

3 novembre 2016

US Steel annonce la conclusion d'une entente avec Bedrock
Ce coup contre les droits des Canadiens
ne va pas passer!



US Steel annonce la conclusion d'une entente avec Bedrock

- Ce coup contre les droits des Canadiens ne va pas passer!
- Les droits et les circonstances exceptionnelles

Les travailleurs et la communauté s'opposent à la fermeture du port de Churchill dans le nord du Manitoba

- «Nous luttons pour que les communautés puissent décider de leur avenir»
- Entrevue avec Marianne Hladun, vice-présidente exécutive régionale pour les Prairies de l'Alliance de la fonction publique du Canada

Les travailleurs de la fonction publique fédérale tiennent une journée d'action

- Manifestation aux bureaux du premier ministre pour dénoncer l'intransigeance du gouvernement

US Steel annonce la conclusion d'une entente avec Bedrock
Ce coup contre les droits des Canadiens
ne va pas passer!

Le communiqué de presse émis par US Steel le 1er novembre comprend ce qui suit: « United

States Steel Corporation a annoncé aujourd'hui qu'il a accepté les termes proposés d'une entente avec Bedrock Industries LLC en ce qui concerne la vente et le transfert de la propriété de US Steel Canada, Inc. ('USSC') à Bedrock...

« US Steel va recevoir environ 126 millions \$ en paiement de ses créances garanties, incluant intérêt, et de ses créances non garanties. Les termes proposés comprennent également une entente visant une libération mutuelle des charges qui lient les principales parties prenantes, la libération notamment de toutes les réclamations faites à US Steel en ce qui a trait à l'environnement, aux pensions et à d'autres charges.

« Dans le cadre du transfert de propriété proposé, US Steel va continuer de fournir certains services partagés à USSC et va conclure une entente afin de pourvoir à tous ses besoins en boulettes de fer d'ici 2021. »



Le communiqué de presse fait mention d'un accord entre deux bras du capital financier américain pour réorganiser la propriété et le contrôle de Stelco Steelworks qui est actif à Hamilton et Nanticoke en Ontario depuis plus de cent ans. La réorganisation va transférer 126 millions \$ d'un bras de l'oligarchie américaine à un autre. L'objectif principal qui est visé par cela, comme le mentionne le communiqué de presse, est de libérer les riches impérialistes américains de toutes les réclamations qui leur sont faites en ce qui concerne la dépollution, les pensions, les autres avantages sociaux postérieurs à l'emploi, un prêt provincial d'une valeur de 150 millions \$ qu'ils refusent de rembourser, les taxes municipales, etc., qu'ils qualifient avec mépris de « charges ».

On peut décrire cette entente comme la vente à rabais de marchandises volées que fait un voleur à un autre criminel, une vente par laquelle l'acheteur des biens volés à un prix de marché inférieur garantit au voleur que toutes les charges et tous les problèmes qui sont liés au vol original sont effacés parce qu'il jouit de bons liens et d'influence avec les autorités étatiques.



Les riches impérialistes américains traitent le Canada comme s'il était une colonie sans droits. Ils ont décidé entre eux-mêmes et en collusion avec les collaborateurs de l'État canadien dans le domaine juridique et dans les gouvernements de même qu'au sein de la société civile de monter un stratagème autour d'une propriété sociale canadienne que les travailleurs canadiens bâtissent depuis plus de cent ans. L'accord viole les droits des Canadiens à l'emploi que leur propriété sociale peut fournir, à leur réclamation à la richesse sociale qu'ils peuvent produire et aux pensions et aux autres avantages sociaux à la retraite qui leur avaient été promis en échange de leur capacité de travailler. L'accord viole aussi les droits des Canadiens à la dépollution et aux paiements pour du travail effectué à USSC par des entreprises locales qui devraient provenir de la valeur continue que les travailleurs peuvent produire à la propriété sociale ou des avoirs

mondiaux de US Steel.

Depuis l'achat de Stelco par US Steel en 2007 qui a lui-même été une fraude qui a vu un autre bras du monstre impérialiste s'enfuir avec 1,1 milliard \$, USS a fait toutes sortes de promesses au sujet des niveaux d'emplois et de production et des régimes de retraite qui devaient être pleinement capitalisés d'ici la fin de 2015. USS a violé chacune de ces promesses et doit rendre des comptes pour cela. On ne lui doit pas un sou et encore moins 126 millions \$ et il n'a pas le droit de quitter les lieux sans respecter ses engagements, surtout ceux envers les régimes de retraite.

Les droits des Canadiens sont sacrés. La classe ouvrière canadienne ne permettra pas que ses droits ou les droits des autres Canadiens et de la nation soient bafoués de la sorte. Ce coup contre les droits des Canadiens ne doit pas passer ! Les travailleurs canadiens dénoncent d'une seule voix ce vol de ce qui leur revient de droit !



Les droits et les circonstances exceptionnelles



Lors d'une discussion tenue récemment, le président de la section locale 1005 du Syndicat des métallos de Stelco Hamilton Works, Gary Howe, a souligné que si Trudeau fait le tour du monde pour exiger que d'autres pays respectent les droits humains, ici au pays, les travailleurs en vertu de la *Loi sur les arrangements avec les créanciers* n'ont pas de droits. En vertu de la LACC, les travailleurs ne peuvent pas faire valoir leurs droits humains ; ils ne peuvent déposer de griefs qu'en cas de licenciement. Gary a dit que les métallos de Stelco sont sous le régime de la LACC pour la deuxième fois, soit plus de cinq ans bientôt sans même que leurs droits fondamentaux soient reconnus, encore moins garantis. Les métallos d'Essar Steel Algoma à Sault-Sainte-Marie ont été trois fois sous le régime de la LACC ces dernières années.

Le manque de droits va jusqu'à l'absence d'une garantie de pensions et d'avantages sociaux à la retraite, non seulement sous la LACC, mais en général. En vertu de la LACC, ces droits peuvent être sacrifiés pour sauver une entreprise de la liquidation ou les grands créanciers des pertes. Au nom de circonstances exceptionnelles, les droits sont liquidés au nom du plus grand bien, soit sauver une entreprise ou une usine ou s'assurer que certains créanciers de l'oligarchie financière reçoivent leur argent.

Cela signifie que les droits des travailleurs ne sont pas du tout des droits, mais des énoncés de

politiques qui sont supplantés par les droits de propriété des oligarques financiers qui considèrent leurs droits en tant que propriétaires des avoirs et de la dette comme étant sacro-saints et ayant préséance sur tous les autres aspects de la vie. Ils utilisent les autorités de l'État pour imposer leur domination sur la classe ouvrière et pour nier les droits des travailleurs.



Les oligarques qui cherchent à contrôler US Steel Canada, l'ancienne Stelco et Essar Steel Algoma, et les faire émerger de la LACC, ont tous recours à l'argument de circonstances exceptionnelles pour nier aux travailleurs le droit à leur emploi, à leurs salaires, à leurs pensions et à leurs avantages sociaux. Ils disent que les droits doivent être niés si le secteur de l'acier doit se remettre sur ses pieds et pour que les investisseurs soient récompensés.

Les travailleurs ne peuvent pas accepter et n'accepteront pas cette conception de circonstances exceptionnelles des oligarques au pouvoir qui exige la négation des droits. La

reconnaissance et la garantie des droits sont devenues essentielles à la vie moderne. Les gens ont des droits en vertu du fait qu'ils sont des êtres humains. Si le système actuel et ceux qui le contrôlent ne peuvent garantir les droits, alors ils doivent renoncer à leur contrôle ou remplacer le système. Si ces grandes entreprises, qui existent comme des oligopoles avec une propriété entrelacée et un contrôle mondial sur des secteurs entiers, ne peuvent pas garantir les droits alors elles n'ont aucune raison d'exister. Elles doivent céder leur place et permettre qu'on élabore une nouvelle direction dans laquelle les droits sont reconnus et garantis.

Nous vivons au XXI^e siècle dans une économie socialisée de production industrielle de masse qui peut répondre aux besoins et au bien-être de tous et garantir leurs droits. Aucune excuse n'est acceptable et aucune excuse ne sera acceptée par la classe ouvrière moderne pour le déni des droits. Les droits sont inaliénables ! La responsabilité pour les droits commence chez soi!



Les travailleurs et la communauté s'opposent à la fermeture du port de Churchill dans le nord du Manitoba

«Nous luttons pour que les communautés puissent décider de leur avenir»

- Entrevue avec Marianne Hladun, vice-présidente exécutive régionale pour les Prairies de l'Alliance de la fonction publique du Canada -

Forum ouvrier : L'Union canadienne des employés des transports (UCET) qui est l'une des composantes de l'Alliance de la fonction publique du Canada (AFPC) s'oppose à la décision que l'entreprise américaine de gestion de transport OmniTRAX a prise par rapport au port de Churchill et au service de transport des marchandises par train. Peux-tu nous dire quel est le contenu de la décision précisément ?

Marianne Hladun : Le 25 juillet dernier, OmniTRAX a annoncé qu'elle annulait la saison 2016 de transport de grain par le port. Elle a dit qu'elle entend reprendre ses activités en 2017 mais nous ne la croyons pas. Néanmoins c'est ce qu'elle dit et maintient. Elle a aussi annoncé qu'elle réduisait le

service de transport de marchandises sur la voie ferrée qui mène au port de deux trajets par jour à un trajet par jour.



Manifestation à Winnipeg le 21 septembre 2016 contre l'annulation de l'expédition du grain par le port de Churchill

Le port emploie entre 65 et 70 personnes. Environ 35 travailleurs étaient déjà à l'ouvrage, faisant du nettoyage et préparant les équipements pour la réception du grain. On les a rassemblés dans la cafétéria pour leur remettre leurs avis de deux semaines à l'effet qu'ils étaient mis à pied. Les autres employés ont reçu une lettre qui disait qu'ils ne seraient pas rappelés au travail cette année. Les travailleurs commencent leur saison en juin. Certains commencent plus tôt pour faire du nettoyage. Il semble qu'à la fin de leur saison de travail, alors que tout est gelé, les travailleurs quittent les lieux et c'est au printemps que se fait le nettoyage. Ils savent quand les bateaux doivent revenir et ils organisent leur travail en conséquence. Selon OmniTRAX, le carnet de commandes était vide pour 2016 et l'entreprise a alors mis les travailleurs à pied.



Nous sommes présentement en négociations. La convention collective des travailleurs du port s'est terminée le 31 décembre 2015 et nous négocions depuis ce moment-là avec la compagnie et les négociations se poursuivent.

FO : Quel est l'impact de la décision d'OmniTRAX sur les travailleurs et l'activité économique de la région ?

MH : L'impact est énorme. Churchill est une communauté d'environ 800 personnes. Il y a déjà eu une base militaire dans la ville, un centre de recherche et d'autres activités. Aujourd'hui la population n'est plus que de 800 personnes environ, alors c'est donc à peu près 10 % de la population qui travaille au port. Ce n'est pas un travail de neuf à cinq. Les travailleurs font de longues heures pendant la saison de travail et sont ensuite admissibles à l'assurance-emploi. À cause des mises à pied, même la majorité des employés qui étaient déjà au travail n'ont pas accumulé assez d'heures pour toucher des prestations d'assurance-emploi pendant l'hiver et ceux qui n'ont pas été rappelés bien sûr ne sont pas admissibles eux non plus. En fait, le seul choix qui leur reste est de quitter la communauté. Soixante-dix personnes sur 800 c'est comme si 10 000

personnes quittaient une ville comme Winnipeg.



Il n'y a que deux industries dans la ville de Churchill, l'activité portuaire qui existe depuis les années 1920 et le tourisme. Churchill accueille beaucoup de tourisme à cause des aurores boréales et des ours polaires et d'autres attraits. Lorsque les mises à pied ont été annoncées, il était déjà trop tard pour faire même quelques heures dans le secteur touristique parce que les emplois étaient déjà occupés. La majorité des employés qui ont été mis à pied n'avaient nulle part où aller travailler dans la communauté.

Il y a la question du port mais aussi celle du chemin de fer qui mène au port et dessert les communautés du nord du Manitoba alors la décision de réduire le service du transport des marchandises de deux transports par semaine à un seul a aussi un grand impact. La communauté n'a plus accès à des produits frais. Les étagères des épiceries sont vides. Les restaurants doivent aussi afficher dans leurs vitrines qu'ils ne peuvent pas garantir que tous les plats sur le menu sont disponibles. L'approvisionnement de la communauté en produits dont elle a besoin est devenu très problématique.

FO : L'UCET a publié un mémoire dans lequel elle établit un lien entre les développements actuels et la déréglementation du transport du grain et la liquidation de la Commission canadienne du blé. Peux-tu nous en dire plus à ce sujet ?

MH : Il y a une relation directe avec la décision des conservateurs de se débarrasser de la Commission canadienne du blé. En 1997, le gouvernement libéral fédéral a décidé de privatiser le chemin de fer qui mène au port de Churchill. Il l'a vendu à OmniTRAX et a inclus le port dans la transaction pour la somme d'un dollar. C'est un fait de notoriété publique. OmniTRAX voulait acquérir le chemin de fer et ne s'intéressait pas vraiment au port mais il l'a tout de même acheté pour un dollar. À ce moment-là, lorsque la Commission canadienne du blé utilisait le port de Churchill de façon régulière pour expédier le grain, le port chargeait entre 500 000 et 700 000 tonnes de grain chaque saison, principalement du blé. Quand les conservateurs ont tué la Commission canadienne du blé, cette quantité a diminué de beaucoup et le gouvernement conservateur a accordé des subsides pendant cinq ans à OmniTRAX comme compensation pour les pertes du transport du grain provenant de la Commission. Ces subsides se terminent cette année, une coïncidence évidemment (rires). À partir de l'an prochain il n'y a plus de subsides de la part du gouvernement fédéral lesquels je crois étaient basés sur le tonnage. L'an dernier, selon les informations publiées par OmniTRAX, le port a expédié environ 160 000 tonnes de grain, une baisse significative.



Les fermiers participent à une réunion de l'Alliance de la Commission canadienne du blé à Swan Valley, le 12 février 2016. Ils y ont discuté entre autres choses de l'avenir du chemin de fer qui mène au port de Churchill.

La Commission canadienne du blé était à la recherche de différents marchés lorsqu'elle était responsable de la mise en marché. Elle agissait aussi au nom des fermiers. Pour les fermiers de l'est de la Saskatchewan, surtout du nord-est de la Saskatchewan et du Manitoba, expédier le grain par le port de Churchill était moins dispendieux et plus rapide et cela rendait l'opération moins

coûteuse pour les producteurs. La Commission achetait une quantité donnée de wagons de producteurs, lesquels amenaient le grain au port. Ce qui se passe maintenant, c'est que les grandes compagnies de grain bâtissent leurs propres installations portuaires. Elles les bâtissent à Vancouver ou à Montréal et parfois si le grain va vers l'est il transite par Thunder Bay. Les entreprises utilisent leurs propres installations portuaires et j'ai en tête cette grande entreprise de grain qui avait l'habitude d'en expédier de grandes quantités par le port de Churchill mais ne l'a pas fait cette année parce qu'elle bâtit ses propres installations dans le port de Vancouver. Un fermier de la Saskatchewan est malheureusement obligé maintenant d'expédier son grain à Vancouver ou à Montréal.

FO : Quelles sont les revendications de la communauté en ce moment pour faire face à la situation ?

MH : Ce que nous demandons, comme le font aussi le maire de la ville et la députée de Churchill-Keewatinook Aski Niki Ashton c'est que le port redevienne un actif national. Si le port est converti en administration portuaire, il va être géré pour le bien de la communauté et dirigé par un conseil d'administration et la loi décrit clairement qui peut en faire partie. En ce qui nous concerne, nous recommandons, bien que cela ne soit pas inscrit dans la loi, que les Premières Nations siègent au conseil d'administration parce qu'elles ont besoin de l'accès au port. Nous croyons que c'est dans l'intérêt de tous que le port redevienne une administration portuaire sous l'autorité de la *Loi maritime du Canada* et de Transport Canada.



Piquet contre la fermeture à Churchill en septembre 2016

Nous croyons que la communauté dans son ensemble appuie cette revendication. L'UCET, qui est une de nos composantes, a même expliqué comment cela peut se faire. La loi existe, et cela peut se faire par voie de réglementation et de décret. Une administration portuaire reçoit des montants alloués aux infrastructures. Vous savez qu'elle va être entretenue et gérée dans le meilleur intérêt de la communauté et qu'aucune communauté ne va être prise en otage par une compagnie américaine.

Cette lutte est plus qu'une lutte pour la communauté. C'est un combat pour que les communautés puissent décider de leur avenir. C'est le gouvernement fédéral qui a privatisé le port et c'est à lui à réparer ce qu'il a fait.

Quand il a été élu, ce gouvernement a restauré certains des services qui avaient été éliminés par le gouvernement précédent. Il a rouvert des bureaux d'Anciens combattants Canada et certaines stations de la Garde côtière. Nous croyons que Churchill est un site viable pour recevoir une station de la Garde côtière une fois le port redevenu une autorité portuaire. On a dit aussi qu'en augmentant la capacité d'entreposage il serait possible d'y amener plus de grain. Les fermiers sont toujours en quête de nouveaux marchés.



Winnipeg, le 21 septembre 2016

(Photos : PSAC, B. Sigurdson)



Les travailleurs de la fonction publique fédérale tiennent une journée d'action
Manifestation aux bureaux du premier ministre pour
dénoncer l'intransigeance du gouvernement



Les travailleurs de la fonction publique fédérale ont manifesté dans tout le pays le 31 octobre et ont notamment organisé un grand rassemblement devant les bureaux du premier ministre à Ottawa. Ils ont protesté contre le fait que le gouvernement n'a pas résolu le cas des dizaines de milliers de travailleurs toujours impayés ou payés en partie seulement et contre le refus du gouvernement libéral de négocier avec les syndicats qui représentent les fonctionnaires. Les orateurs représentant l'Alliance de la fonction publique du Canada (AFPC), l'Institut professionnel de la fonction publique du Canada (IPFPC) et l'Association canadienne des employés professionnels (ACEP) ont dénoncé le gouvernement parce qu'il demande, comme le gouvernement précédent, que les travailleurs renoncent à leur droit aux congés de maladie tel qu'inscrit dans leurs conventions collectives. Les travailleurs négocient depuis maintenant 2014 pour signer de nouvelles conventions collectives. Les orateurs ont dit à plusieurs reprises que « la lune de miel » avec le

gouvernement libéral de Justin Trudeau est terminée.

Les représentants de l'AFPC ont réitéré qu'ils ne vont pas reculer et accepter la demande des libéraux de renoncer à leur régime de congés de maladie. L'AFPC a lancé une campagne pour demander au premier ministre de respecter ses engagements de « rétablir les services et les relations avec les fonctionnaires ». Elle a entrepris une nouvelle ronde de négociations qui se tient du 1er au 7 novembre.



Les actions dans le reste du pays



St. John's



St. John



Moncton ; Halifax



Bridgewater



Sudbury



Toronto



Windsor



Winnipeg



Saskatoon



Prince Albert ; Edmonton



Summerland



Agassiz ; Prince George

(Photos: TML, PSAC.)



NUMÉROS PRÉCÉDENTS | ACCUEIL

Site web: www.pccml.ca Email: forumouvrier@cpcml.ca