

Les cheminots américains luttent pour des conditions de travail sécuritaires et la sécurité du public

Les travailleurs du rail manifestent pour leurs droits



Les travailleurs du rail tiennent des actions dans douze États, le 13 décembre 2022.

- **L'attaque du président américain contre les cheminots**
– *Kathleen Chandler* –
- **Une autre débâcle pour le président « pro-syndical » autoproclamé**
– *Voice of Revolution* –
- **Lettre ouverte de Travailleurs unis du rail au Congrès et au président**

Les cheminots américains luttent pour des conditions de travail sécuritaires et la sécurité du public

Les travailleurs du rail manifestent pour leurs droits

Le 13 décembre, les cheminots américains et leurs partisans se sont rassemblés au Capitole, aux assemblées législatives des États de l'Ohio et de l'Iowa, ainsi qu'au Minnesota, au Michigan et au Nevada et dans six autres États pour défendre leurs droits et la sécurité publique.

Des manifestations se sont tenues le 7 décembre, dans plusieurs grands centres ferroviaires comme Baltimore et New York. Les orateurs à ces actions ont dénoncé le président Biden et le Congrès pour avoir imposé une convention collective que la majorité des travailleurs avaient rejeté et pour

les empêcher d'exercer leur droit à la négociation collective et à la grève, prévue pour le 9 décembre. Sur les pancartes on lisait que le geste de Biden est de la tyrannie.

Par leurs efforts concertés, les cheminots américains ont réussi à mobiliser les travailleurs d'autres syndicats et d'autres secteurs, dont des pilotes de compagnies aériennes qui ont exprimé leur appui inconditionnel et leur rejet de la *Loi du travail sur les chemins de fer*, qui a déjà été utilisée contre eux. Des travailleurs d'Amazon, des syndicats du transport en commun, des travailleurs d'universités, de la santé et d'autres se sont joints à eux.

Plusieurs travailleurs du rail ont fait valoir que leurs revendications comme des congés de maladie font partie du droit humain à la santé. Ce minimum essentiel a été refusé par le président Biden, tout comme les autres revendications touchant à une meilleure sécurité du public, comme mettre fin aux longues heures de travail, augmenter les effectifs, obtenir des congés pour un décès, et d'autres revendications touchant à la santé et à la qualité de vie.



Les travailleurs ont aussi souligné que Joe Biden avait tenté de briser l'unité bâtie par les cheminots, qui avaient rassemblé douze syndicats pour former les Syndicats unis du rail pour négocier en bloc. La ferme résistance de la majorité et l'unification des douze syndicats mettaient les travailleurs du rail dans une position plus forte que par le passé pour faire la grève. C'est ce que Biden a voulu empêcher en intervenant ouvertement au service des oligopoles du rail.

Les actions unies ont aussi mis en lumière les nombreux problèmes et les multiples injustices que les travailleurs ont en commun ainsi que leur volonté d'intensifier leur résistance. Les nombreux alliés sur place ont applaudi la juste lutte et la détermination des travailleurs du rail, ayant contribué à la lutte pour tous et toutes pour leurs droits.



L'attaque du président américain contre les cheminots

– Kathleen Chandler –



Manifestation des cheminots à Columbus, Ohio, le 13 décembre 2022

Plus ça va, plus l'administration Biden se révèle être un gouvernement de pouvoirs de police qui

considère les travailleurs comme des choses et non comme des êtres humains. Son dénigrement du rôle du travail dans la défense des intérêts de la société est tellement anti-démocratique qu'il enlève toute once de crédibilité à la prétention des États-Unis d'être une démocratie. Le gouvernement montre également qu'il manque de légitimité lorsqu'il s'agit de défendre l'intérêt public. Le désespoir de l'administration à servir des intérêts privés étroits est tel qu'elle ne se préoccupe même plus des faux-semblants de la démocratie et de la légitimité.

Cela est évident dans l'attaque du président Biden contre les cheminots, où il est intervenu à plusieurs reprises au nom d'intérêts privés étroits discrédités, dont les attaques contre les cheminots et le mépris de la sécurité publique sont notoires. Dans son attaque contre le droit de grève et de négociation collective, Joe Biden est allé jusqu'à imposer une convention collective qui consacre les conditions de travail intenable que les barons du rail ont déjà imposées et que les travailleurs combattent.

En plus de mettre en danger la vie des cheminots, ces conditions intenable signifient que l'état des voies est négligé, que les trains sont surchargés de marchandises dangereuses et qu'il n'y a pas assez de personnel, ce qui met les lieux de passage des trains en grand danger. Le président affirme que par son intervention il défend les « millions d'autres travailleurs et familles » mais cela sonne particulièrement creux. Les travailleurs de nombreux secteurs de l'économie américaine sont confrontés à des conditions de travail dangereuses pour eux-mêmes, leurs familles et leurs communautés, et ces justifications boiteuses sont accueillies avec le mépris qu'elles méritent.

Les conditions de travail des cheminots ne font qu'un avec les conditions de sécurité des familles et des communautés où passent les lignes de chemin de fer. Leurs revendications sont justes et constituent le minimum requis pour rendre les chemins de fer durables et sécuritaires. Elles comprennent l'élimination des longues heures de travail et d'autres pratiques inhumaines dans l'établissement des horaires, l'abolition des règles brutales sur l'assiduité qui interdisent toute absence du travail, par lesquelles les travailleurs sont licenciés s'ils sont malades ou s'ils assistent à des funérailles, et l'augmentation du personnel dans tous les secteurs, par exemple les nombreux trains qui ont besoin de cinq travailleurs n'en ont plus que deux.



Entre-temps, les barons du rail se sont organisés en oligopole pour obtenir satisfaction de leurs exigences et de celles des intérêts privés étroits que les chemins de fer servent, tels que dans l'énergie, la chimie et l'agro-industrie. Ce sont ces voix qui ont loué les actions antiouvrières du président et du Congrès.

Les nouvelles et commentaires dans les médias monopolisés cachent tout cela. Ils se sont surtout concentrés sur une seule question – les jours de congé de maladie, entre autres en déformant les revendications des travailleurs. Mais la lutte des cheminots va bien au-delà des congés de maladie. Comme les travailleurs de la santé et d'autres, tous essentiels au bien-être et au fonctionnement de la société, les cheminots savent qu'il y a un lien direct entre leurs conditions de travail et la sécurité du public. Les actions de Biden et la couverture médiatique servent à éliminer la reconnaissance de ce lien en assimilant les intérêts privés étroits des oligopoles à ceux du pays, de sa sécurité et de son bien-être.

L'intervention du président Biden est telle que la convention collective imposée par décret ne

contient aucune disposition concernant les jours de maladie, payés ou non. Cela permet ensuite à ceux qui prétendent soutenir les travailleurs d'exiger qu'au moins sept jours de maladie soient inclus dans la convention imposée. Tout cela sert à banaliser ce qui est en jeu aux États-Unis et dans toutes les démocraties dites représentatives où les droits civils contenus dans des constitutions anachroniques sont éliminés par des décrets présidentiels qui violent tous les piliers connus de ce qu'on appelle système démocratique, tels que les droits à la négociation collective, à la grève, à l'association et à la parole.

Le fait que le Congrès ait si rapidement emboîté le pas a confirmé pour de nombreux travailleurs que le gouvernement américain d'aujourd'hui n'est pas seulement dysfonctionnel et ne répond pas aux besoins individuels, collectifs et sociaux de la population, mais qu'il a complètement renoncé à en donner l'apparence. Il a perdu toute légitimité de décider des affaires de la société.

Dépenser des milliers de milliards de dollars chaque année pour la guerre et les armes de guerre alors que les besoins sociaux et les êtres humains sont laissés pour compte, au pays comme à l'étranger, cause un grand tort aux êtres humains, à l'humanité et à l'économie américaine elle-même. Même le financement minimum nécessaire et disponible pour les congés de maladie des cheminots, ou pour des conditions de travail sécuritaires de manière plus générale, ou pour de l'eau potable pour tous, ou pour éradiquer la faim et l'appauvrissement, n'est pas fourni. Les gouvernants se sont montrés incapables à gouverner. Pour rester au pouvoir, le recours aux pouvoirs de police est nécessaire – que ce soit par décret, par des lois illégitimes ou par la force.

L'inhumanité et la nature criminelle d'une telle gouvernance sont évidentes pour tous. Tout le monde voit également que cela se transmet de président en président, peu importe qui est porté au pouvoir. Dans le passé, une des considérations des intérêts privés étroits qui amènent ces présidents au pouvoir a été de maintenir la prétention de servir les intérêts publics et privés de manière égale ou équitable d'une certaine façon – mais cela a maintenant été jeté aux quatre vents. La situation révèle que les travailleurs doivent s'exprimer eux-mêmes dans le tribunal de l'opinion publique et éviter le piège de dépendre des tribunaux en espérant qu'ils statuent en leur faveur en rétablissant leurs droits civils. L'aspect nouveau est que les assemblées législatives se soumettent aux pouvoirs de police de l'exécutif et que les lois adoptées sont appelées « système fondé sur des règles » auquel tout le monde doit se soumettre au nom de la sécurité nationale, d'une économie prospère et ainsi de suite.

C'est la classe ouvrière qui doit définir l'édification nationale au XXI^e siècle, et non les intérêts privés étroits qui ont usurpé le pouvoir de l'État. L'ancienne raison d'État inscrite dans des constitutions dépassées doit être remplacée par une nouvelle raison d'État. Non pas une raison d'État décrétée et imposée par les intérêts privés étroits, mais une raison d'État que les travailleurs définissent et qui répond aux exigences de l'ensemble de l'humanité qui veut humaniser son environnement naturel et social en sa faveur.



Une autre débâcle pour le président « pro-syndical » autoproclamé

–Voice of Revolution –

Le président Biden, le président « pro-syndical » autoproclamé, est intervenu directement pour attaquer les cheminots, en agissant pour tenter de diviser leurs rangs, bloquer leur possible grève et imposer un contrat rejeté par la majorité des travailleurs. Il l'a fait en imposant un accord de principe en septembre, après que les travailleurs ont voté massivement en faveur de la grève pendant l'été. L'accord de principe a rejeté les principales revendications en matière de conditions de travail sécuritaires, notamment l'établissement d'horaires humains, les congés, l'augmentation

des effectifs et les congés de maladie. L'accord, à l'instigation de Joe Biden, a été « recommandé » par le Conseil présidentiel d'urgence (PEB) qu'il avait établi par décret en juillet. Joe Biden est ensuite intervenu pour qu'il soit imposé en septembre.

Puis, alors que trois des plus grands des douze syndicats ont rejeté l'accord de principe et que la majorité des cheminots ont fait de même, Joe Biden est à nouveau intervenu à l'approche de la date limite de grève du 9 décembre. Il est également intervenu après qu'une coalition de plus de 400 organisations représentant des intérêts privés – dont la Chambre de commerce des États-Unis et les associations des oligopoles ferroviaires et agricoles – a envoyé une lettre au Congrès le 28 novembre demandant une action immédiate pour empêcher une grève des chemins de fer. Joe Biden et les médias monopolisés se sont également livrés à une campagne de peur généralisée en proclamant qu'une grève serait une « catastrophe ».

L'Association of American Railroads (AAR), qui représente les transporteurs ferroviaires de fret, a tenté de terroriser le public en déclarant qu'une grève pourrait entraîner une perte de production économique de 2 milliards de dollars par jour, une eau empoisonnée, des pénuries alimentaires et des pertes d'emplois. Cette affirmation a ensuite été largement reprise par le gouvernement et les médias. Pour sa part, l'Anderson Economic Group a estimé qu'une grève des travailleurs du transport ferroviaire de fret pourrait avoir un impact d'environ 1 milliard de dollars sur l'économie américaine au cours de sa première semaine. Ainsi, les questions de fond sur la nécessité de faire respecter les droits des cheminots ont été éclipsées par des discussions sur le montant d'argent que l'économie perdrait en un jour ou en une semaine.

Aucune importance n'est accordée au rôle essentiel que jouent les cheminots dans l'économie. Au contraire, leurs efforts pour défendre leurs droits et l'intérêt public sont rendus responsables des dommages économiques, tandis que le refus des oligopoles ferroviaires de satisfaire les revendications des travailleurs est applaudi et imposé.

L'industrie du fret ferroviaire est structurée comme un oligopole non concurrentiel dominé par sept transporteurs ferroviaires servant leurs intérêts privés et ceux des intérêts privés étroits qui possèdent et contrôlent les secteurs de l'énergie, de la chimie et de l'agriculture dont le fret est transporté. Ce sont eux qui mettent en danger la chaîne d'approvisionnement, car les chemins de fer utilisent ce qu'on appelle le *Precision Scheduled Railroading* (PSR) [Transport ferroviaire de précision] et leurs clients fonctionnent avec des stocks « juste à temps ». Au cours des dernières décennies, l'industrie ferroviaire a adopté ce modèle au grand détriment des cheminots et du public en général. Cela s'est traduit par d'importantes suppressions d'emplois et par des horaires et des règles d'assiduité inhumains auxquels s'opposent aujourd'hui les travailleurs.

L'affirmation de Joe Biden selon laquelle ses actions défendent le public partout aux États-Unis sonne faux. « L'impact économique d'une fermeture ferait du tort à des millions d'autres travailleurs et à leurs familles ; je crois que le Congrès doit utiliser ses pouvoirs pour adopter cet accord », a-t-il déclaré. Il a exigé que le Congrès impose l'entente rejetée et bloque toute action de grève avant même qu'elle ne se produise. Le 30 novembre, la Chambre a adopté une résolution conjointe qui imposait le contrat malgré la large opposition des cheminots. Le vote a été de 290-137. Dans un projet de loi distinct, elle a demandé sept jours de congé de maladie payés. Cette mesure a été prise pour donner l'impression de se soucier des travailleurs, tout en sachant qu'elle ne serait pas adoptée par le Sénat. Un effort sérieux aurait inclus les jours de maladie dans la résolution commune.

Le 1er décembre, le Sénat a adopté la même résolution commune que la Chambre, par un vote de 80-15, ce qui signifie qu'elle a pu être transmise directement à Joe Biden pour signature. L'amendement concernant les congés de maladie n'a pas été soumis au vote, car les 60 voix nécessaires à cet effet dans le règlement du Sénat ont été bloquées (52-43). Le 2 décembre, le président Biden a signé le projet de loi imposant une convention collective rejetée par la plupart des 115 000 travailleurs du transport ferroviaire de fret et bloquant les actions de grèves.

Servir les intérêts privés sans restrictions

La réponse de l'AAR et des autres organisations qui ont signé la lettre faisant l'éloge de la loi montre que Joe Biden servait ouvertement les intérêts privés, et non « les millions d'autres travailleurs et leurs familles ». Dans une déclaration incohérente, étant donné que Joe Biden et le Congrès intervenaient du côté des oligopoles ferroviaires et imposaient le contrat qu'ils exigeaient, le représentant de l'AAR a également loué le fait de ne pas ajouter les congés de maladie à l'accord.

« À moins que le Congrès ne veuille devenir l'enjeu *de facto* des futures négociations, tout effort visant à mettre son pouce sur la balance des négociations pour avantager artificiellement l'une ou l'autre des parties, ou pour faire obstacle à une résolution rapide, serait totalement irresponsable », a déclaré Ian Jefferies, directeur de l'AAR.

Il est bien connu que l'État américain s'est organisé depuis longtemps pour « mettre son pouce » sur la balance des négociations et surtout pour bloquer les actions de grève des cheminots et des autres travailleurs. La *Loi sur le travail dans les chemins de fer de 1926* impose un obstacle après l'autre pour empêcher les grèves, notamment en retardant l'action par des périodes de « répit », une commission de médiation, en permettant au président d'établir un PEB pour « recommander » un accord, et pour que le Congrès légifère le retour des travailleurs au travail. Comme le dit Ian Jefferies de l'AAR, « l'objectif de la *Loi sur le travail dans les chemins de fer* était de réduire la probabilité d'un arrêt de travail. Et elle a été remarquablement efficace à cet égard. »

La *Loi sur le travail dans les chemins de fer* a été adoptée à la suite de la grève sauvage des cheminots américains en 1920 et de la grève nationale de 1922, qui a mobilisé 400 000 cheminots. Elle s'applique désormais aussi aux travailleurs des compagnies aériennes. Elle a été utilisée par le président Ronald Reagan en 1981 pour licencier plus de 11 000 contrôleurs aériens en grève, un signe à l'époque du développement des gouvernements de pouvoirs de police aujourd'hui consolidés.

Il n'est pas rare que le Congrès légifère le retour au travail des travailleurs, surtout après qu'ils ont commencé leur grève. Lors des deux dernières grèves des chemins de fer, en 1991 et 1992, le président Bush et le Congrès ont forcé les travailleurs à reprendre le travail, en 1991 moins de 24 heures après le début de la grève et en 1992 après deux jours. Les actions de Joe Biden sont toutefois significatives, car elles constituent des tentatives grossières de faire de l'imposition de contrats une nouvelle normalité, ce qui constitue une violation flagrante de la reconnaissance par la Constitution du droit d'association, qui inclut la négociation collective.

Dans ce cas, à l'insistance de Joe Biden, le contrat a été inclus directement dans la loi, au nom de la protection de « l'intérêt national », notamment « la santé et la défense nationales ». La loi stipule que « les accords de principe, les lettres d'accompagnement et les accords de transporteurs locaux les plus récents conclus par les parties concernées et qui n'ont pas été ratifiés » – ciblant ainsi la résistance – « sont contraignants ».

Joe Biden et le Congrès n'agissent pas avec une telle rapidité et une telle majorité lorsqu'il s'agit d'adopter le budget fédéral, qui a un impact sur plusieurs millions de travailleurs et de retraités, leur santé, leur logement, leur éducation, leurs avantages sociaux, etc. La société dans son ensemble en subit les conséquences, avec une nouvelle fermeture du gouvernement qui se profile le 16 décembre.

L'affirmation selon laquelle une grève des chemins de fer empêcherait les usines de traitement de fournir de l'eau potable est perçue comme fallacieuse, alors que rien n'est fait pour intervenir afin de résoudre les problèmes réels d'insalubrité de l'eau potable sur le terrain actuellement, à Jackson, au Mississippi, à Flint, au Michigan et dans de nombreuses autres villes. On peut supposer que cela n'est pas dans « l'intérêt de la santé nationale », qu'il n'y a pas d'urgence à ce que le président et le

Congrès prennent des mesures immédiates. On peut dire la même chose lorsqu'il s'agit d'arrêter la privatisation de l'eau, à cause de laquelle les gens se voient couper l'eau lorsqu'ils ne peuvent pas payer, comme à Détroit.

Les problèmes de conditions de travail dangereuses, d'effectifs insuffisants, d'horaires inhumains et insoutenables, de manque de jours de congé de maladie et de soins de santé gratuits, sont le lot de tous les travailleurs. Le peuple estime qu'un président et le gouvernement fédéral ont la responsabilité de protéger les droits et de fournir des conditions de travail sécuritaires et les condamne pour ne pas l'avoir fait. Le Service de la sécurité et de l'hygiène du travail du département du Travail est censé exister dans ce but, mais Joe Biden n'exige pas son utilisation, que ce soit pour les questions de soins de santé ou de sécurité au travail. Les échecs du gouvernement concernant la COVID continuent de le montrer clairement.



Lettre ouverte de Travailleurs unis du rail au Congrès et au président



Cher président Biden, chers leaders démocrates Pelosi et Schumer, leaders républicains McConnell et McCarthy, et tous les membres du Congrès des États-Unis :

Nous vous faisons parvenir cette lettre pour vous exhorter à abroger et rejeter la proposition du président Biden au Congrès visant à forcer les transporteurs ferroviaires et les travailleurs du rail à accepter une convention collective qui a été rejetée par quatre des douze syndicats du rail. Ces quatre syndicats constituent la majorité des travailleurs du transport ferroviaire de fret du pays. En imposant une convention collective que la majorité des membres de la base des syndicats ont déclaré complètement insatisfaisante, le président Biden et le Congrès iraient à l'encontre de la volonté démocratique exprimée par les travailleurs du rail.

Quoique l'entente de principe prévoit d'importantes augmentations salariales, les travailleurs des chemins de fer ont indiqué, clairement et de façon soutenue, que leur lutte n'est pas – en dehors du travail.

L'industrie du transport ferroviaire de fret est organisée comme un oligopole non-concurrentiel qui est dominé par sept transporteurs ferroviaires et fonctionne aux ordres de Wall Street, ayant comme

priorité la maximisation des profits des dirigeants et des actionnaires du rail, même si cela met en péril le grand public et cause des dommages irréparables à la chaîne d'approvisionnement. Au cours des dernières décennies, l'industrie ferroviaire a adopté le modèle de transport ferroviaire de précision (TFP), qui a bénéficié aux investisseurs au détriment des travailleurs du rail et du grand public. Tel qu'indiqué dans le rapport du Conseil présidentiel d'urgence numéro 250, le modèle TFP a fait en sorte que les compagnies ferroviaires ont réduit leur main-d'oeuvre de près de 30 % en six ans, mis en place des modèles d'assiduité qui poussent les travailleurs à travailler jusqu'à l'épuisement, et réduit les procédures de sécurité et de contrôle dans le but de réduire les coûts et d'augmenter les profits.

En fait, l'industrie ferroviaire est l'industrie la plus rentable au pays. Cependant, les milliards de dollars de profits ont un prix, soit des travailleurs du rail qui sont sur appel pratiquement 24 heures par jour, 7 jours par semaine, sans pouvoir recevoir des soins de santé réguliers, sans pouvoir assister au décès de leurs êtres chers ou à la naissance de leurs enfants, tandis que d'autres meurent par centaines dans des accidents de travail. Cela affecte également le grand public car le TFP a créé une situation où il n'y a pas assez de cheminots actifs pour répondre à la demande à laquelle l'industrie ferroviaire est confrontée, ce qui en fait une cause directe de la crise actuelle de la chaîne d'approvisionnement et un facteur clé de l'inflation.

La revendication centrale des travailleurs du rail est l'augmentation des congés de maladie, ce qui est totalement absent de l'entente de principe. C'est pour cela que les travailleurs sont prêts à faire la grève. Les travailleurs du rail sont sans convention collective depuis trois ans, tentant de résoudre ces problèmes sans succès et sans appui de la part du Congrès et de la présidence. L'urgence d'agir n'est apparue que suite à la demande des grandes entreprises et non à celle des travailleurs.

Après qu'une coalition de plus de 400 groupes d'entreprises ont envoyé une lettre lundi [le 28 novembre] au Congrès pour exiger une action immédiate pour empêcher une grève du rail, l'administration du président Biden a agi rapidement, exhortant les membres du Congrès à agir à outrepasser la volonté des travailleurs du rail, à enchâsser l'entente de principe dans la loi et à forcer les travailleurs du rail à retourner au travail.

Le sénateur Bernie Sanders a gazouillé qu'il « bloquera toute étude du projet de loi ferroviaire jusqu'à la tenue d'un vote par appel nominal sur la question de garantir 7 jours de congés de maladie aux travailleurs du rail des États-Unis ». Nous saluons cet effort mais nous tenons aussi à souligner que les travailleurs du rail se battent pour 15 jours de congés de maladie et que les États-Unis sont le seul pays du monde développé qui ne garantit pas des congés de maladie payés. La menace d'une grève ferroviaire, qui paralyserait l'économie américaine si elle était mise à exécution, a offert à tous les travailleurs du pays l'occasion d'affirmer leur solidarité avec les travailleurs du rail et d'exiger qu'ils obtiennent ce qu'ils méritent, le droit de vivre dans la dignité.

Pendant que les travailleurs du rail sont pris dans une impasse, près de 50 000 travailleurs étudiants diplômés du système de l'Université de Californie sont en grève pour de meilleurs salaires et de meilleures conditions de travail, leur principale revendication étant une clause d'indemnité de vie chère (COLA). Des milliers de travailleurs de Starbucks et d'Amazon, qui sont maintenant syndiqués et qui négocient présentement une convention collective, se sont joints à eux, sans oublier les travailleurs unis du charbon de Warrior Met Coal qui sont en grève depuis 19 mois, les milliers de locataires qui ont créé un syndicat de locataires et qui luttent pour de meilleures conditions de logement, les infirmières et les enseignantes et enseignants et divers secteurs de la classe ouvrière du pays qui mènent tous la même lutte, sous des formes différentes, pour un monde meilleur.

Alors que les membres du Congrès débattent les amendements à l'entente de principe pour éviter une grève du rail, nous exhortons le Congrès et le président à saisir cette occasion historique pour investir de pouvoir tous les travailleurs. Par conséquent, nous exhortons le Congrès à adopter les revendications suivantes :

Mettre les chemins de fer sous propriété publique : pour régler la crise actuelle de la chaîne d'approvisionnement, le Congrès doit prendre le contrôle de l'infrastructure ferroviaire comme cela se fait à l'échelle mondiale et doit la faire fonctionner dans l'intérêt public.

Des congés de maladie et familiaux universels : les États-Unis sont le seul pays développé à ne pas garantir de congés payés. Nos membres du Congrès jouissent du privilège d'avoir des congés de maladie et familiaux et ceux-ci doivent être accordés à tous les travailleurs.

Adoptez la *Loi protégeant le droit d'organiser (PRO Act)* et financez le Bureau national des relations de travail (NLRB) : le Congrès doit intervenir et garantir que le droit d'organiser de la classe ouvrière soit protégé en adoptant le *PRO Act* et en faisant en sorte que le NLRB est financé de manière adéquate pour répondre à la hausse accrue de la syndicalisation

*Cordialement,
Les Travailleurs unis du rail*

(30 novembre 2022. Traduction de l'anglais par LML)



www.pccml.ca • redaction@cpcml.ca