

Les dirigeants de la nouvelle affiliation syndicale au Chantier maritime Verreault semblent complètement déconnectés de la réalité. Le secteur de la construction navale est probablement le secteur économique le plus intensif en main-d'œuvre. Pour se développer, les entreprises de ce secteur doivent affronter une concurrence internationale de plus en plus féroce. [La productivité doit être leur principal défi](#). La situation commence à ressembler, à plus petite échelle, à une répétition de l'histoire de la Davie dont le dénouement a été longtemps retardé par une mauvaise attitude syndicale.

CHANTIER MARITIME VERREULT

# De la souplesse demandée...

**Carl Thériault**

Collaboration spéciale

**LES MÉCHINS** — La Fédération des chambres de commerce du Québec (FCCQ) et la Chambre de commerce de la Haute-Gaspésie (CCHG) déplorent le manque de souplesse de la part du syndicat au chantier maritime Verreault, aux Méchins, en Gaspésie.

« Notre économie locale a récemment perdu de son dynamisme avec la fermeture de l'entreprise SPIELO, qui embauchait une centaine de travailleurs, et nous encaisserions un très dur coup si ce sort était aussi réservé au chantier maritime Verreault », soutient

Hugo Caissy, président de la Chambre de commerce de Haute-Gaspésie, qui représente 150 entreprises et industries de la région.

Selon ces organismes, l'impasse actuelle dans le dossier du chantier maritime est « l'exemple-type de conflit qui empêche le Québec d'exploiter son potentiel en termes de création de richesse ».

## PEU D'INTÉRÊT ?

Le député fédéral Jean-Yves Roy, de la Haute-Gaspésie-La Mitis-Matane-Matapédia, s'inquiète du peu d'intérêt que suscite selon lui ce conflit dans l'ensemble de la population.

« Ce conflit cause problème à

l'économie de la région. Je pense que les gens ne sont pas convaincus que le chantier pourrait fermer, ce qui pourrait arriver.

« Plus la situation perdure, plus il sera difficile de remettre en marche le chantier en perdant des contrats. Pourquoi le conciliateur ne réussit-il pas à associer les deux parties et à faire son travail ? Son rôle est extrêmement important. Après un certain temps, le conciliateur peut faire rapport au ministre du Travail », a dit le député bloquiste au *Solet*.

La semaine dernière, l'entreprise avait demandé aux syndiqués une lettre d'entente pour que les travaux sur le brise-glace *Pierre-Radisson* de la Garde côtière puis-

sent être effectués normalement sans ralentissement en même temps que reprendraient les négociations. Les syndiqués exigeaient de s'entendre au préalable sur un certain nombre de clauses avant de signer une lettre d'intention qui devait être déposée à Travaux publics Canada le mercredi 21 mars à minuit.

Le contrat du *Radisson*, qui aurait permis de rappeler une cinquantaine de travailleurs pendant un mois, est bel et bien perdu. « Il n'y a pas de délai de grâce, ni de clause discrétionnaire pour prolonger le délai de remise de la lettre d'entente par souci d'équité par rapport aux autres firmes qui ont soumis des offres pour ce

contrat. La lettre d'intention vise à démontrer pour toutes les firmes qu'elles ont la capacité de livrer le contrat. C'est une exigence habituelle qui n'est pas reliée à la situation du chantier Verreault », a souligné Mario Baril, relations médias à Travaux publics et Services Canada.

La livraison du bateau par le chantier était prévue pour le 22 avril, soit dans un mois. Le problème de la lettre d'entente se posera à nouveau si Verreault Navigation dépose une soumission à la Société des traversiers du Québec pour l'appel d'offres du traversier *Camille-Marcoux* (Matane—Baie-Comeau-Godbout), qui se termine dans deux semaines.