

FACE À L'ACTUALITÉ

Mais qui est mon prochain?

Depuis quelques mois, le Nicaragua est engagé dans l'expérience difficile de la reconstruction nationale. Pénible travail que celui d'enregistrer les dommages durables causés par l'explosion instantanée d'une violence incontrôlée et incontrôlable.

Exercice d'espérance. On déblaie les décombres, on relève les murs. Les combattants d'hier ont troqué leur mitraillette pour une pelle, leur fusil pour un balai.

Période de convalescence. Le pays reste exposé aux rechutes et aux accès de découragement; il est toujours en butte aux troubles que réveillent des ingérences indiscrettes ou même mal intentionnées.

Mais l'effort de redressement de ce pays est, pour nous, l'occasion de découvrir, à l'échelle planétaire que tendent les média de communication, de nouvelles formes de charité, des oeuvres de miséricorde multinationale.

Car j'avais faim et vous m'avez donné à manger — une conception un peu traditionnelle des "oeuvres de miséricorde", inspirée de la scène du jugement dernier dans l'évangile de Matthieu, nous amène à nous représenter celui qui a soif, le prisonnier, le va-nu-pieds comme des individus en qui nous pouvons reconnaître le Fils de l'Homme. Notre conscience individualiste est facilement saisie de crainte à l'idée que nous pourrions ne pas reconnaître le Seigneur dans l'affamé de tous les jours, dans le mendiant que nous croisons dans la rue.

Aujourd'hui, nous commençons tout de même à découvrir d'autres dimensions du commandement fondamental de la fraternité chrétienne. Nouvelles, ces dimensions n'en sont pas moins réelles ni urgentes. C'est que nous sommes maintenant en présence de peuples entiers qui ont faim, qui sont nus, qui se trouvent parqués dans des prisons si vastes qu'elles peuvent donner l'impression qu'à l'intérieur on vit en liberté... Certains de ces peuples lancent un défi à notre capacité d'aimer, d'être solidaires; au fond, ils éprouvent notre espérance et notre foi en un monde meilleur. C'est le tour du Nicaragua.

Eglise et monde ouvrier

"Les prêtres et les laïcs de l'assemblée générale de la zone pastorale Sorel-Tracy veulent marquer leur solidarité avec les demandes des travailleurs aux Aciers Atlas et à Fer et Titane du Québec, en particulier en ce qui concerne la santé et la sécurité au travail."

Il n'est pas fréquent qu'un groupe de chrétiens, associés officiellement à la structure de l'Eglise, intervienne aussi clairement dans un conflit de travail. On aura remarqué le texte intégral de leur déclaration, "Pourquoi nous appuyons les demandes des travailleurs", paru dans *Le Devoir* du 28 août dernier; nous nous contentons de relever ici quelques prises de position particulièrement importantes.

Aux Aciers Atlas, 360 employés syndiqués sont en grève depuis le 26 mars; à la table de négociation, on n'a

Puis vint un lévite... qui passa lui aussi son chemin — Mais la bonne vieille question persiste, toujours prête à servir d'excuse, rationalisation servie à la moderne, anesthésique de la conscience: Seigneur, mais qui est mon prochain? Même celui qui est allé jusqu'à prendre les armes pour se défendre?

Le gouvernement canadien paraît bien se satisfaire de cette excuse: Ottawa passe son chemin...

Ce n'est pas le cas, toutefois, de nombreux organismes et de plusieurs groupes, au pays, qui ont su témoigner leur solidarité selon leurs moyens.

Et il faut ajouter que les excuses, pour se défilier, peuvent s'appuyer sur une campagne de propagande remarquablement orchestrée: campagne de dénigrement qui monte en épingle tout ce qui peut ternir l'image du Nicaragua en construction.

Heureusement, on peut réfuter ces "mises en garde" suspectes en s'appuyant sur des témoignages comme ceux de la conférence épiscopale du Nicaragua ou du P. Arrupe, général de la Compagnie de Jésus, témoignages qui se fondent sur des informations de première main.

"La générosité manifestée par plusieurs secteurs importants du nouveau gouvernement, et le fait qu'il regroupe des représentants de tous les courants politiques, permettent d'espérer qu'on assistera bientôt à la reconstruction d'une société sans ressentiment."

Ce que vous ferez à l'un de ces petits — Des oeuvres de miséricorde à l'échelle multinationale... mais qui naissent de la générosité personnelle de chaque conscience chrétienne, de chaque église locale, de chaque groupe ou communauté de base... Mais n'oublions pas non plus de faire pression pour mettre en branle les grandes institutions qui ont, elles, les ressources voulues pour soulager la faim et la soif de tout un peuple. Aujourd'hui il s'agit d'aider une nation dévastée par la guerre. La prochaine fois, saurons-nous arriver à temps?

Luis Morfin L.

pas encore abordé la question des salaires. "Quand," observe l'assemblée, "d'après les chiffres officiels, les Aciers Atlas auraient fait des bénéfices très élevés l'an dernier, il est normal que les travailleurs demandent une clause d'enrichissement pour participer à la prospérité dont ils sont les principaux artisans..."

A Fer et Titane, la grève, commencée le 9 juin, touche 1200 travailleurs. En outre, l'arrêt de la production à l'usine de Sorel paralyse la majorité des 2000 mineurs de Havre Saint-Pierre et plus de 400 ouvriers de Berthier et de Sorel, l'extraction du minerai comme la transformation du métal dépendant de l'activité des hauts fourneaux. "Il est assez surprenant", note la déclaration, que les médecins choisis par le syndicat aient dépisté "380 cas de surdité dont 87 pouvant recevoir indemnité de la Commission des accidents du travail", et que les médecins de la compagnie Fer et Titane n'aient aler-

té aucun des travailleurs concernés.

Après avoir rappelé quelques statistiques tirées du Livre Blanc du projet de loi 17 et les principes formulés par les évêques du Québec dans leur message du 1er mai 1975, le groupe en arrive à une position ferme sur la question de la sécurité au travail:

"Devant ces données, nous croyons que les travailleurs ont raison de demander le droit individuel et collectif d'arrêter de travailler en cas de danger et cela sans pénalité."

L'assemblée générale de la zone pastorale Sorel-Tracy regroupe les prêtres engagés dans les 14 paroisses

Les transports en commun

Dans la ronde actuelle des augmentations, la hausse des tarifs à la CTCUM (Commission de transport de la communauté urbaine de Montréal) était, somme toute, compréhensible et assez raisonnable. Mais elle comportait, dans le moment choisi et dans certaines mesures d'exception censément soucieuses d'équité sociale, des aspects si étranges, si provocants qu'ils n'ont pas manqué, depuis l'annonce et l'entrée en vigueur des nouveaux tarifs, de susciter les critiques et de ramener à la surface d'autres étrangetés du même genre dans l'histoire récente de nos transports publics.

D'où qu'elle vienne, la hausse des prix est plutôt mal accueillie. Quand la déception s'y ajoute, quand elle surprend une population confiante de n'avoir pas à y faire face comme on lui en donnait l'espoir il y a quelques mois, semble indiqué de procéder avec précaution. Faire preuve d'équité sociale s'imposerait. Mais, dans cette intention, porter une majoration qui est de 20% pour le commun des usagers à 60%, voire à 150%, dans le cas de ceux qu'on veut avantager parce qu'ils ont des revenus incertains ou réduits (les écoliers et les personnes âgées), c'est plutôt jouer à la provocation. Comment supporter que les responsables ne s'en soient pas doutés? A moins qu'ils n'aient apaisé toutes leurs inquiétudes en se disant que cela n'entraînerait au plus qu'une baisse temporaire de la clientèle, le temps d'une petite crise...

Les raisons qui ont mené à prendre ce risque, à devancer la remise du rapport du Conseil des transports de la région de Montréal attendu en octobre, à ignorer le projet de réforme de la fiscalité municipale (1), et à compter de façon particulière sur ceux qui voyagent moins pour réduire un déficit considérable (33 millions), il faudra les chercher ailleurs que dans les justifications officielles (même augmentés, nos tarifs demeurent inférieurs à ceux de Toronto).

Quand les usagers des trains de banlieue encaissent coup sur coup, au début de l'année, des hausses de tarifs de 15% puis de 20%, on a oublié la comparaison avec Toronto; elle révèle en effet que, pour un trajet égal, il en coûte \$1,70 là-bas et \$4,40 ici. Nos transports publics forment l'ensemble le plus coûteux du Canada, alors que la proportion des travailleurs qui l'utilisent est parmi les plus élevées au pays: 31% selon Statistique Canada.

1- Il semble qu' "à première vue..." (sic) on espère peu de ce côté. Il est vrai que M. Parizeau laissait entrevoir une réduction possible de quelque quatre millions dans la contribution du gouvernement provincial.

2- *Critère* no 18, Printemps 77.

du territoire, les diacres et leurs épouses, les délégués des mouvements chrétiens actifs dans le milieu, des agents de pastorale scolaire, hospitalière et ouvrière. Même si les assemblées régulières ne regroupent guère plus d'une quarantaine de participants, nul doute que la composition d'un tel organisme le rende particulièrement apte à proclamer l'évangile au milieu des conflits sociaux et des problèmes de justice de la vie réelle. Un exemple encourageant.

Albert Beaudry

Autre milieu, autre responsable: le transport interurbain relève du gouvernement provincial. Mais le service réel est assuré par des compagnies de juridiction fédérale qui voudraient bien se défaire de ce service déficitaire que personne ne veut assumer. Sans trop se soucier de la promotion d'un projet auquel elles ont pourtant déjà travaillé, les compagnies de chemin de fer, si elles maintiennent le service à la suite de pressions, entendent bien ne pas en faire les frais. Tant pis pour la comparaison à l'avantage de Toronto.

Les travaux d'expansion du métro sont suspendus depuis trois ans (la dette olympique avait rendu le gouvernement provincial circonspect). L'équipement entreposé constitue un capital mort de 180 millions de dollars. Et à voir grimper les coûts de la construction, on peut prévoir que le coût définitif sera bien au-delà des prévisions. Le président de la CUM, M. Pierre Desmarais II, évalue déjà à 350 millions ce que le moratoire aura coûté aux résidents. Et qu'on décide ou non de prolonger le métro, les villes de banlieue intéressées auront, dans l'interim, supporté le déficit d'un service qu'elles attendent encore.

Se contenter de hausses occasionnelles, prévisibles ou non, c'est laisser s'aggraver la situation. Plutôt que de chercher une solution globale, il faudra trouver des mesures diversifiées, plus raffinées: la Commission des transports de la rive sud de Montréal a des tarifs différents pour les heures de pointe et les périodes creuses de la journée. Des mesures moins populaires, destinées à donner aux transports publics un net avantage sur le transport privé, v.g. artères réservées en exclusivité aux heures d'affluence, leur donneraient un nouvel élan.

Il est possible d'entrevoir un système bien intégré et d'envisager des solutions neuves. Il me paraît utile de rappeler à ce propos les conclusions de M. Yves Miron, lors du colloque sur "La Ville", organisé en 1977 par la revue *Critère*:

Il nous semble qu'un programme de gratuité progressive doit être envisagé. Les premiers à en bénéficier doivent être les personnes âgées... La société serait plus humaine en leur permettant de se visiter... à un âge où la solitude est le lot du grand nombre.

Dans un deuxième temps, il faudrait accorder la gratuité aux heures de pointe, comme à Bologne, ce qui contribuera à une plus grande justice distributive et favorisera également les conditions de l'emploi.

Roger Marcotte