ils trouvent intolérables, inappropriées à l'enseignement, voire même dangereuses. Le 15 février, devant le comité d'amendement des lois sur la loi 75, les enseignants, les conseillers en orientation et plusieurs autres qui travaillent dans le système d'éducation de la Nouvelle-Écosse ont fait part des problèmes qu'ils confrontent dans leur travail quotidien ainsi que des solutions qui selon eux pourraient améliorer le système d'éducation en Nouvelle-Écosse. Comme par les années passées, les propositions concrètes qu'ils ont mises de l'avant, qui reflètent l'expertise et l'expérience directe de ceux qui font le travail, sont tombées dans l'oreille d'un sourd.

Bien que le premier ministre McNeil se dise préoccupé de ce qui arrive aux enseignants, il a tout de même imposé une législation qui nie leur droit de décider de leurs conditions d'emploi. Il a eu recours aux pouvoirs de police de l'assemblée législative pour dicter les conditions de travail des enseignants, qui sont essentiellement les conditions d'apprentissage des élèves.

McNeil et son gouvernement libéral ne peuvent nier que les enseignants sont le facteur décisif du système d'éducation mais ils utilisent un vocabulaire qui dissimule leurs actes anti-ouvriers et antisociaux. Au moment même où il privait les enseignants de leurs droits, McNeil a dit : « J'ai eu des échos de gens qui observent la situation, des enseignants qui regardent les choses de chez eux, et qui disent, 'C'est cela ma réalité', ce sont des amis, des gens que je connais. » McNeil dit comprendre que les enseignants font face à des problèmes et qu'ils constituent la meilleure ressource pour résoudre les problèmes du système d'éducation et améliorer les conditions d'enseignement et d'apprentissage. En réalité, il refuse de les écouter ou de leur permettre d'apporter les changements nécessaires. Il dit que les milliers d'enseignants qui se sont exprimés par leur résistance et leurs manifestations de masse l'ont obligé à reconnaître le rôle important que jouent les enseignants mais il refuse de reconnaître la leçon la plus importante : que les enseignants de la Nouvelle-Écosse ont un rôle décisif à jouer dans la détermination de leurs conditions de travail et d'emploi. Comment pourrait-il en être autrement dans une société moderne ? Seule une force antisociale qui a usurpé le pouvoir peut priver les enseignants de leurs droits.



McNeil et le gouvernement libéral répètent *ad nauseam* la fraude antisociale qu'il faut « vivre selon nos moyens » et de « la capacité de payer du contribuable » mais quels problèmes sont-ils en train de résoudre ? Quelles conditions de travail et d'apprentissage sont-ils en train d'améliorer ? Plus encore, pourquoi les enseignants et les travailleurs de soutien sont-ils marginalisés et pourquoi ne peuvent-ils pas avoir voix au chapitre sur leurs conditions de travail ? Ceux qui font le travail sont pleinement capables de déterminer les moyens selon lesquels les Néo-Écossais doivent vivre.

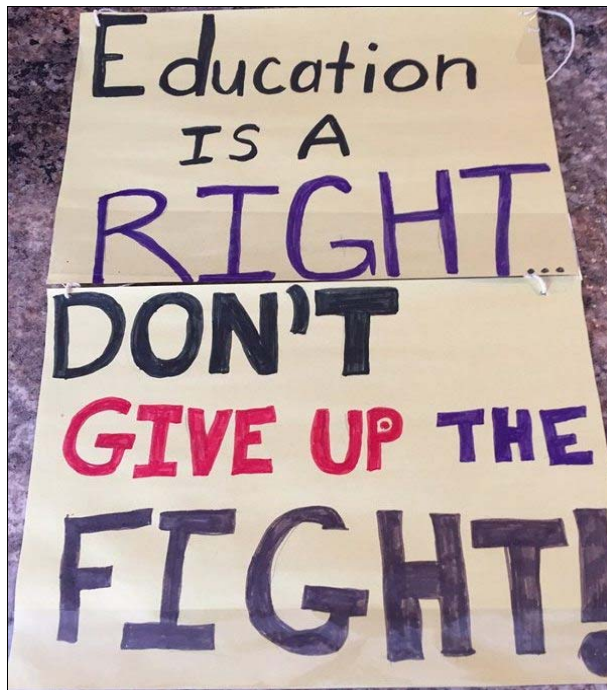
Si McNeil soulève la question des contribuables et de leur capacité de payer, c'est pour laisser entendre que les enseignants ne produisent rien et représentent un coût pénible pour le peuple. C'est vraiment une position arriérée que de dire que l'éducation moderne est un coût et qu'elle n'ajoute pas de valeur à l'économie et à la société. Pouvez-vous imaginer quelle sorte de société serait la Nouvelle-Écosse sans éducation de masse, qui est un droit moderne qui appartient à tous ? Ce ne serait pas une société dont nous pourrions être fiers ou une société ayant quelque valeur que ce soit. La question que McNeil et sa bande antisociale refusent de prendre en main est comment réaliser cette valeur que produisent les enseignants au sein de l'économie plutôt que d'inscrire l'éducation comme une dépense dans le budget provincial.

### **Les revendications des enseignants sont des plus modestes - le droit de décider !**

Lors de leur plus récente ronde de négociation, les enseignants ont présenté des demandes modestes comprenant une augmentation de salaire, une réduction du nombre d'élèves par classe, le soutien aux élèves ayant des besoins spécifiques, le remplacement d'équipement et de matériel périmés, etc. En plus de traiter du problème de la pauvreté infantile et d'autres maux sociaux qui affligent un grand nombre d'enfants de la province, les enseignants ont présenté des demandes importantes visant à améliorer les conditions d'apprentissage des élèves.

Le fait que le gouvernement McNeil a refusé de satisfaire une seule des revendications des

enseignants et a eu recours aux pouvoirs de police pour imposer un contrat démontre qu'il ne s'intéresse pas aux conditions d'apprentissage des élèves mais plutôt au pouvoir qu'il recherche de dicter les conditions de travail et d'apprentissage peu importe les opinions et les propositions de ceux qui font le travail. Le gouvernement McNeil tente de s'absoudre de ce qui est la raison d'être même du gouvernement de la Nouvelle-Écosse : mettre les besoins du peuple en premier et déployer tous les efforts pour répondre à ces besoins et à l'intérêt général de la société. Investir dans les programmes sociaux et faire avancer la société sur la base d'un programme prosocial qui reconnaît les droits de ses membres et qui leur donne priorité est le devoir de tout gouvernement qui est apte à gouverner.



Nous savons tous que les enseignants sont les experts en ce qui concerne les besoins des élèves. Les enseignants et leurs élèves sont les experts sur ce qui est nécessaire pour soutenir l'apprentissage et le développement des jeunes et réaliser leur droit à l'éducation. Ils doivent être le facteur décisif de la détermination de leurs conditions de travail et le gouvernement devrait leur offrir tout le soutien et toutes les ressources nécessaires pour y arriver.

Avec le diktat du gouvernement libéral de McNeil, les enseignants ont perdu tous les mécanismes qui étaient à leur disposition pour déterminer leurs conditions de travail et donc leur capacité à améliorer les conditions d'apprentissage et les chances de succès des jeunes de Nouvelle-Écosse. Les enseignants ont constamment démontré qu'ils sont pleinement

capables de colmater les fissures, de réparer les failles et d'être redevables envers les jeunes, alors que le gouvernement ne l'est pas.

Quels sont les mécanismes qui permettraient aux travailleurs de déterminer leurs conditions de travail ? Comment les travailleurs en tant que force sociale peuvent-ils priver le gouvernement de son pouvoir de priver la classe ouvrière de ses droits ? Quelle organisation ou quel système pourrait donner aux travailleurs un rôle décisif comme preneurs de décisions pour trouver des solutions aux problèmes vécus au travail ainsi qu'aux problèmes spécifiques vécus en tant qu'enseignants qui ont la responsabilité d'éduquer la jeunesse ? Discutons-en !



---

## **Les travailleurs doivent être le facteur décisif de la détermination de leurs salaires et de leurs conditions de travail**

La discussion sur qui devrait décider des salaires, des pensions et des conditions de travail des travailleurs, syndiqués ou non, est importante. D'autant plus que les gouvernements fédéral, provinciaux et municipaux et les grandes entreprises, sous la bannière discréditée de l'austérité, dictent que les salaires, les pensions et les conditions de travail de la classe ouvrière doivent être

abaissés.

Le motif de ceux qui possèdent et contrôlent présentement l'économie socialisée est d'abaisser le niveau de vie des travailleurs et d'ainsi s'emparer d'une plus grande partie de la nouvelle valeur que les travailleurs produisent afin de s'enrichir eux-mêmes et d'enrichir leurs empires privés.

Par son temps de travail, la classe ouvrière canadienne produit une nouvelle valeur pour subvenir à ses besoins, à l'économie et à la société dans son ensemble. La valeur globale que les travailleurs produisent est le montant disponible pour être distribué à eux-mêmes et à la société dans son ensemble. Le droit de décider comment l'ensemble de cette nouvelle valeur produite par les travailleurs va être distribué est un droit moderne qui appartient aux véritables producteurs. C'est encore plus le cas lorsque la distribution de la valeur affecte les travailleurs eux-mêmes dans un secteur ou un endroit de travail en particulier.



Les enseignants de la Nouvelle-Écosse ont mis de l'avant la nécessité de discuter et de résoudre la question de **qui décide** lorsqu'ils ont mené des actions pour résister à l'attaque des libéraux de Stephen McNeil qui ont nié aux enseignants leur droit de décider de leurs salaires, pensions et conditions de travail. Leurs conditions de travail sont les conditions d'apprentissage des étudiants. Le gouvernement libéral a eu recours à la prérogative royale de la législature pour forcer les enseignants à retourner au travail et leur imposer une convention collective avec la loi 75, *Loi sur l'entente professionnelle avec les enseignants et sur les améliorations dans les salles de classe*.

Priver les producteurs véritables, dans ce cas-ci les enseignants qui forment des étudiants instruits, de leur droit de décider des conditions de leur travail est le summum de l'arrogance des riches et de leurs représentants qui font étalage de leurs privilèges de classe. Les enseignants et les autres travailleurs de l'éducation sont ceux qui savent quelles sont les conditions actuelles et ce qui manque à ces conditions pour mieux servir leurs élèves et l'édification nationale. Affirmer que les enseignants ne savent pas quelles sont les conditions requises pour le perfectionnement de tous ou que les enseignants ne veulent qu'améliorer leur style de vie personnel au détriment des autres est un préjugé anti-ouvrier des riches et de leurs représentants. Les riches suggèrent que les enseignants ont les mêmes motivations et le même objectif antisociaux qu'eux. La motivation et l'objectif des riches, qui sont de maximiser leurs profits au détriment des travailleurs et de la société, sont précisément le problème que les enseignants et les autres travailleurs s'efforcent de surmonter.

Le but des enseignants est d'éduquer au plus haut niveau possible les jeunes du mieux qu'ils le peuvent, compte tenu du niveau de développement des forces productives. Les enseignants sont déterminés à réaliser le droit à l'éducation pour tous. De concert avec leurs étudiants les enseignants sont la meilleure force sociale que possède la société pour décider de leurs conditions de travail et des conditions d'apprentissage.



## Événement

# Le 14 octobre : La vie en Nouvelle-Écosse avec Stephen McNeil et les libéraux n'a rien d'un pique-nique!

**Rassemblement et dîner devant le lieu où se tient l'Assemblée générale des libéraux à Halifax**



**Manifestation contre la loi 148 devant le parlement néo-écossais le 21 septembre 2017**

**Samedi 14 octobre - de 11 h à 13 h**

Parc devant l'hôtel Westin

*Organisé par la Fédération des travailleurs  
et travailleuses de la Nouvelle-Écosse*

**Facebook**

Le samedi 14 octobre, joignons-nous aux libéraux pour le lunch à l'occasion de leur Assemblée générale annuelle. Ils se réunissent à l'hôtel Westin, alors nous serons au parc de l'autre côté de la rue, à partir de 11 h jusqu'à 13 h. Joignez-vous à nous avec vos pancartes, bannières et repas, car nous ferons beaucoup du bruit durant le lunch !

Les libéraux nous attaquent constamment depuis leur arrivée au pouvoir en 2013.

Nous avons vu plusieurs textes de loi anti-travailleurs adoptés à la vapeur dans la législature.

Les étudiants paient beaucoup trop pour l'éducation post-secondaire.

Plus de 120 000 Néo-Écossais n'ont pas de médecin de famille.

Des salles d'urgence ferment.

Nos salles de classe surpeuplées ont besoin de plus d'aides-éducateurs.

Les libéraux ont réduit de plusieurs millions de dollars les budgets de nos centres d'hébergement et de soins de longue durée, réduisant ainsi la qualité des aliments servis aux résidents des établissements de soins de longue durée.



---

## Ontario

# Poursuite de la lutte en cour pour arrêter la privatisation d'Hydro One

- Mira Katz -



**Le président du SCFP-Ontario Fred Hahn s'adresse aux gens le 12 juin 2017 au moment où débute l'audience en cour de la poursuite intentée contre le gouvernement ontarien.**

En décembre 2016, le Syndicat canadien de la fonction publique et le président du SCFP-Ontario, Fred Hahn, ont intenté une poursuite contre la première ministre et les ministres du gouvernement de l'Ontario. La poursuite pour abus de pouvoir allègue que le gouvernement sait pertinemment que la privatisation d'Hydro One est dommageable pour la population de l'Ontario mais va quand même de l'avant. La poursuite soutient que la vente est structurée de manière à profiter aux parasites du secteur financier qui sont aussi des sympathisants du Parti libéral de l'Ontario.

Les avocats du SCFP soutiennent que la privatisation d'Hydro One est un abus de pouvoir des ministres du gouvernement au profit de certains intérêts privés. Quelques semaines seulement avant une audience prévue en juin, le gouvernement de l'Ontario est allé encore plus loin et a défié l'opinion publique en annonçant la vente d'une autre tranche d'actions d'Hydro One. Cela a porté la propriété privée d'Hydro One à plus de 50 %.

La déréglementation et la privatisation du réseau public de production et de distribution d'électricité de l'Ontario ont entraîné une augmentation spectaculaire des tarifs d'électricité pour les travailleurs et d'autres en Ontario, y compris les petites et moyennes entreprises. La résistance à la privatisation d'Hydro One fait partie de la lutte de la classe ouvrière de l'Ontario et d'autres sections du peuple

contre la vaste offensive antisociale des riches et de leur État et contre les manigances pour faire du Canada une source privée d'électricité pour les États-Unis au lieu de servir au développement du Canada pour qu'il suffise à tous ses besoins.

Un autre bras de l'État, la Cour supérieure de justice de l'Ontario, a statué le 12 juin que le gouvernement a le droit de privatiser ce qu'il veut et a rejeté sommairement la poursuite du SCFP. Dans sa décision, le juge Peter J. Cavanagh déclare que la poursuite pour abus de pouvoir est « une attaque inadmissible contre une décision de politique fondamentale prise par les ministres qui sont à l'abri du contrôle judiciaire dans une action au civil fondée sur un délit et que la plainte doit être rayée et l'action rejetée ...

« Les mesures prises pour procéder à la privatisation ou, comme la partie défenderesse les décrit, à la libéralisation de la propriété d'Hydro One, ont été autorisées par des modifications à la *Loi sur l'électricité de 1998*. Les ministres sont des acteurs politiques de haut rang dont la responsabilité officielle exige d'eux qu'ils évaluent et tiennent en considération les politiques publiques. La décision de procéder à la privatisation d'Hydro One était une décision réfléchie qui représente une 'politique' au sens d'une règle ou d'une approche générale appliquée à une situation particulière. Elle représente un principe ou un plan d'action adopté ou proposé par le gouvernement de l'Ontario ...

« Les plaidoiries [du SCFP] sont, en substance, des objections à caractère d'opinion politique à l'égard de décisions politiques prises en vue de privatiser Hydro Ontario. Ces objections peuvent être fondées ou non en tant que points de vue politiques, mais ce sont précisément les types d'objections auxquelles s'applique l'immunité accordée aux décisions de politiques fondamentales face à des réclamations pour des torts civils. »

Quant à l'affirmation du SCFP selon laquelle la privatisation d'Hydro One est un moyen de favoriser certains intérêts privés qui soutiennent financièrement le Parti libéral au pouvoir et profitent personnellement de la privatisation, le juge déclare que « la collecte de fonds pour les partis politiques est une partie légitime et connue du processus politique » et n'est pas illégale.

Le juge déclare que les « décisions de politiques fondamentales » sont généralement à l'abri d'un examen par les tribunaux. Selon lui, il existe des exceptions lorsqu'il s'avère qu'on peut prouver devant des tribunaux que ces décisions sont irrationnelles et de mauvaise foi, ce qui équivaut à un abus de pouvoir, mais il n'a rien vu de tel dans cette cause.

Les avocats qui représentaient la première ministre de l'Ontario et les ministres des Finances et de l'Énergie à l'audience ont demandé le rejet de la poursuite. Ils affirment qu'en raison du privilège parlementaire, un exercice de l'autorité que l'on peut juger de mauvaise foi ou à des fins inappropriées ne suffit pas en soi à établir qu'un acte d'abus de pouvoir a été commis lorsqu'une personne occupe une charge publique.

Le président du SCFP-Ontario, Fred Hahn, est en désaccord avec les arguments de la défense et le rejet de la poursuite. Le 21 septembre, le SCFP a porté la décision du juge en appel. Hahn a dit : « Cette affaire concerne plus que la vente d'Hydro One, il s'agit de la responsabilité du gouvernement



d'agir dans le meilleur intérêt de ses citoyens. Cette cause a tout à voir avec la protection de notre démocratie face à des élus qui sont tentés d'utiliser leur pouvoir pour leur propre bénéfice et celui de leurs amis au détriment du bien des gens ... En fait, ils ne se sont pas contentés de le privatiser - ils ont structuré l'accord d'une manière qui a conduit à des centaines de milliers de dollars de contributions financières au Parti libéral de l'Ontario.



**Manifestation à Queen's Park le 8 avril 2017**

« [La privatisation d'Hydro One] a causé aux contribuables des frais de plus d'un milliard \$. Il s'agit d'un abus de pouvoir dans l'exercice d'une charge publique et on ne peut pas le laisser passer ... Nous espérons que la première ministre et ses ministres devront quand même rendre des comptes de leur décision de vendre notre réseau hydroélectrique de façon à ce que leurs amis de Bay Street et leur propre parti politique en profitent [...]. Une fois que l'affaire sera ramenée devant les tribunaux, la première ministre et les ministres seront tenus de tout divulguer et le public sera en mesure de savoir tout ce qui s'est passé. »



## **États-Unis**

### **Les camionneurs américains mènent des actions pour défendre leur dignité et leurs droits**



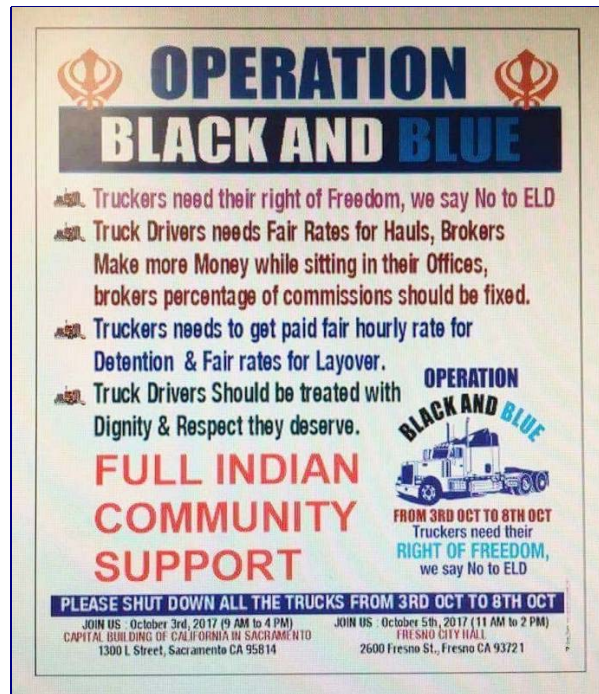
**Piquetage des camionneurs au département du Transport à Washington dans le cadre des actions tenues du 3 au 8 octobre contre l'imposition des Elogs**

Du 3 au 8 octobre, des milliers de camionneurs opérant dans plusieurs États américains ont protesté contre l'arrivée prochaine d'une nouvelle réglementation qui va affecter négativement leurs conditions de travail et accroître le harcèlement contre eux de la part des monopoles du transport. La nouvelle réglementation va obliger toutes les entreprises oeuvrant dans le transport ou les camionneurs indépendants à installer sur leurs véhicules le système électronique de registres des heures de conduite (Electronics logs device ou Elogs). Le 18 décembre prochain est la date butoir à partir de laquelle tous les camionneurs opérant aux États-Unis devront se soumettre à la réglementation.

Le gouvernement fédéral est en pourparlers avec ses homologues américains en vue d'une harmonisation de la réglementation d'ici un an ou deux avec celle du Canada, dès que les provinces se seront entendues pour l'application du Elogs. Au Canada, Transports Canada confirme avoir « tenu un processus de consultation officieux », au cours de l'été 2016, en vue de la mise en place de nouvelles règles du jeu dans le camionnage. « Les commentaires recueillis pendant cet exercice orienteront les prochaines étapes », écrit Natasha Gauthier, conseillère principale, Relations médiatiques. « Transports Canada considère les options avant d'entamer les prochaines étapes », a-t-elle dit. « Cependant, toute modification devrait s'harmoniser, dans la mesure du possible, avec les règles finales des États-Unis. »

Les actions des camionneurs aux États-Unis sont menées sous le thème « Operation black and Blue » et « ELD or me ». Ces derniers mois, les camionneurs, particulièrement les camionneurs indépendants, ont utilisé les réseaux sociaux pour protester et lancer l'appel aux gens à « préserver l'intégrité et la dignité de l'industrie du transport et leurs chauffeurs ». Des rassemblements ont eu lieu dans la capitale américaine de même que des défilés de camions sur les artères entourant la Maison-Blanche et le Capitole. En Californie, un long défilé de près de 500 camions a ralenti la circulation sur une autoroute malgré les menaces des autorités policières d'intervenir contre les camionneurs. Le même phénomène s'est produit à Seattle où un rassemblement et un défilé de camionneurs intermodaux du port de Seattle ont mis de l'avant des demandes pour l'amélioration de leurs conditions de travail et contre l'imposition des Elogs. Des actions ont aussi eu lieu à New York, de même que dans des villes du Missouri et de la Floride et dans bien d'autres endroits. En signe de protestation, beaucoup de camionneurs ont décidé de ne pas se présenter au travail et de laisser leur camion à la maison ou à leur terminal respectif pendant les journées d'actions.

Les camionneurs qui ont protesté pendant la semaine considèrent que les nouvelles réglementations ont été décidées dans leur dos sans qu'ils aient pu dire leur mot sur des décisions qui vont affecter leur vie. Leurs demandes principales adressées à l'institution chargée de voter la loi, la « Federal Motor Carrier Safety Administration » (FMCSA), sont la révocation immédiate de l'obligation de se soumettre aux Elogs ou au moins que le gouvernement fédéral leur attribue un délai supplémentaire avant l'activation des Elogs.



(cliquer pour agrandir)



La FMCSA soutient que l'implantation des Elogs n'a pour but que d'assurer la sécurité des chauffeurs et des usagers de la route en empêchant les camionneurs « délinquants » de dépasser leurs heures de conduite réglementaires et de falsifier le registre-papier actuel. Les camionneurs qui ont participé aux actions cette semaine rejettent cette logique et estiment qu'il s'agit en fait d'une tentative de contrôler leurs journées de travail, d'espionner leurs faits et gestes, de criminaliser leur travail et de nier leur droit de décider des affaires qui les concernent.

Une prochaine action est prévue le 18 octobre prochain pour justement demander au gouvernement fédéral et à la FMCSA de retarder la mise en application de la nouvelle réglementation. Dans cette action, on invite les camionneurs à cesser toute activité pendant une heure complète pour démontrer l'importance du travail des chauffeurs de camion dans l'économie et pour défendre leur dignité et leurs droits.

(Photos: Overdrive Online, M. Owens, Operation Black & Blue)



## Appuyons la bataille des camionneurs américains pour des conditions de travail humaines

- Normand Chouinard -



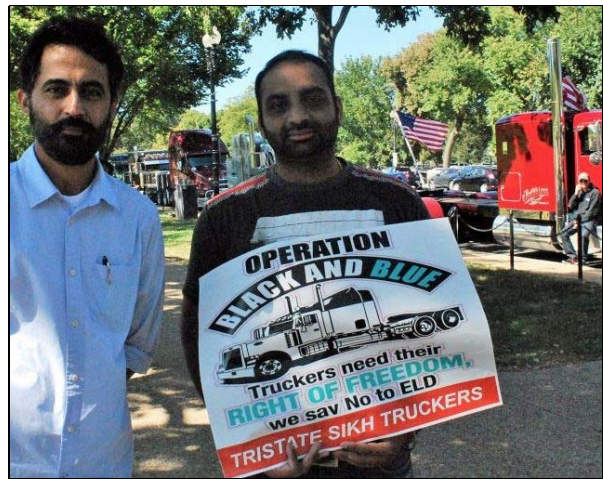
**Convoi de camions pendant les protestations des camionneurs américains du 3 au 8 octobre 2017**

Il devient de plus en plus clair que la nouvelle réglementation sur la surveillance électronique des heures de conduite vise à établir un plus grand contrôle sur les faits et gestes des chauffeurs de camion, particulièrement les chauffeurs dits « indépendants », soit ceux qui possèdent leur camion ou sont propriétaires d'une très petite flotte de camions. Ces camionneurs représentent environ 20 % du nombre total des chauffeurs aux États-Unis qui approche les 4 millions.

Les promoteurs de la réglementation déclarent que cette mesure va amener un élément de sécurité

pour les usagers de la route et pour les chauffeurs eux-mêmes par le contrôle électronique des heures de conduite. L'expérience des camionneurs les amène au contraire à douter de l'honnêteté de l'agence du gouvernement fédéral américain, la Federal Motor Carrier Safety Administration (FMCSA) et d'autres acteurs majeurs de l'industrie qui sont derrière la surveillance électronique. Les camionneurs soupçonnent qu'un ordre du jour plus sinistre est en train de se jouer.

La situation difficile que vivent les camionneurs en Amérique du Nord fait partie intégrante des grands bouleversements qui affectent tous les secteurs du transport, les secteurs ferroviaire, maritime, aérien et terrestre. Les différents paliers de gouvernement, comme le gouvernement fédéral de Justin Trudeau, injectent des milliards de dollars dans de nouveaux corridors de commerce. Le gouvernement fédéral cherche à privatiser les infrastructures majeures comme les aéroports et les ports maritimes. Les camionneurs américains et canadiens sont de plus en plus conscients de ces bouleversements à l'échelle du continent et craignent que cette nouvelle réglementation de surveillance



électronique ne vise nullement à prendre des mesures de sécurité mais des mesures de harcèlement contre eux et à créer les conditions pour des modifications majeures de l'industrie du transport qui vont affecter de façon négative leurs conditions de vie et de travail. Plusieurs soupçonnent que cet espionnage électronique constitue entre autres choses une répétition générale pour l'introduction de camions sans chauffeur sans égard au bien-être et à l'avenir de millions de camionneurs.

Dans le contexte de l'établissement de nouveaux corridors de commerce et de voies de transport, d'arrangements transfrontaliers, de la « modernisation » de l'ALÉNA et d'une intégration toujours plus poussée du Canada à la Forteresse Amérique du Nord dirigée par les États-Unis, l'arrivée du Elogs va effectivement bouleverser beaucoup d'aspects de la chaîne de production continentale. En effet, le log électronique, jumelé à une constante surveillance informatique des chauffeurs, permettra aux plus grands expéditeurs et clients qui dominent le marché d'encore mieux connaître l'emplacement exact de leurs marchandises et leur date d'arrivée. Cela va accroître le rôle que jouent et vont jouer les corridors de commerce et les voies de transport existants et à venir pour accroître les profits des grands intérêts privés mondiaux. Cette tendance ne fait que concentrer le contrôle des économies de l'Amérique du Nord dans les mains d'un petit nombre d'oligopoles, qui deviennent rapidement capables de dicter leur volonté et de contrôler tous les aspects de la vie à l'échelle du continent.

En implantant le Elogs, une mesure qui existe depuis une dizaine d'années en Europe, il sera dorénavant plus facile de créer un système de transit continental pour accélérer la fluidité du transport par camion [1]. Cela veut dire, entre autres choses, limiter au maximum les arrêts causés par le repos que doivent prendre les camionneurs. Cela ressemble à la politique dite de « vitesse des trains » du secteur ferroviaire qui a mené à l'abandon de mesures de sécurité essentielles dans la conduite des trains au nom de les garder en mouvement continuellement et qui a été un facteur direct de la tragédie de Lac-Mégantic.

Prenons par exemple un voyage de Montréal-Goose Bay (Terre-Neuve-et-Labrador), un voyage de près de 24 heures (1775 km). En respectant ses heures de conduite, un chauffeur effectuera la livraison en deux jours environ. Par contre, si une zone de transit est créée (endroit où un autre chauffeur prend la relève et commence sa journée, donc des heures de conduite qui débutent), dans

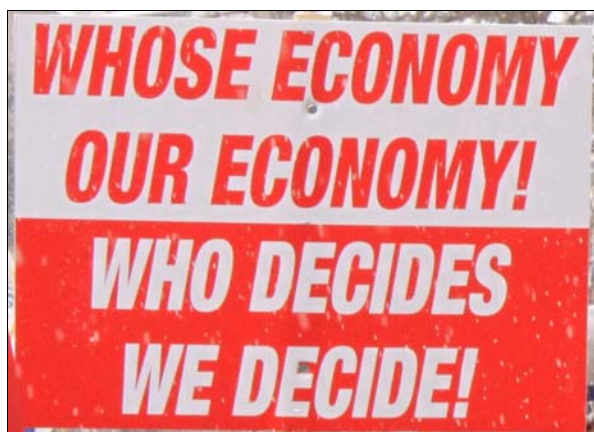
ce cas deux chauffeurs effectueront le transport en moins de 24 heures. Ce sera possible de le faire car on connaîtra d'avance avec précision le temps de repos du chauffeur et le moment et l'endroit exact où il doit s'arrêter pour dormir.

Bien que cette pratique existe déjà et soit utilisée pour certaines routes par de grandes compagnies de transport et leurs chauffeurs-employés, le Ellogs va placer dorénavant les chauffeurs « indépendants » sous la stricte discipline des monopoles du transport qui les utilisent à contrat de même que des grands expéditeurs de toutes sortes, en mettant entre leurs mains le contrôle de leurs journées de travail. La surveillance électronique dans le transport routier, où les travailleurs sont dispersés aux quatre coins du continent, permet aux transporteurs et aux expéditeurs de superviser leurs chauffeurs comme le ferait un contremaître sur le plancher d'une usine. Cette intrusion dans leur vie de routier met en péril leur sécurité, leur stabilité, leur avenir et ce qui leur reste d'indépendance. Les camionneurs américains luttent contre ce changement car ils savent très bien que la surveillance électronique va aggraver leurs conditions de travail et détruire encore plus leur métier et les rendre vulnérables à d'autres changements nocifs comme ce fut le cas dans l'industrie ferroviaire.

Un problème clé en ce qui concerne ce changement est **Qui décide ?** Qui décide des nouvelles lois et des nouveaux règlements et qui en bénéficie ? Le temps va vraiment nous dire tout l'effet qu'auront ces changements. Lorsque la FMCSA ou le ministère des Transports au Canada changent les règles, c'est toujours pour servir directement l'oligarchie financière et les monopoles privés et ce sont eux qui en fait dictent les changements pour servir leurs intérêts privés étroits.

De plus, en quoi une surveillance étroite des faits et gestes des camionneurs va-t-elle améliorer leur santé et leur sécurité et la sécurité routière ? Cela n'a rien à voir avec la sécurité et avec comment fonctionne le métier de camionneur. La sécurité vient de la lutte des camionneurs pour leurs droits, dont le droit de décider de la cadence et de la durée de la journée de travail. Ce n'est pas un système électronique, aussi avancé soit-il, qui assure la sécurité mais bien les conditions de travail et le rôle que les travailleurs jouent dans leur détermination et dans leur mise en oeuvre.

Les camionneurs américains ne sont pas contre l'avènement de nouvelles technologies mais est-ce que cette nouvelle technologie va leur permettre d'exercer un contrôle sur leur vie ou bien venir bouleverser leur vie encore plus qu'elle ne l'est déjà ? Il n'y a personne de mieux placé que les camionneurs pour comprendre le chaos et l'anarchie qui règnent dans le système de transport et dans l'économie.



Les oligopoles et les gouvernements peuvent bien vouloir créer leurs zones de transit pour un transport par camion ininterrompu mais les problèmes que cela va causer sont énormes et ce sont les travailleurs qui vont en faire les frais parce qu'ils ne sont pas en position de contrôler leur vie sans parler de l'économie. Le transport routier sous la gouverne des grands intérêts privés et de leur diktat sur l'économie socialisée, connaît des crises récurrentes remplies d'imprévus de toutes sortes qui se produisent constamment.

L'introduction d'une nouvelle technique peut sembler quelque chose qui va régulariser la situation, mais la concurrence féroce qui se mène pour le contrôle entre les grandes entreprises rivales a tôt fait de créer l'anarchie et la violence. On n'a qu'à voir la lutte profondément perturbatrice qui se mène dans l'industrie aérospatiale entre Bombardier, Boeing, Airbus et Embraer.

L'économie n'est pas planifiée pour fonctionner au bénéfice des travailleurs qui font le travail et produisent la valeur ou pour faire en sorte que l'économie fonctionne sans crise. L'objectif de l'économie n'est pas non plus de servir le peuple et la société qui en dépendent pour leur existence. L'objectif de l'économie aujourd'hui est d'assurer le maximum de profits à une infime minorité aux dépens de la majorité. Dans cette situation où cette minorité qui exerce son privilège de classe dicte sa volonté à la majorité, comment peut-on même penser que la surveillance électronique et les nouvelles routes vont servir à autre chose que de renforcer le contrôle de ceux qui sont déjà en position de contrôle ?

Sans que les travailleurs participent directement dans les décisions qui les concernent et luttent pour des systèmes de transport qui font partie d'une économie prosociale ayant comme objectif de garantir le bien-être de tous, les changements imposés par les nouvelles technologies et les nouvelles lois et les nouveaux règlements créent plus d'instabilité et d'insécurité dans la vie des travailleurs et préparent le terrain à des crises encore plus graves. Les camionneurs saisissent de plus en plus que seuls leurs efforts pour organiser des actions à la défense de leurs droits vont assurer leur sécurité, leurs conditions de travail et leur mode de vie. Eloges ou pas.

### **Note**

1. En Europe aujourd'hui, il existe un système encore plus avancé de puces personnalisées qui permet de suivre non seulement la cargaison, mais qui enregistre toutes les données personnelles du chauffeur 24 heures sur 24, sept jours/semaine.

*(Photos: United Truckers, Overdrive Online)*



---

**NUMÉROS PRÉCÉDENTS | ACCUEIL**

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