

2 février 2017

Des tentatives organisées par l'État d'imposer des concessions
Opposons-nous à l'attaque contre le droit de grève des métallos d'Essar Algoma



Des tentatives organisées par l'État d'imposer des concessions

- **Opposons-nous à l'attaque contre le droit de grève des métallos d'Essar Algoma**

Entrevue

- **Les travailleurs de la Société de transport de l'Outaouais confrontent les attaques à leurs conditions de travail - Un chauffeur d'autobus de Gatineau**

La lutte des travailleurs pour leur santé et leur sécurité aux endroits de travail

- **Mettons fin aux tragédies dans l'industrie du camionnage - Normand Chouinard**
- **Les travailleurs de la construction de New York demandent «Combien d'entre-nous devront mourir encore!»**

Des tentatives organisées par l'État d'imposer des concessions

Opposons-nous à l'attaque contre le droit de grève des métallos d'Essar Algoma

Les 2100 métallos d'Essar Steel Algoma font face à une attaque organisée par l'État contre leur

droit de grève. Dans un geste très provocateur, les dirigeants actuels du fabricant d'acier de Sault Ste. Marie ont envoyé une note à la section locale 2251 des métallos d'Algoma à l'effet qu'ils pourraient demander au ministère du Travail de l'Ontario un rapport recommandant de ne pas instituer une commission de conciliation et imposer unilatéralement des concessions dans la convention collective vers le 20 février.

Les membres de la section 2251 du Syndicat des Métallos ont tenu des réunions pour préparer un plan d'action afin de défendre leurs droits. Ils ont discuté de la provocation et des concessions que les dirigeants d'Algoma menacent d'imposer. Celles-ci comprennent notamment une diminution de salaire de 10 % pour tous les travailleurs, l'élimination des ajustements au coût de la vie et la réduction des vacances payées.

Dans une entrevue à *SooToday*, le président de la section 2251 Mike Da Prat a dit qu'« une fois que le rapport recommandant de ne pas instituer une commission de conciliation est émis, s'ouvre une période de 14 jours à la fin de laquelle la compagnie peut nous mettre en lock-out et le syndicat aller en grève, faute de quoi la compagnie pourrait unilatéralement changer notre convention. Une fois que ce rapport sera émis, nous allons certainement tenir un vote de grève. Nous devons maintenant tout mettre en place pour nous préparer à une grève. »



Cette provocation contre les métallos survient dans le contexte du conflit inter-impérialiste qui vise à décider qui va posséder et contrôler Essar Steel Algoma. Cet intense conflit international se tient à la fois au sein du processus canadien de protection de la faillite régi par la *Loi sur les arrangements avec les créanciers des compagnies* (LACC) et au Minnesota où une entreprise affiliée d'Essar Global s'est placée sous la protection du chapitre 11 de la loi sur les faillites. Le conflit portant sur le contrôle de la production d'acier d'Algoma met aux prises de puissants membres de l'oligarchie financière d'Allemagne, des États-Unis et de l'Inde. Il semble que les débiteurs-exploitants ayant à leur tête la Deutsche Bank AG d'Allemagne, appuyés par les oligarques d'Ernst & Young (EY) du Royaume-Uni, des États-Unis et de l'Inde aient présentement le dessus au sein du processus régi par la LACC. C'est eux qui contrôlent le contrôleur de la LACC et le juge de la Cour supérieure de l'Ontario qui est chargé des procédures, Frank Newbould, leur accorde tout ce qu'ils demandent.

Le contrôle et l'arrogance des oligarques se voient clairement dans le 24e rapport du contrôleur qui a été publié le 26 janvier 2017 sur le site web d'EY. Le rapport comprend une menace directe contre le droit de grève des métallos. On y lit au paragraphe 33 : « Le contrôleur note également que le déclenchement de toute perturbation du travail (grève, arrêt de travail, ralentissement de travail et toute autre forme de perturbation) de la part des employés demandeurs pourrait interrompre l'accord de débiteur-exploitant (DIP) qui a été prolongé. »

Le rapport du contrôleur révèle l'ingérence directe des débiteurs-exploitants dans l'organisation de l'usine et dans les relations avec les métallos et les salariés. Le contrôleur ajoute : « L'amendement qui a prolongé le DIP comprend le jalon important à l'effet que les dépenses d'opérations d'Algoma doivent être réduites de 22 200 000 \$ sur une base annualisée d'ici le 15 mars 2017. À défaut de la conclusion d'un règlement global entre les prêteurs et les syndicats, la seule façon concrète qui

restera à Algoma de réaliser ce jalon est **de décréter la rémunération de ses employés** par un processus de conciliation après que le rapport du ministre du Travail recommandant de ne pas instituer une commission de conciliation aura été émis et sera arrivé à terme. » (*le souligné est de nous*) La menace vise directement les 2770 travailleurs d'Essar Steel Algoma, soit les 2161 métallos membres de la section locale 2251 et les 609 salariés membres de la section locale 2724.

Les débiteurs-exploitants sont considérés comme les premiers sur la liste des détenteurs garantis d'avoirs en vertu de la LACC.



Le 24 janvier, le juge Newbould a émis une ordonnance dans laquelle il déclare qu'il va décider, le 5 février prochain, si c'est légal de la part d'une entreprise qui est sous la protection de la LACC de demander un rapport recommandant de ne pas instituer de commission de conciliation. Newbould a utilisé cette occasion pour exprimer une fois de plus son accord avec le contrôleur et dénoncer la section locale 2251 parce qu'elle se prépare à se défendre en retirant la capacité de ses membres de travailler en réponse aux menaces de lock-out ou d'une imposition unilatérale de concessions. Au lieu de critiquer ceux qui

contrôlent Essar Steel Algoma pour leurs menaces contre les métallos qui ne leur laissent d'autre choix que de se défendre au moyen d'une grève, le juge de la Cour supérieure de l'Ontario écrit qu'il est « très perturbateur pour le processus de restructuration que les représentants du syndicat discutent publiquement de la possibilité d'une grève. Cela affecte la performance d'Algoma et n'aide personne. »

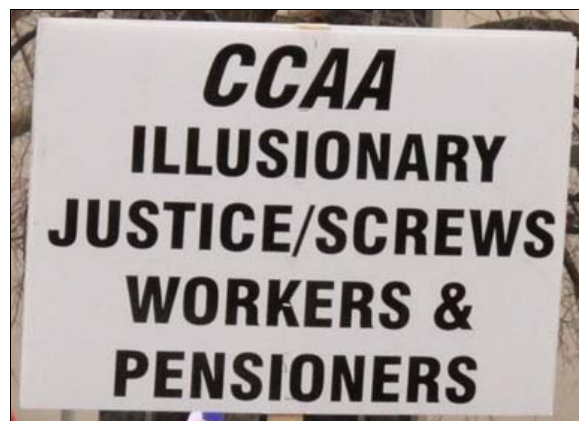
L'attaque contre les droits qui est faite en vertu de la LACC fait partie d'un problème plus grand, soit le fait que les secteurs essentiels de base de l'économie sont sous le contrôle de l'oligarchie financière mondiale et que les structures de l'État avec leur pouvoir de police facilitent et perpétuent ce contrôle.

Le juge est contrarié

Le juge de la Cour supérieure n'est pas contrarié par la provocation faite par les oligarques qui contrôlent Essar Steel Algoma en ce moment et menacent maintenant de changer unilatéralement les conditions de travail. Ce sont plutôt les travailleurs canadiens qui produisent la valeur que convoitent les oligarques qui suscitent sa colère.

Le juge n'est pas contrarié non plus par le combat à mort destructeur qui se mène au sein de l'oligarchie financière pour le contrôle d'Algoma Steel.

Il n'est pas plus contrarié par le pouvoir de police de la LACC d'arrêter les paiements mensuels mandatés par la loi dans les trois régimes de retraite d'Algoma. Les régimes comprennent plus de 2000 membres actifs et 6451 retraités et personnes à charge et souffrent d'un déficit de 527 millions \$ qui augmente à chaque mois.



Notre juge ne voit rien de mal non plus dans le refus de la compagnie de payer les taxes

municipales qu'elle doit à la ville pendant qu'elle est sous la protection de la LACC.

Rien de mal non plus dans l'effondrement des comités de santé-sécurité d'Algoma Steel et dans l'invalidation de la législation relative aux droits humains en vertu du pouvoir de police de la LACC.

Le juge ne trouve rien à redire non plus aux conditions outrageantes qui ont été imposées à Algoma Steel par son fournisseur américain de minerai de fer, Cliffs Natural Resources, à cause de son conflit violent avec Essar Global pour le contrôle des dépôts de minerai de fer et de l'activité minière au Minnesota, ni à la confirmation de ce diktat par le contrôleur.

Le juge n'est pas contrarié par l'inclusion dans le prêt de débiteur-exploitant d'une clause qui entraîne son annulation immédiate et l'effondrement subséquent de la compagnie advenant le déclenchement d'une grève à la défense des droits des métallos.

Finalement, le juge n'est pas contrarié le moins du monde par le fait que par trois fois Algoma Steel a été pris dans le filet paralégal de pouvoir de police de la LACC, une institution de l'État qui nie les droits, émet des diktats juridiques et ne fait absolument rien pour résoudre les problèmes de l'économie, se contentant de restructurer et redistribuer la richesse sociale existante parmi les membres de l'oligarchie financière qui se déchirent entre eux.

En résumé, le juge n'est pas contrarié par l'institution d'État anachronique qu'est la LACC parce qu'il doit sous serment imposer une loi dont l'objectif est de générer le maximum de profits aux riches détenteurs de capital, sans égard à la misère que cela apporte aux travailleurs, à leurs familles et à leurs communautés.

Le juge Newbould dirige ses attaques contre les droits des métallos qui sont déterminés avec raison à défendre leurs emplois, leurs salaires, leurs avantages sociaux et leurs pensions de même que l'économie de l'acier qui est si importante pour leur communauté nordique. Il démontre par ses actions un mépris pour le bien-être des travailleurs et l'absence de préoccupation envers la santé de l'économie de l'acier et le bien-être des communautés du nord. Il est uniquement préoccupé par les droits et le bien-être des oligarques financiers et le pouvoir de leurs institutions d'État de priver les travailleurs de leurs droits.

S'organiser pour établir un objectif moderne



Les structures d'État actuelles, comme la LACC, sont contrôlées par des gens qui ne partagent pas la vie des travailleurs canadiens. Ces institutions d'état sont désuètes et en mal de changement radical, de vision moderne et d'un objectif moderne qui sont au service du bien-être et de la sécurité du peuple et de son économie socialisée. Le contrôle des secteurs de base de l'économie et des institutions d'État doit être dans les mains de ceux dont les intérêts correspondent à ceux du pays, de leurs communautés et de l'économie, soit les producteurs véritables qui créent la richesse sociale dont le peuple et la société dépendent pour leur existence.

Le mobile et l'objectif des oligarques financiers recherchant l'enrichissement, le pouvoir et l'édification d'empire privés sont très étroits,

destructeurs et détachés de la solution des problèmes réels auxquels le peuple et l'économie socialisée moderne dont il dépend font face L'économie moderne a besoin d'un objectif large qui permet le fonctionnement continu de tous ses secteurs interreliés conformément à son caractère socialisé, afin de servir et de garantir le bien-être de tous et l'intérêt général de la société.

Le contrôle par l'oligarchie financière internationale des secteurs de base de l'économie canadienne et les attaques organisées par l'état contre les droits des travailleurs sont une expression de l'ancien, qui doit être remplacé par un objectif moderne et une façon moderne de résoudre les problèmes de l'économie et des relations entre les gens, conformément au caractère socialisé des forces de production modernes. La classe ouvrière doit prendre en main et résoudre la question de qui décide, qui a le contrôle et qui a le pouvoir de régler les problèmes et de faire avancer l'économie et la société dans une nouvelle direction. Les préoccupations, les besoins, la sécurité et le bien-être des travailleurs, de leur économie et de la société doivent devenir la priorité, la motivation et l'objectif d'un Canada moderne.



Entrevues

Les travailleurs de la Société de transport de l'Outaouais confrontent les attaques à leurs conditions de travail

« La STO a entrepris de changer nos conditions de travail unilatéralement »

- Un chauffeur d'autobus de Gatineau -

Les quelque 600 chauffeurs d'autobus et travailleurs d'entretien de la section locale 591 du Syndicat uni du transport (SUT) dans la région de l'Outaouais tentent depuis maintenant deux ans de négocier une nouvelle convention collective qui soit acceptable pour eux. Leur convention collective est échue depuis le 31 décembre 2014. La Société de transport de l'Outaouais (STO) cherche à leur imposer des reculs dans leurs conditions de travail. Depuis que les travailleurs ont entrepris un ralentissement légal de travail le 20 janvier suite à l'envoi de leur avis de grève, la STO a entrepris d'imposer des changements en ce qui concerne notamment les effectifs et les politiques relatives aux absences pour cause de maladie. *Forum ouvrier* a demandé à un chauffeur d'autobus qui est membre de la section locale de nous parler de la situation à laquelle les travailleurs font face.

Forum ouvrier : Quels sont les principaux enjeux de votre lutte actuelle contre la Société de transport de l'Outaouais ?

Chauffeur : Il y en a plusieurs, notamment les horaires de travail, les pauses entre les voyages, les billets médicaux dans les cas de maladie, les relèves sur la route, la contribution de l'employeur à nos assurances et au régime de retraite. La STO cherche à nous imposer des reculs en nous enlevant des choses que nous avons gagnées dans le passé.

Au mois de septembre 2016, nous avons reçu le deuxième dépôt patronal qui était pire que la première offre patronale présentée un an auparavant. La STO veut nous faire reculer par exemple

sur la question des horaires de travail, qui sont très importants pour nous parce qu'ils sont directement liés à notre qualité de vie. Une de nos demandes c'est qu'une plus grande partie de nos horaires soient des horaires en continu, c'est-à-dire plus de quarts de travail de huit heures en continu plutôt que des horaires brisés. Un horaire brisé est celui par exemple où le chauffeur travaille de 5h30 à 9h30 puis revient travailler de 15h à 18h et est libre entre les deux périodes. Nous avons déjà une proportion d'horaires en continu, 28 % environ, et la STO veut réduire ce pourcentage. Pour l'employeur, plus d'horaires brisés, cela veut dire qu'il a besoin d'engager moins de chauffeurs. Pour nous cela signifie une diminution de la qualité de vie, surtout qu'avec l'ancienneté accumulée, les chauffeurs plus anciens peuvent choisir les horaires de travail qui leur conviennent le plus, avec des congés la fin de semaine par exemple. En changeant les paramètres, la valeur de l'ancienneté est affaiblie.

Un autre recul, c'est le retour à ce qu'on appelait le taxi, les relèves sur la route. Ils ont ouvert cette année un deuxième centre de transport, un deuxième garage comme on dit. Avec cela, tu vas finir ton premier bout quelque part ou dans un terminus, et c'est à toi de te débrouiller pour rentrer au garage. En ce moment, tous nos horaires sont garage-garage et on veut maintenir cette situation.

Sur la question des congés de maladie, on avait gagné dans la convention l'élimination de l'obligation de présenter un billet médical si on est absent pour cause de maladie. Ils veulent ramener les billets de médecin sinon tu n'es pas payé.

En ce moment, aussi, nous n'avons aucune pause garantie dans aucun horaire, ou alors un minimum de pauses garanties. Si tu es pris dans la circulation, tu perds ta pause. Nous voulons changer cela. Nous demandons également que la STO augmente sa contribution à notre régime d'assurances et à notre régime de retraite. Dans le dépôt patronal de septembre 2016, l'employeur demandait que la portion qu'il assume pour les primes d'assurances passe de 92 % à 80 %.

On ne peut pas accepter ces demandes.

FO : Depuis le début de votre ralentissement de travail, la STO a entrepris de modifier unilatéralement vos conditions de travail pour vous imposer des reculs.

Chauffeur : Oui. Depuis que nous avons commencé notre ralentissement de travail suite à l'envoi de notre avis de grève légale, en refusant de faire du temps supplémentaire par exemple, la STO a entrepris de changer nos conditions de travail unilatéralement. Elle utilise le prétexte d'un manque d'autobus pour retourner les chauffeurs à la maison sans leur payer leur journée de travail de 8 heures. Si les chauffeurs travaillent deux heures dans une journée, ils sont payés pour deux heures alors que dans la convention nous avons une garantie de huit heures. Les chauffeurs commencent à le savoir d'avance qu'ils vont être renvoyés à la maison parce qu'ils vont voir sur le site web de la STO la veille et ils voient que des voyages sont annulés. Ce n'est pas un manque d'autobus, les voyages sont annulés d'avance. Ils se présentent au travail, ils sont renvoyés chez eux. Donc, pour certains chauffeurs, la garantie de 8 heures ne s'applique plus. C'est une contre-mesure de l'employeur face à notre ralentissement légal de travail. C'est eux maintenant qui décident qui travaille et qui ne travaille pas. On retourne 100 ans en arrière quand tu te présentais à l'ouvrage et que les employeurs faisaient travailler leurs amis et les autres rentraient chez eux.

En plus de couper les heures et de renvoyer les travailleurs chez eux, la STO refuse toutes les demandes de congé mobile, de congé sans solde, d'échange de journée entre employés, etc Elle applique sa demande d'avoir à fournir un billet de médecin en cas de maladie sinon on n'est pas payé.

Les travailleurs en ont assez. Notre mandat de grève, je n'ai jamais vu ça dans toutes mes années à la STO, a été pris à 98,3 % , avec un taux de participation de 75 % des membres.

Nous sommes très unis et l'employeur essaie de créer des divisions. Il blâme le syndicat pour le fait que la négociation n'avance pas. La STO a suspendu récemment à plusieurs reprises le président du syndicat et des membres de l'exécutif pour avoir effectué leur rôle de représentation des membres, en disant que la mesure disciplinaire n'avait rien à voir avec les négociations. Quand le syndicat s'est retiré de la table de négociation, l'employeur a blâmé le syndicat disant qu'il prend les choses personnellement et bloque les négociations.

L'appui du public est bon. Plusieurs personnes viennent nous voir et nous disent de continuer. On se sent appuyé par le public en général.

Les travailleurs veulent une conclusion à tout cela. Ils veulent que leurs conditions de travail avancent au lieu de régresser.



La lutte des travailleurs pour leur santé et leur sécurité aux endroits de travail

Mettons fin aux tragédies dans l'industrie du camionnage

- Normand Chouinard -



Un convoi de camions arrive à Québec pour une manifestation à l'Assemblée nationale pour affirmer la dignité et les droits des camionneurs, le 19 novembre 2016.

L'industrie du camionnage, qui comprend plusieurs milliers de travailleurs, fait régulièrement les manchettes pour les accidents graves et même des décès. C'est particulièrement le cas en ce début d'année 2017 alors que trois camionneurs sont décédés dans des accidents de travail au Québec en seulement une semaine. Dans les trois cas, il s'agissait de camions avec bennes et de camions de types conteneurs ou semi-remorque conteneurs. Ce type d'équipement est utilisé dans l'industrie de la construction, le secteur agricole, la récolte des déchets, le recyclage de matériaux, le ramassage de la neige etc... Les camions bennes sont des machines-outils qui nécessitent un haut niveau de formation et de compétence incluant une formation en santé-sécurité très pointue. La formation des travailleurs de ce genre de transport est cependant tout à fait inadéquate selon les dires mêmes des camionneurs en question. En fait, la formation continue pour pouvoir exercer leur métier en toute sécurité est une des demandes les plus pressantes dans ce secteur, compte tenu du caractère

dangereux de leur travail.

Les lois de la santé et sécurité du travail au niveau provincial et fédéral rendent les entreprises responsables d'assurer un milieu de travail sécuritaire pour leurs employés. Mais la réalité est tout autre. Les privatisations massives des dernières années, l'accélération des cadences, la compétition effrénée entre les compagnies de transport et la pression budgétaire exercée sur les industries et surtout les chauffeurs indépendants ont chamboulé les conditions de travail sur le terrain. Les camionneurs se font régulièrement



blâmer lorsqu'arrive un incident ou même un accident grave. La déresponsabilisation des entreprises manufacturières et de transport qui pointent le doigt constamment en direction des camionneurs pour les accidents mène aux tragédies et ce, tous genres de transport confondus.

Les camionneurs se rendent compte que la situation ne cesse de se dégrader. La Commission des normes, de l'équité, de la santé et de la sécurité au travail (CNESST) a beau effectuer ses enquêtes lorsque survient un incident, les rendre publiques, en référer au ministère du Transport ou encore à l'association du camionnage qui chapeaute les grandes entreprises de transport, rien ne change pour les camionneurs en matière de santé et sécurité. Selon l'institut Robert Sauvé en santé et en sécurité au travail (IRSST), « les décès liés à un accident routier représentent entre 25 % et 30 % de tous les décès accidentels au travail ». De ce pourcentage, 83 % des victimes sont les chauffeurs.

Que doivent faire les camionneurs pour assurer leur sécurité lorsque toutes les institutions, lois, normes et obligations ne réussissent pas à le faire ? Sur quelle autorité doivent-ils s'appuyer pour leur protection en matière de santé et sécurité au travail ?

De plus en plus de camionneurs en sont rendus à la conclusion qu'ils ne peuvent compter que sur eux-mêmes. Ils se rendent compte que bien que des lois, des règlements et des obligations existent en santé et sécurité, rien ne va changer si les camionneurs ne s'organisent pas pour les faire appliquer et les développer. Plusieurs collectifs de camionneurs joignent un syndicat affilié ou créent des comités paritaires en santé-sécurité dans leurs entreprises. L'idée de former une association nationale des camionneurs continue aussi de faire son chemin au Québec et au Canada. Mais ce qui est le plus important est la détermination d'un nombre toujours plus grand de camionneurs de décider eux-mêmes des questions qui les concernent, qui affectent leurs métiers et leurs vies. En prenant position fermement pour mettre fin aux tragédies qui secouent régulièrement l'industrie du transport, les camionneurs contribuent à donner une nouvelle direction à leur industrie.

(Sources : CNESST, IRSST, Radio-Canada, TVA)



Les travailleurs de la construction de New York demandent «Combien d'entre nous devront mourir encore!»

Tel est le cri d'alarme lancé par les travailleurs de la construction de New York, regroupés au sein du syndicat « Greater New York Laborers-Employers Cooperation & Education Trust ». La

campagne « How many more must Die » (Combien d'entre nous devront mourir encore !) veut dénoncer le refus des autorités de prendre leurs responsabilités en assurant la sécurité des travailleurs de la construction. Les travailleurs informent la population sur le fait que plus de 30 travailleurs de la construction sont morts ces deux dernières années. Les travailleurs veulent que le gouvernement municipal adopte des lois garantissant leur santé et sécurité et empêche les entrepreneurs d'envoyer en sous-traitance des travaux à des entreprises dont les travailleurs sont moins bien formés et qui connaissent moins bien le métier, des ouvriers non syndiqués dans la majorité des cas.



Le 18 janvier dernier, lors d'une marche dans les rues de New York, les travailleurs de la construction ont organisé une action dans laquelle chacun d'entre eux était vêtu de noir et portait un numéro qui représentait un travailleur tué à l'ouvrage et tenait une plaque funéraire portant le nom des travailleurs décédés. On lisait sur les plaques: « Cause of Death : Greed, Exploitation » (La cause de la mort : la cupidité et l'exploitation). Les travailleurs tenaient des pancartes disant notamment « Safety Before Profits » (La sécurité avant les profits) et « Need Over Greed, Safety First » (Les besoins et non la cupidité : la sécurité d'abord). Les médias ont rapporté qu'au moins 31 travailleurs ont été arrêtés pendant l'action.

Le 13 janvier dernier, devant les bureaux de travail de la Gilbane Building Company situés en plein coeur de Manhattan, les travailleurs ont dénoncé le recours à des sous-traitants non syndiqués et non formés sur les chantiers. Une vigile a aussi eu lieu sur les marches de l'hôtel de ville pour exiger des comptes des élus et exiger qu'ils renforcent les mesures protégeant les travailleurs de la construction. Plusieurs autres actions sont prévues pour faire avancer cette lutte qui en est une de vie ou de mort pour les travailleurs de la construction.

Forum ouvrier transmet son appui aux travailleurs de la construction de New York qui luttent avec courage pour défendre leurs droits et leurs vies. Les travailleurs du Canada et du Québec se tiennent fermement aux côtés des travailleurs américains dans la lutte contre la régression et pour défendre la dignité du travail.

(Photo: LECET)

