

le travail



LE SECRET
LE MIEUX
GARDÉ...

Vol. 44, avril 1968



20¢

LE SECRET

"... en d'autres termes, les opinions publiques ne reflètent rien d'autre que des intérêts privés, généralement les plus puissants, qui se donnent l'apparence de l'intérêt général".

Léon Dion,
directeur du département
des sciences politiques de
l'Université Laval,
Québec.

Le règlement du conflit du transport en commun, à Montréal, est un des plus avantageux qui aient jamais été négociés au Canada.

Ce que la CSN a gagné à la CTM nous force à faire des demandes majeures au port de Montréal, a déclaré W. J. Smith, président de la Canadian Brotherhood of Railway, Transport and General Workers, le 12 mars, à Ottawa.

Quelques experts en relations industrielles sont au courant du succès des négociations dans le transport de Montréal.

Mais, paradoxalement, c'est le secret le mieux gardé de la ville de Montréal. La population n'en sait à peu près rien.

La ville de Montréal s'est bien gardée de faire tout commentaire. Les autorités de la ville n'ayant rien à dire, les éditorialistes des journaux, de la radio et de la télévision n'ont également rien eu à dire.

Les journalistes ont bien rapporté les détails du règlement intervenu chez les chauffeurs et les hommes d'entretien, mais les chefs d'information ont jugé que le règlement d'un conflit est bien moins intéressant que ce conflit.

L'ordre public, et surtout l'attirail autoritariste de l'ordre public, passionne les moyens d'information autrement plus que l'intérêt public. Vous connaissez la formule: violation de l'ordre en page 1, respect de l'ordre en page éditoriale.

C'est pourquoi le public montréalais ne sait rien des finances de la CTM (comme il ne connaît à peu près rien des finances de la ville, d'ailleurs), et ne sait rien du règlement de la CTM.

Tout ce que le public montréalais sait c'est qu'il y a eu une grève du transport (une grève c'est un désordre dans l'optique des autorités publiques, donc dans l'optique des media d'information, même si elle est légale) et que la grève a été mâtée (c'est-à-dire que tout est

rentré dans l'ordre, même s'il a fallu une loi d'exception pour passer par-dessus la loi générale).

Ce que le public montréalais sait, c'est que des employés des services publics ont cessé de travailler et que le gouvernement a fait une loi spéciale pour les faire rentrer de force.

Peu importe que la ville ait fait des offres monétaires irréalistes, des offres que deux juges de la Cour supérieure ont trouvées insuffisantes.

Peu importe que la ville ait refusé de négocier et qu'elle se soit même vantée qu'elle ne négocierait jamais, que la ville ait même fait dire à tous les maires de la région de Montréal qu'il n'y aurait pas de négociations. Peu importe que cela devait se régler par la négociation.

Peu importe que la ville de Montréal, par ses offres irréalistes, ait forcé 6,000 hommes à déclencher la grève et obligé les citoyens de marcher pendant quatre semaines, même si les négociations post-grève présidées par le juge Roger Ouimet de la Cour supérieure ont confirmé le bien-fondé de la grande partie des demandes syndicales.

Peu importe que les citoyens aient été inquiétés par des rumeurs savamment ébruitées disant que le prix des billets augmenteraient et aient été trompés par des insinuations voulant que la ville ne puisse payer, alors qu'il n'était pas question de hausse (il n'y en a pas eu d'ailleurs) et alors que la ville avait largement les moyens de payer.

Peu importe que le comportement de la ville ait été hautain, au-dessus des lois (il a fallu une loi pour légaliser la rentrée au travail et forcer la ville à négocier).

Peu importe que la loi matraque, le "bill 1", viole les droits humains les plus élémentaires et place, dans nos "statuts", un document honteux qui témoignera dorénavant de l'insécurité morale des autorités provinciales et municipales et des hommes politiques de notre temps.

Peu importe qu'au début des négociations, bien avant le conflit, la ville aurait pu offrir ce que le juge Roger Ouimet a recommandé (et que la ville a accepté).

Peu importe que des milliers de familles aient dû souffrir, malgré le fait que la

ville aurait pu tout régler avant que le conflit n'éclate.

Peu importe que la ville ait risqué le succès de l'Expo pour prouver qu'elle avait raison, alors que les faits ont démontré qu'elle avait tort.

Peu importe. L'ordre public était dérangé. L'ordre public a été rétabli. Voilà l'image que le contribuable montréalais s'est fait, que le citoyen québécois s'est fait.

Le fait que l'ordre ait été évidemment changé, dans les faits, que le régime soit changé pour les travailleurs de la CTM, qu'il y ait aujourd'hui un ordre qui n'est plus précisément le même ordre, cela n'est pas très important. Le fait que ce nouvel ordre ait des répercussions profondes et qu'il fera modifier les choses ailleurs, cela n'est pas très important.

L'image de l'ordre public est sauvegardée! ça c'est capital!

Confrères de la CSN, le dernier des quatre contrats à négocier à la CTM a été signé il y a quelques semaines. Nous pouvons enfin vous faire part, dans un seul numéro, des détails du règlement de ce conflit historique.

RICHARD DAIGNAULT

le travail

Organe officiel de la Confédération des Syndicats Nationaux (CSN). "Le Travail" paraît tous les mois. Directeur: RICHARD DAIGNAULT. Bureaux: 1001, St-Denis, Montréal. Tél.: 842-3181. Composé par Typofilm Inc, Montréal et imprimé par les Editions du Richelieu, St-Jean de Québec. Le Ministère des Postes à Ottawa, a autorisé l'affranchissement en numéraire et l'envoi comme objet de deuxième classe de la présente publication.

92

14

Important

"Labour" -- the English-language edition of "Le Travail" -- is available. Members of unions affiliated to the CNTU and who prefer the English-language edition may obtain it on request, free of charge, by writing to:

"Labour", 1001 St-Denis,
Montreal, Que.

NOUS AVIONS RAISON

Ce que les syndiqués de la CTM ont obtenu :

LA MEILLEURE CONVENTION COLLECTIVE DANS LE TRANSPORT EN COMMUN AU CANADA

Autant les organes d'information ont fait une publicité tapageuse et agressive autour de la grève des 6,000 syndiqués de la CTM, autant ils atténué la portée de la victoire remportée lors de la signature des cinq conventions de travail par la suite.

Pourtant les résultats obtenus dépassent tous les espoirs et montrent que les demandes des syndiqués n'avaient rien d'exagéré puisqu'elles ont été presque complètement satisfaites une fois que la CTM a été contrainte de négocier sérieusement et de bonne foi en présence du juge Roger Ouimet.

Au chapitre des salaires, par exemple, les chauffeurs d'autobus et opérateurs de métro ont obtenu plus de 22% d'augmentation en trois ans, passant de \$2.77 à \$3.45 l'heure de juillet 1967 à juillet 1969, soit une augmentation de \$0.77 l'heure.

Les hommes de métiers dans les garages et à l'entretien auront reçu une augmentation de 35% de juillet 1967 à juillet 1969.

Les membres des syndicats des employés de bureau, des agents de sécurité et des inspecteurs reçoivent aussi des augmentations de l'ordre de 20%.

Dans leurs cas, on remarque surtout un relèvement très sensible des bas niveaux de salaires de telle façon, par exemple, que certaines catégories d'agent de sécurité recevront près de 40% d'augmentation en deux ans et demi.

Dans le cas des chauffeurs et des employés de garage ainsi que des préposés à l'entretien les augmentations de salaires de 1965 à 1969, en 4 ans de syndicalisme avec la CSN, atteindront respectivement des proportions de 63% et 71%.

Ce qui est moins spectaculaire mais qui constitue peut-être encore une plus grande victoire syndicale, c'est l'amélioration considérable des autres conditions de travail, notamment des bénéfices marginaux, grâce aux conventions signées en 1965 et 1967 par les syndicats de la CSN.

Régimes de vacances, de congés-maladies, de congés sociaux, plans d'assurance-maladie, clauses de griefs, clauses d'absences pour affaires publiques, transport gratuit, etc.; autant de points qui ont été considérablement améliorés ou introduits dans les deux dernières conventions. A tel point, par exemple, que d'ici quelques années les syndiqués de la CTM qui prendront leur retraite

le travail



Vol. 44, avril 1968

dix cents

pourront jouir d'une rente équivalente ou même plus considérable que leur salaire de fin de carrière.

A noter aussi que les trois nouveaux syndicats des employés de bureau, des agents de sécurité et des inspecteurs ont obtenu à peu de choses près les mêmes bénéfices marginaux que le syndicat des employés qui groupe les chauffeurs, employés de garage, préposée à l'entretien et employés des services connexes.

Aussi peut-on dire, des 6,000 syndiqués de la CTM non seulement ils ont gagné par leur lutte courageuse de l'automne dernier la meilleure convention dans le transport au Canada mais qu'ils ont pratiqué une formidable trouée qui vaudra inévitablement un jour ou l'autre à toutes les classes de travailleurs québécois directement ou indirectement une amélioration de leur sort. Chapeaubas!

Et cette éclatante victoire, même si les journaux ne l'ont pas dit, elle a été remportée par des militants de la Confédération des syndicats nationaux. C'est la CSN qui a négocié la meilleure convention collective dans le transport en commun au pays. Les dirigeants des syndicats internationaux, eux, l'ont reconnu.

63% ET 71% D'AUGMENTATION EN 4 ANS !

LES SALAIRES

Les chauffeurs d'autobus et les opérateurs de métro

- Jusqu'au 12 juillet 1965, le salaire moyen était de \$2.12 l'heure (dernière convention signée par la CBRT).
- Avec la nouvelle convention, le salaire moyen est de \$3.10 depuis le 12 juillet 1967. (Avec le syndicat de la CSN, les salaires ont donc fait un bond de \$0.98 l'heure, soit 46% en 24 mois. Il faut se souvenir que lors des renouvellements de convention avec la CBRT, la moyenne d'augmentation n'était jamais plus que de \$0.07 ou \$0.08 pour 3 ans).
- De plus, au 12 juillet 1969, avec la nouvelle convention, le salaire moyen sera rendu à \$3.45 l'heure. (Cela fera donc une augmentation de \$1.33 l'heure, soit 63%, en 4 ans, avec le syndicat de la CSN). Avec la nouvelle convention l'augmentation est de 12% pour la 1ère année, 6% pour la 2e et 4% pour la 3e.

Les services connexes

- Les gareurs reçoivent le même salaire que les chauffeurs d'autobus.
- Les pointeurs et les changeurs recevaient \$2.05 l'heure jusqu'en juillet 1965. Au début de la nouvelle convention, avec rétroactivité au 12 juillet 1967, ils reçoivent \$2.88 et au 12 juillet 1969, ils recevront \$3.23 l'heure.
- Quant aux préposés aux renseignements, ils reçoivent \$3.05 depuis le 12 juillet 1967 et recevront \$3.36 au 12 juillet 1969.

Il faut mentionner que dans les services connexes, ont priorité absolue les chauffeurs "disqualifiés" pour raisons médicales. Avant, ces handicapés en étaient réduits à prendre leur retraite ou à recevoir une pension d'invalidité de \$45 par mois.

Les employés de garage et les préposés à l'entretien

Jusqu'au 12 juillet 1965, ces syndiqués recevaient \$2.28 l'heure. Depuis le 12 juillet 1967, ils reçoivent \$3.55 avec la nouvelle convention et au 12 juillet 1969, ils recevront \$3.91. (Ce qui veut dire qu'en 4 ans avec la CSN ces employés auront obtenu une augmentation de \$1.63 l'heure, soit 71%).

Il faut mentionner, de plus, que tous les hommes de métier au sein de cette catégorie reçoivent 25% d'augmentation pour la première année de la nouvelle convention (12 juillet 1967 au 12 juillet 1968). Ils recevront 6% et 4% au cours des deux années subséquentes.

LES BÉNÉFICES MARGINAUX

a) Clauses générales

- Les jours fériés: Les syndiqués ont maintenant droit à 10 jours de congé payés. Ce nombre était de 6 en 1961 et de 8 en 1964.
- Les vacances: En 1964, les syndiqués avaient droit à deux semaines après un an, à trois semaines après 10 ans et à quatre semaines après 25 ans. Avec la nouvelle convention, ils ont droit à deux semaines après un an, à trois semaines après 5 ans seulement et à quatre semaines après 15 ans seulement.
- Les congés sociaux: Les syndiqués ont droit à prendre congé à l'occasion des décès, mariages, naissances dans leurs familles. Une clause de congé de maternité a été ajoutée dans la convention de 1965. Ces congés sont pris à même la banque de congés de maladie.
- Les congés-maladie: Avec la Fraternité, ces congés cumulatifs n'étaient remboursables qu'en partie lors du départ de l'employé. Avec la nouvelle convention, non seulement sont-ils remboursables entièrement s'ils n'ont pas été pris mais ce au taux de salaire de l'employé au moment de son départ.
- Jurés et témoins: Avec la nouvelle convention, les syndiqués appelés à agir comme jurés ou témoins dans une cause judiciaire recevront leur plein salaire à moins qu'ils ne soient parties à la cause.
- Accidents de travail: Les victimes d'accidents de travail ne recevaient jusqu'ici que les deux tiers de leur salaire (comme le prévoit la loi générale à laquelle la CTM n'est d'ailleurs pas soumise). Mais avec la nouvelle convention, ils reçoivent maintenant leur plein salaire, ce qui est une amélioration considérable.
- Examens médicaux: 2 heures de salaires s'ils sont exigés par la CTM. De plus, si la décision du médecin de la CTM est mise en doute par l'employé, ce der-



Admis au Barreau du Québec en 1961, Robert Burns a été embauché par la CSN comme conseiller technique à la fin de 1962 après avoir pratiqué le droit pendant environ un an et demi.

Affecté surtout à des négociations de conventions collectives, Robert Burns a participé aux grèves des employés des biscuiteries David et Frères et Viau, des compagnies Standard Paper Box et Edouard Roy et Fils Ltée. Il a été pendant un an responsable de la Centrale professionnelle des employés de commerce et de bureau ainsi que président du Syndicat des permanents de la CSN.

Il s'est absenté pendant plus d'un an pour retourner dans la pratique privée du droit puis est revenu en septembre 1966. Depuis lors il s'occupe surtout de la représentation de la CSN devant la CRT et le CCRO.

C'est lui qui a négocié pour le Syndicat des employés de la CTM qui groupe les chauffeurs, employés de garages, préposés à l'entretien et employés des services connexes.

b) Clauses particulières

nier a droit à un examen par un médecin de son choix. Si ces deux verdicts ne concordent pas l'employé a droit à faire arbitrer le diagnostic par un médecin choisi à partir d'une liste.

- Les assurances: Les syndiqués jouissent d'un plan d'assurance-vie et d'un plan collectif d'assurance-maladie dont l'employeur défraie 50% des cotisations. Le syndicat a maintenant droit de regard dans ce domaine. Un comité mixte étudie les soumissions présentées et répartit, s'il y a lieu, les ristournes annuelles.
- Les fonds de pension: Depuis l'avènement du syndicat de la CSN, le fonds de pension a au moins doublé pour tous les employés et dans certains cas il a même triplé. Ce résultat peut être atteint parce que le fonds de pension de la CTM n'est intégré ni au régime québécois de rentes ni au plan fédéral. Les employés contribuent donc à ces trois plans. Un retraité de la CTM reçoit présentement une pension qui est l'équivalent de 70% de ses cinq meilleures années de salaires. Lorsque le régime québécois de rente donnera son plein rendement (dans 8 ans) les retraités pourront recevoir une pension équivalente à 100% ou même 105% du salaire qu'ils recevaient lors de leur départ.
- La retraite: Actuellement, la retraite est obligatoire à 65 ans ou après 40 ans de services. On peut la prendre après 25 ans de services. Les prochaines négociations viseront à réduire l'âge de la retraite et des années de services en retenant les mêmes bénéfices.
- Congés pour affaires publiques: Les syndiqués ont le droit de briguer tout poste public. Ils ne doivent démissionner que s'ils sont élus administrateurs municipaux de localités desservies par la CTM.
- Remplacements: Les salariés qui remplacent des confrères à un poste mieux rémunéré obtiennent le salaire de ce poste.

LES CHAUFFEURS D'AUTOBUS ET OPERATEURS DE METRO

- Le temps et demi: Il doit être versé après 8 h. de travail et non plus après 8 h. 30.
- Retard au travail: Les employés ne sont plus immédiatement soumis à des mesures disciplinaires. Ce n'est qu'à la sixième étape que ces mesures interviennent.
- Garantie-minimum: La garantie minimum s'applique chaque jour et non plus après 14 jours.
- L'amplitude: Les primes d'amplitude s'échelonnent de \$0.15 à \$0.30 l'heure à partir de 10 heures et plus de disponibilité.
- Assignations: Elles ne doivent pas dépasser 8 h. 30.
- Prime: De \$1.50 pour rapport d'accident.

LES CAISSIERS:

- Ils ont beaucoup amélioré leurs chances de promotion par la fusion avec le transport.
- La distribution du travail supplémentaire est faite de façon plus adéquate.
- Ils jouissent de primes de nuit et de soirée, ainsi que de primes d'amplitude.

LES EMPLOYES DE GARAGES ET PREPOSES A L'ENTRETIEN:

- L'avènement du métro a permis la création de plusieurs nouvelles fonctions, notamment les cantonniers (qui sont maintenant reconnus comme des hommes de métier).
- Un système d'avancement sera bientôt mis sur pied. Un comité mixte étudie cette question.
- La prime de soir est de \$0.15 l'heure passée 7 h. p.m.
- L'affichage: Ces syndiqués ont obtenu l'affichage général (at large) de telle façon que lors des promotions ou des nominations on n'affiche plus seulement dans le département concerné avant d'aller chercher un candidat à l'extérieur mais dans tous les départements.
- Primes: Un chef d'équipe remplaçant le contremaître reçoit une prime de \$0.30 l'heure. Le chef d'équipe reçoit une prime de \$0.10 l'heure.
- Les concierges dans le métro ont le droit d'avoir des listes d'assignation (une fois par année).
- la pratique pour le choix des vacances a été maintenue.

BOUCHÉES DOUBLES

LES 250 EMPLOYÉS DE BUREAU

Les salaires

Pour la 1ère année

Comme dans tous les autres cas, la rétroactivité remonte au 12 juillet 1967.

(du 12 juillet 1967 au 12 juillet 1968)

Le minimum d'augmentation est de \$600.

- Jusqu'à \$5,000, c'est \$600
- De \$5,000 à \$5,500, c'est \$750
- Au-dessus de \$7,500, c'est 10%
- Tous les salaires au-dessous de \$3,000 sont portés à \$3,000.

(du 12 juillet 1968 au 12 juillet 1969)

Augmentation de 6%

(du 12 juillet 1969 au 12 juillet 1970)

Augmentation de 4%

Pour la 2e année

Pour la 3e année

Autres avantages

- Les employés de bureau obtiennent une fête chômée de plus par année.
- Les heures de travail sont réduites de 35 à 33 heures trois quarts hebdomadairement (pour les bureaux seulement).
- La procédure de griefs est très rapide. Un cas ne pourra pas traîner plus de 4 mois car il n'y a presque pas d'étapes à franchir.
- La convention prévoit des cours de perfectionnement qui seront défrayés à 50% par la CTM et à 100% si c'est l'employeur qui demande à l'employé d'aller étudier.
- La CTM se porte garant de ses employés de bureau quant aux actes posés dans l'exercice de leurs fonctions.

Le système d'évaluation des tâches

La convention prévoit la préparation d'un système d'évaluation des tâches. Cette évaluation doit être terminée en décembre 1968. Elle se fait de façon conjointe. Le syndicat compte deux représentants sur le comité proposé à cette tâche.

De plus, même si la convention n'expire que le 12 juillet 1970, les négociations pour le renouvellement devront débiter six mois plus tôt.

LES 80 AGENTS DE SÉCURITÉ

Les salaires

Les nouveaux agents de sécurité se verront accorder des augmentations de salaires de près de 40% en deux ans et demi

C'est ainsi qu'embauchés à un salaire de \$4.980, ils recevront \$6,850 deux ans et demi plus tard.

Cette augmentation leur sera accordée en deux tranches chaque année: une à la date anniversaire de leur embauchage et l'autre les 12 juillet 1968 et 1969.

Les autres agents de sécurité, qui étaient déjà compris dans l'échelle de salaire, ont obtenu :

- 10% d'augmentation en date du 12 juillet 1967
- 6% d'augmentation en date du 12 juillet 1968
- 4% d'augmentation en date du 12 juillet 1969.

De plus, les agents de sécurité ont maintenant le droit de choisir leur poste et leurs heures de travail en fonction de leur ancienneté.

Enfin, au cas de poursuite, l'employeur prendra fait et cause pour eux devant les tribunaux.

LES 275 INSPECTEURS

Les salaires

1) Les instructeurs, surveillants, chefs expéditeurs, expéditeurs et inspecteurs **DE PLUS D'UN AN DE SERVICES** ont reçu, au 12 juillet 1967, une augmentation de \$850 sur le salaire qu'ils recevaient jusque là.

— Ils recevront une autre augmentation de \$450 en date du 12 juillet 1968.

— Ils en recevront une troisième de \$300 en date du 12 juillet 1969.

2) Les instructeurs, surveillants, chefs expéditeurs, expéditeurs et inspecteurs **DE MOINS D'UN AN DE SERVICES** ont vu leur échelle de salaires portée à \$7,500 au 12 juillet 1967. Cette échelle sera portée à \$7,700 au 12 juillet 1968 et à \$7,950 au 12 juillet 1969. (Il s'agit ici du salaire de base pour cette catégorie d'employés).

3) Les autres employés du transport (commis, etc) ont reçu une augmentation semblable à celle des employés de bureau. Dans le cas d'un commis qui gagnait \$7,000, par exemple, il s'agit d'une augmentation de 10% soit \$750.

Un autre point important dans la convention des inspecteurs est la correction de l'injustice qui était faite à presque la moitié d'entre eux qui, tout en remplissant la fonction d'inspecteurs, n'étaient considérés que comme assistants-inspecteurs. Ces derniers, en plus de devenir inspecteurs permanents en date du 14 novembre 1966, ont vu leurs salaires réajustés au 14 janvier 1968; ce qui dans certains cas a signifié une augmentation très considérable.

De plus, les membres de ce syndicat également peuvent choisir leur poste et leurs heures de travail en fonction de l'ancienneté.



Jean-Paul Lalancette

Il était en 1947, homme de ligne à la compagnie de Téléphone Saguenay-Québec et syndiqué de la CSN. Il a été secrétaire-général des Syndicats nationaux de Chicoutimi de 1948 à 1951. En 1956, il revenait à la CSN au service de recherches. De 1957 à 1961 il a agi comme conseiller technique à la Fédération des pâtes et papier. De 1961 à

1962, il a été conseiller technique attaché à la Côte-Nord. De 1962 à 1963, conseiller technique à la Fédération de la métallurgie puis, de 1963 à 1966, directeur régional du Saguenay-Lac-St-Jean.

Depuis août 1966, Jean-Paul Lalancette est responsable du Service des lois sociales de la CSN. A travers toutes ses activités il a eu le temps de devenir avocat et diplômé en relations de travail!

C'est lui qui a négocié les conventions des syndicats des employés de bureau, des agents de sécurité et des inspecteurs.

LE DEVOIR

Entre gens modérés

M. Claude Ryan

"Les propos que M. Johnson a tenus hier... exprimaient, avec une modération et une fermeté irréprochables, l'opinion et la volonté du peuple montréalais et québécois".

(18 octobre)

Commentaire

La modération des propos de M. Johnson produit généralement des bills 25 et des bills 1.

Je ne veux rien savoir

M. Claude Ryan

"Mais ce qui importe, encore une fois, ce n'est pas de savoir qui a raison".

(12 octobre)

Commentaire

En effet. Ça permet de donner tort à une partie seulement.

Les causes après les effets

M. Claude Ryan

"La solution apportée par le Parlement n'efface pas, cependant, les causes qui ont donné naissance au conflit".

(25 octobre, 4 jours après l'adoption du bill 1).

Commentaire

Les causes? Ah tiens! c'est la première fois qu'on en entend parler!...

Sur M. le juge François Chevalier

M. Vincent Prince

"Le juge Chevalier, dont la compétence et l'intégrité ne sauraient être mises en doute, avait bien étudié tout le dossier".

(5 octobre)

Commentaire

Compétent, intègre et ancien avocat patronal reconnu. Il a lutté notamment contre les chauffeurs d'autobus de Hull, dans le temps. Ça ne saurait être mis en doute.



Une petite contradiction charmante

M. Vincent Prince

"Le public sera déçu de la décision prise par les syndiqués de la Commission de transport de Montréal de refuser l'arbitrage..."

(10 octobre)

Et M. Prince de se plaindre de cette décision.

Or, dans le même article, l'auteur écrit: "L'arbitrage, du moins tel qu'il se pratique encore de nos jours, est trop incertain pour..." (constituer une formule de rechange acceptable) "Les syndicats, qui y ont goûté à différentes reprises, en ont gardé un goût trop amer".

Commentaire

En somme, les syndiqués sont des salauds d'avoir refusé l'arbitrage, mais ils seraient des imbéciles de l'avoir accepté!...

Sur la sortie des autobus le vendredi 13 octobre

M. Vincent Prince

"Il faut convenir que la CTM a agi prudemment en n'insistant pas davantage (le 14) pour rétablir ses services... Le danger d'actes de violence était trop grand".

(16 octobre)

Commentaire

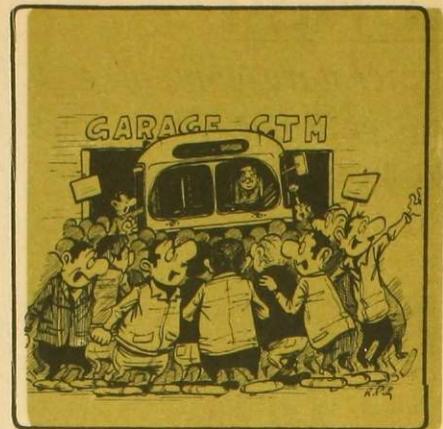
Il faut aussi convenir que la CTM, en rétablissant ses services, la veille, avait violé carrément son engagement signé de ne pas les rétablir...

M. Vincent Prince

Mais le fait d'avoir sorti ses autobus la veille, 13 octobre, pouvait "très bien se comprendre".

Commentaire

M. Prince comprend très bien...



Comment établir des salaires équitables suivant M. Prince

Par comparaison avec d'autres salaires payés par le même employeur?

M. Vincent Prince

"C'est une position qui se défend jusqu'à un certain point, mais qui, à la réflexion, ne paraît pas aussi réaliste qu'on voudrait nous le faire croire. Les fonctions, en pratique, ne se comparent pas tout à fait".

(13 octobre)

Commentaire

Les grévistes ont peut-être un peu raison, mais ils ont peut-être un peu tort. On ne sait jamais. C'est difficile de comparer. On peut se tromper. Les syndicats ne nous en feront pas accroire... Comparer par exemple le salaire d'un chauffeur d'autobus (groupe CTM), à qui l'on offre \$3.02, à celui d'un préposé d'un parc de stationnement (groupe de manuels) qui gagne déjà \$3.04, c'est peut-être ridicule; c'est peut-être le préposé qui devrait gagner plus que le chauffeur, et non le contraire... C'est pas clair... Ou encore, donner \$3.32 à l'opérateur de balai mécanique (groupe de manuels) et offrir \$3.02 au chauffeur d'autobus (groupe CTM), c'est peut-être plus logique qu'on ne pense!...

RENÉ LÉVESQUE, journaliste et député

M. Lévesque

"Bref, si malcommode soit-elle, la grève des employés de la CTM me semble jusqu'à preuve du contraire mériter d'être gagnée".

Commentaire

Lâchez pas, les gars!

LA PRESSE

*Littérature comparée,
signée Roger Champoux*

Ici, il s'agit des patrons

"La CTM s'incline aussi bas qu'il est possible de le faire".

(29 septembre)

"Offre... extraordinaire et sans précédent".

(29 septembre)

"Jamais un service public n'aura été aussi loin dans son désir de servir le public".

(29 septembre)

"Le maire Jean Drapeau a été bouleversant de pathétisme...".

(18 octobre)

"Le président Lucien Saulnier a été d'un réalisme implacable...".

(18 octobre)

"La prise de position des maires, courageuse, unanime, vigoureuse...".

(18 octobre)

Ici, il s'agit des travailleurs

Les syndicats ont "répondu de façon cavalière et insultante".

(29 septembre)

"Exige, menace, piaffe, montre les dents et que ça casse sinon...".

(23 septembre)

"Les grassements payés...".

(23 septembre)

"Outrageante désinvolture... aberration".

(14 septembre)

"Les syndiqués jouent la flûte, les chefs actionnent la baguette".

(14 septembre)

"Les réflexions d'une grossièreté dégradante de certains chauffeurs...".

(14 septembre)

"... les experts en tirades démagogiques".

(14 septembre)

"Combien, pour une affaire de gros sous, des hommes peuvent en arriver à se conduire comme des demi-civilisés!".

(7 octobre)

Le don de prophétie

M. Champoux

"La présente grève du transport va durer plusieurs semaines car il s'agit d'une lutte à finir entre une puissance administrative... et un colosse syndical, la CSN...".

(23 septembre - 4e jour de grève)

Commentaire

On sait que M. Saulnier a le talent particulier de prévoir la durée d'une grève, soit qu'il la prépare, soit qu'il la provoque... M. Champoux lui avait-il parlé?

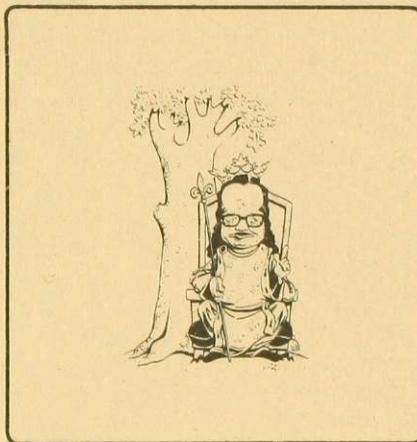
Mlle Renaude Lapointe, au sujet de M. Johnson.

"Salomon sur son trône ou saint Louis sous son chêne n'eussent pas procédé avec plus de sagesse".

(19 octobre)

Commentaire

Amen. Il ne manque que l'encens.



M. Guy Cormier

"Il faut nommer Marcel Pepin à la tête du réseau. Lui donner tous les pouvoirs... C'est comme ça que Staline faisait marcher la Russie".

(22 septembre)

Commentaire

Délicate allusion d'un esprit libéral, cultivé, nationaliste et ami du syndicalisme au président de la seule centrale autonome du pays, le surlendemain du débrayage légal d'un des syndicats de celle-ci.

MONTREAL-MATIN

La parabole des talents

M. Lucien Langlois

"Souhaitons donc qu'il y ait quand même bonne volonté de part et d'autre et que le talent du juge François Chevalier fasse merveille".

(29 septembre)

Commentaire

On sait que le talent de François Chevalier a valu, cette fois-là, exactement 3 cents.

Un homme subtil...

M. Langlois

"Il est évident que M. Marcel Pepin ne pouvait accepter le retour immédiat au travail de ses syndiqués. Ainsi le veut une idéologie..." etc.

(29 septembre)

Commentaire

Certes, si la grève n'a pas pris fin vers le 29 septembre, c'est parce qu'il y avait quelque part une idéologie, une pensée, une âme, un esprit, un fantôme, qui l'empêchait de finir, mais c'est peut-être aussi, sait-on jamais (c'est difficile à croire), qu'une bonne majorité parmi 6,000 travailleurs voulait la continuer...?

LE SOLEIL

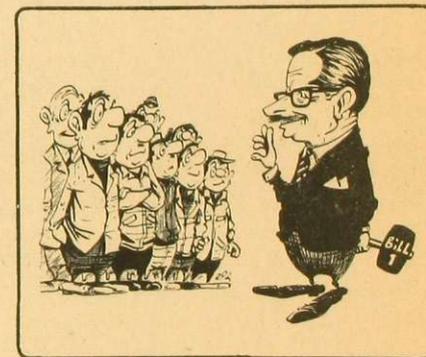
L'éditorialiste anonyme

"L'anarchie nous guette. Nous y plongeons tête baissée. A moins d'un rapide coup de barre de tous ceux qui sont responsables de la situation actuelle et dont l'action est nécessaire pour y mettre fin on ne peut que s'inquiéter de ce qui se produira dans quelques jours, dans quelques semaines, dans quelques mois. L'échéance peut être beaucoup plus rapprochée qu'on ne le croit".

(20 octobre)

Commentaire

C'était la fin du monde!



L'ACTION

M. Laurent Laplante

"On interdit aujourd'hui la publicité mensongère à propos des produits offerts au public; il serait temps qu'on empêche la publicité mensongère qui accompagne nombre de conflits ouvriers".

(19 octobre)

Commentaire

A ce compte-là, la plupart des éditoriaux qui ont traité de la grève de la CTM n'auraient pu être publiés...

LE BILL 1

Les députés condamnent les autorités de la ville mais frappent les syndiqués

La Session de la législature au cours de laquelle le Bill 1 fut voté, le 20 octobre 1967, fut particulièrement remarquable pour le blâme que l'on fit porter aux autorités de la Ville de Montréal pour leur refus total de négocier.

Les députés furent quasi unanimes. Les autorités de la ville étaient les grands responsables de la situation.

Puis, les députés furent quasi unanimes à frapper sur les ouvriers, le Syndicat et la CSN avec la loi matraque, le Bill 1. Quelle contradiction! Et c'est ainsi que pris fin la grève du transport.

Si, comme nous le croyons, les media d'information sont bien plus intéressés à l'ordre public qu'à l'intérêt public, il convient d'ajouter, quant aux députés qu'ils sont bien plus intéressés à maintenir un certain ordre qu'à rechercher un équilibre juste dans la société.

Tous les députés présents sans exception, ont accepté que les règlements de l'assemblée législative soient suspendus pour voter cette loi honteuse. Une seule voix dissidente aurait tout arrêté. Mais cette voix ne s'est pas fait entendre.

Tous les députés présents, sauf deux, ont voté pour cette loi.

René Lévesque et François Aquin, deux députés indépendantistes, ont tenté de faire reprendre les négociations avant l'adoption de la loi. Ils ont tenté d'arrêter le rouleau à vapeur, mais ils ne pouvaient rien faire après avoir consenti à la suspension des règlements. Ils ont donc dit non au Bill 1.

L'opposition libérale était d'accord pour le retour au travail par une loi votée à la vapeur mais elle n'était pas d'accord avec les modalités de la loi et c'est elle qui a gagné l'amendement très important qui a forcé la ville à négocier immédiatement après le retour au travail. Elle a tenté de faire sauter les clauses les plus odieuses du bill, mais là-dessus, Johnson a été implacable.

Il est impossible, dans notre publication restreinte, de reproduire tout

ce qui s'est dit au cours de la session du 20 octobre. Ceux qui sont intéressés à en savoir plus long peuvent commander le Vol. 6 no 1 du Journal des débats de l'assemblée législative en s'adressant au Comptable de l'Assemblée législative, hôtel du gouvernement, Québec. Le numéro se vend 10 cents.

Voici, néanmoins, quelques-unes des paroles prononcées par les députés au cours de cette session historique.

On y verra des remarques d'admiration pour la lutte que la CSN a menée avec les gars du transport, des blâmes très durs contre la ville de Montréal, des appuis pour les demandes de nos gars, des condamnations de la procédure d'injonction que tous qualifient d'inutile et que certains qualifient d'outil politique qui déprécie la magistrature.

De tous les députés, Johnson est le seul qui ait essayé de trouver une excuse pour la Ville de Montréal. Il a tenté de faire croire à la chambre que la ville de Montréal avait accepté, quelques heures avant la session, de négocier avec les syndiqués. René Lévesque s'est chargé de lui rappeler que la ville offrait de négocier, mais "cinq minutes" après un retour au travail. En d'autres mots ça ne voulait rien dire. Johnson n'a pas insisté.

Pression extraordinaire des moyens d'information

Maurice Bellemare (ministre du travail)

"... Je n'ai pas besoin de vous rappeler non plus que c'est peut-être le premier conflit ouvrier majeur qui draine, sous une pression extraordinaire de l'opinion publique, les éditorialistes de presque tous les journaux, la radio, la télévision, qui demandent au gouvernement de la province de passer une loi pour rétablir l'ordre".

La CSN a lutté selon la loi

Maurice Bellemare

"Je n'ai pas besoin de vous dire non plus que ce n'est pas un déshonneur que d'avoir sur le champ de bataille livré un combat comme celui que la CSN a livré. Non, on s'est battu avec les moyens que donnait le Code du travail.

Le gouvernement laisse pourrir les choses

Jean Lesage (chef du parti libéral)

Ils (les députés de l'Union nationale) ont vu d'autres grèves: celle des hôpi-

taux et celle des instituteurs. Ils les ont laissés durer, pourrir, continuer de pourrir, de repourrir, jusqu'à ce que l'écoeurement, ou l'écoeurement, soit tel de toutes parts qu'on pouvait alors, en invoquant l'intérêt public et l'urgence, les régler les unes et les autres sur le dos et aux frais des principaux intéressés.

La CTM a refusé de négocier

Jean Lesage

... Or, on sait que l'employeur, la Commission de transport de Montréal, a systématiquement refusé toute négociation depuis 30 jours.

Il faut négocier

Jean Lesage

... A mon sens, il faut qu'une fois les employés retournés au travail, tout soit mis en oeuvre pour que le conflit soit réglé par la négociation... Le gouvernement nous propose aujourd'hui, nous demande de revenir à ce système désuet (l'arbitrage obligatoire), d'y revenir directement sans passer par l'obligation de négocier. Je dis, M. le président, que ce n'est pas acceptable... Je dis, M. le président, que nous devons, par tous les moyens éviter de retourner à l'arbitrage obligatoire...

La ville est responsable de cette grève

Frank Hanley (député indépendant anglophone de Montréal)

Les gens qui ont suscité cette grève, les gens qui ont forcé les montréalais et les résidents des municipalités environnantes à subir des difficultés pendant plusieurs autres semaines, ce sont les administrateurs de l'Hôtel de Ville de Montréal.



La ville aurait pu éviter cette grève

Jean-Paul Lefebvre (député libéral de Montréal)

Dans le cas de la grève des autobus... plusieurs observateurs semblent d'avis que cette grève n'aurait même peut-être pas eu lieu si les autorités compétentes s'étaient posé en temps opportun le problème de la comparaison inévitable entre les structures de salaires des différents groupes de salariés qui oeuvrent au service de la communauté montréalaise.

Intransigeance de la ville de Montréal

René Lévesque (député indépendant de Montréal)

... Depuiz une couple de semaine, quelle est la justification de la totale et absolue intransigeance de l'administration municipale de Montréal qui est responsable en dernier ressort?

... Quel est le budget de la Commission de transport de Montréal? C'est invraisemblable quant à moi que le public n'en sache rien, sauf erreur, et, autant que je sache, nous autres non plus.

L'injonction un outil politique

François Aquin (député indépendantiste)

On a prévu l'injonction, et l'injonction est je crois un mécanisme qui ne règle absolument rien... parce qu'essentiellement, il représente une intrusion judiciaire dans un conflit ouvrier à la demande de pouvoirs politiques...

Grève historique

François Aquin

"C'est... une grève importante historiquement. Comme toutes les grèves significatives et toutes les grèves importantes, elle est manifestement non populaire.

Les journaux et les fausses rumeurs

François Aquin

"... On a laissé planer dans ce conflit la rumeur, la possibilité, qu'une hausse de salaire voudrait dire, dans une large

mesure, une hausse des billets. Ceci je pense, a pourri le climat et, dans une très large mesure, c'est peut-être une des causes qui l'ont irrité faussement parce qu'on avait justement placé le débat sur un terrain où il ne devrait jamais être placé.



Logique cynique du premier ministre

Daniel Johnson (premier ministre)

"Je crois que nous aurions été blâmé si, après avoir accordé le droit de grève à l'unanimité, nous n'avions pas permis à des gens de l'exercer. Il faut quand même être logique.

Les finances cachées de la CTM; qui défend l'intérêt public?

René Lévesque

Au nom de quelle distorsion assez inquiétante des droits de la gérance peut-on permettre à un grand organisme public, qui est totalement la propriété de citoyens électeurs contribuable, de ne pas révéler l'usage détaillé qu'il prétend faire de ses fonds, qui sont des fonds publics, de ne pas révéler ça à ses innombrables actionnaires qui sont aussi ses clients et qui, en définitive, sont les arbitres. Même nous, nous dépendons de cet arbitrage, là... Et alors, en vertu de quoi peut-on ne pas révéler des chiffres qui seraient un élément essentiel de la lumière dont on a besoin?

Le dernier ultimatum de Lucien Saulnier; qu'ils rentrent d'abord, cinq minutes après on parlera

Qu'ils rentrent d'abord, cinq minutes après on parlera. "Bien ça aussi, après des jours et des jours et des jours, pour autant qu'on puisse voir, c'est un mur".

Légère erreur du premier ministre

M. LEFEBVRE: Est-ce que le premier ministre pourrait nous donner des explications supplémentaires?

M. JOHNSON: Pardon?

UNE VOIX: Si vous permettez une question supplémentaire...

M. LEFEBVRE: ... à la suite de la réponse que vous venez de donner, est-ce que vous voudriez indiquer à la Chambre pourquoi l'injonction dans le cas des ouvriers de la CTM a été émise par un juge de Québec, plutôt que d'être émise naturellement par un juge de Montréal?

M. BELLEMARE: C'est la même chose.

M. JOHNSON: M. le Président, d'abord parce que c'est permis; deuxièmement, parce que...

M. BELLEMARE: C'est dans la loi.

M. JOHNSON: ... le siège du gouvernement est à Québec et, dans l'espèce le siège social de la CSN est à Québec.

M. LEFEBVRE: C'est faux. Le premier ministre est mal informé, le siège social de la CSN est maintenant à Montréal depuis plusieurs années.

Le premier ministre, calmement dit qu'il est avec qui il est, qui il défend

M. JOHNSON: M. le Président, il faudrait que nous nous rendions compte, nous, dans cette Chambre, et toute la population, qu'il n'y a pas lieu d'être pris de panique parce que nous avons des problèmes. Nous l'avons proclamé bien des fois, nous croyons au syndicalisme. Nous regrettons qu'avec le chef d'une certaine centrale ce soient les gens relativement mieux payés qui sont syndiqués alors qu'il y en a les deux tiers dans les échelles les moins élevées qui ne le sont pas. Nous regrettons cette situation et nous espérons que le syndicalisme va se développer...

"Quand les gars s'tiennent ensemble..."

UN MÉCANICIEN

Que pensez-vous de la grève?

"C'té une belle grève. A part les "scabs" qui a fallu bloquer. Les jeunes "baquaient" les vieux, pis les vieux "baquaient" les jeunes. C'é comme ça qu'une union montre qu'est là. Quand les gars s'tiennent ensemble".

Etes-vous satisfait des résultats?

"De la grève, non. On s'est fait fourrer par Johnson pis son bill. Moé, travailler avec un couteau sous la gorge, j'aime pas ça pantoute. On aurait bien mieux fait de mettre un "picket line" devant chez Saulnier, Drapeau et l'Allier. C'est eux nos "boss" pas la CTM".

Mais il y a eu une nouvelle convention?

"Oui... Pourquoi que les journaux n'en ont pas parlé? Les journalistes sont tous contre nous autres, les gars de la CTM".

UN EMPLOYÉ D'ENTRETIEN

Ca vous a coûté combien la grève?

"Oh! A peu près \$800 tout compris. C'est un gros trou dans le salaire d'un an. Mais c'est vrai qu'on paye moins d'impôts. En tous cas, ça nous apprend à vivre avec peu d'argent. C'est drôle comme on dépense facilement pour des choses dont on peut se passer".

Etes-vous satisfait des résultats?

La grève elle-même n'a pas donné grand-chose parce que Saulnier ne voulait pas négocier avec la CSN comme il l'a fait avec la FTQ. Mais la convention collective que le syndicat nous a obtenue est bonne. Ce qui est regrettable, c'est que Saulnier soit irresponsable au point de faire perdre \$2.5 millions en salaires aux 5,000 employés de la CTM. Pour le plaisir de dire non à la CSN. C'est mépriser les travailleurs. Il va falloir que les travailleurs se réveillent et disent non à leur politique de grandeur... Montréal c'est aussi la ville des travailleurs".

Avez-vous parlé de la grève avec votre femme?

"Oui, monsieur. Ma femme a autant le droit de savoir ce que je fais, que moi ce qu'elle fait. La famille c'est aussi sa responsabilité. On ne s'est pas marié pour vivre chacun de notre côté".

UNE FEMME D'UN GRÉVISTE

Votre mari vous a-t-il informée de la possibilité de la grève?

"Il m'avait dit qu'il pourrait y avoir une grève, de quelques jours... J'étais donc un peu au courant. J'ai ajusté mon budget pour me garder une réserve en cas

qu'on en aurait de besoin. Mais ça n'a pas suffi parce que la grève a duré plusieurs semaines. Nous avons emprunté \$200 à gauche et à droite. Ce que le syndicat nous donnait suffisait à peine à payer le lait, le beurre, le pain puis la viande. Il faut manger quand même que le mari fait la grève".

Auriez-vous voté en faveur de la grève?

"Je pense que oui, puisqu'il le fallait pour obtenir de meilleures conditions de travail. Mais ma mère était contre. Depuis la grève, elle ne nous visite plus. Nos voisins nous comprenaient mieux parce qu'ils ont fait des grèves eux aussi".

Que pensez-vous du contrat actuel?

"Mon mari dit qu'ils ont obtenu presque tout ce qu'ils voulaient. C'est donc un contrat pas pire. Mais la compagnie les a fait faire une grève pour rien. C'est pas catholique ça! Saulnier lui ça lui fait rien, il n'a pas besoin de faire la grève pour gagner son salaire, c'est pas un travailleur Saulnier. Ni Drapeau. C'est tout ce que j'ai à dire. Pis essayez pas d'en couper ni d'en rajouter; j'me méfie des journalistes depuis la grève".

UN CHAUFFEUR

Que pensez-vous de la façon dont les votes furent pris?

"J'étais en faveur de la grève. Mais il y a eu des votes dont j'étais pas en faveur; la manière que le vote a été pris, ramassé dans la salle, c'était pas une manière de faire voter un si grand nombre de grévistes. Tous les groupes votaient ensemble. C'était pas un vote secret".

Pourquoi faisiez-vous la grève?

"Ca commencé par des revendications de salaires et sur les conditions de travail, puis ça finit par des conflits entre les personnes dirigeantes de la ville et du syndicat. La prochaine grève, on verra que ça n'aille pas là. Pour que ça se règle plus rapidement, puis en notre faveur. On a été mené en dictateur. C'était pas les grévistes qui étaient en conflit avec la CTM, c'était les têtes dirigeantes qui étaient en conflit les unes avec les autres et c'est ça qui nous a portés à faire la grève pendant un mois de temps, sinon la grève aurait été plus courte que ça. C'est à cause de ça que la grève a été dure pour 90% des employés et que plusieurs doivent encore. On a eu le salaire qu'on voulait mais on travaille moins longtemps et il n'y a plus de temps supplémentaire. Ce qui fait qu'on gagne moins".

"On a obtenu ce qu'on voulait, au maximum"

UN CHAUFFEUR

Regrettez-vous d'avoir fait la grève ?

"Dans la grève, j'ai perdu environ \$700 de salaire, plus les dépenses superflues qu'on fait quand on est à la maison, disons \$1,000. Mais on a eu des meilleures conventions collectives. La plus belle depuis 29 ans, en tout cas. Et cette satisfaction, elle est partagée par les jeunes et les vieux. Quand les employés se tiennent ensemble, au lieu de perdre du terrain, on en regagne".

Mais dans les services publics...

"Dans les services publics, comme à la CTM, il faudrait trouver une autre formule plutôt que d'employer la grève, pour ne pas avoir le public voyageur contre nous autres".

Qu'en pense votre femme ?

"Sur le côté familial, c'est entendu qu'on est appuyé parce que c'est notre gagne-pain. Puis quand on a pas le salaire pour faire vivre notre famille, ben là y vient des problèmes. Des amis se sont endettés... mais pas moi personnellement".

UN CHAUFFEUR

Pourquoi faisiez-vous la grève ?

"Pour de meilleures conditions de travail et une augmentation de salaire. On a obtenu ce qu'on voulait, au maximum".

Que pensez-vous de la façon dont la grève fut menée ?

"Il y a eu un vote secret, j'ai signé sur un bulletin. D'autres votes furent pris à main levée, mais c'est l'assemblée générale qui a décidé. C'est les gens qui étaient là qui voulaient un vote à main levée, on a pas à blâmer la CSN. Les critiques viennent des gens de l'extérieur, à cause de la publicité faite contre nous. Moi, j'ai paradé, j'ai été à l'enterrement du juge Chevalier, puis dans les assemblées. Mais personnellement, j'ai pas parlé. Je ne me suis pas adressé au micro, mais j'ai suivi le courant".

Que pensez-vous de ceux qui tentèrent de retourner au travail ?

"Dans n'importe quelle union, CSN ou internationale, il y a toujours des bêtes noires qui veulent retourner au travail. C'est normal".

Que pensait votre femme ?

"Ma femme n'a pas aimé ça du tout. Mais, on en discutait. On pensait tous que ça durerait une semaine. Ça s'est éternisé... le ménage en souffrait pas mal, on avait des discussions. La grève m'a fait perdre \$850".

UN CHAUFFEUR

Regrettez-vous d'avoir fait la grève ?

"J'ai perdu \$115 par semaine, plus les dépenses qui continuent de courir. Mais quand on tente de gagner une cause, y faut y aller jusqu'au bout. Même en souffrir. Parce que, en retour, si on a gain de cause, la famille bénéficie de ces gains. Je suis satisfait de la convention collective, elle est parfaite. Surtout pour les conditions de travail. Le salaire aussi".

Qu'en pense votre femme ?

"Personnellement, je me suis toujours occupé de mouvements et, à la maison, ma femme est ignorante de ces choses-là. Ce que je fais, elle est toujours consentante. Parce qu'elle sait que si je travaille pour mes confrères, je travaille pour moi aussi. D'autre part, on a pas eu de problèmes financiers. Mais, c'est pas le cas de tout le monde. Les conséquences d'une grève, tout le monde les subit".

La grève fut-elle bien menée ?

"Le vote de grève a été pris à la satisfaction de tout le monde. A l'unanimité: c'était une salle comble au Plateau et tout le monde a voté. Quant à ceux qui voulaient retourner au travail, il y a toujours des suiveurs comme on dit, des peureux qui craignent les gens... surtout ceux qui devaient déjà avant la grève. C'est ça qui les forçait à vouloir reprendre le travail".

EMPLOYÉ D'ENTRETIEN

Que pensez-vous de la grève ?

"C'était ma première... c'est difficile de comparer. Mais j pense qu'on a fait une belle grève malgré tout. On a lâché juste quand on n'avait pus le choix. Vous pensez pas ?"

Etes-vous satisfaits des résultats ?

"Moi, oui. Je ne suis pas encore marié, c'est pas que j'aime pas les femmes, mais c'est que j'aide mes parents qui ont besoin de moi. Mais je suis tout de même content d'avoir une augmentation de salaire raisonnable. Pis le fonds de pension c'est pas à négliger pour plus tard. Si mon père en avait eu un, aujourd'hui il ne serait pas mal pris comme il l'est. On ne vit pas rien qu'avec la pension de vieillesse".

Interviews réalisés par Claude LARIVIERE

Yvan Blain :

Nous avons obtenu un meilleur contrat en 1967 qu'en 1965

Les interviews publiés dans les pages qui suivent, celles d'Yvan Blain, Roland Jodoin, Henri Harvey, Yvon Rondeau, Robert Lachance et Madame Hélène David ont été réalisés par REAL PELLETIER.

"Nous n'avons pas perdu cette grève: c'est bien évident que nous n'avons pas eu le choix de la date pour rentrer. Mais la convention collective est là: elle parle en notre faveur."

C'est ainsi que commente la grève de la CTM, pour sa part, le président du Syndicat des employés du transport de la CTM, l'un des plus grands syndicats affiliés à la CSN, avec ses 5,000 membres.

Ancien militant de la "Brotherhood", le syndicat qui représentait auparavant les chauffeurs, Yvan Blain est bien placé pour apprécier la ferveur syndicale qui a animé ses confrères depuis qu'ils sont membres de la CSN.

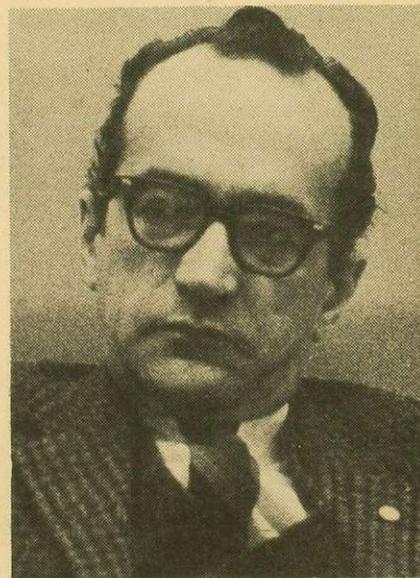
C'est au cours de l'été dernier que cette ferveur a atteint son sommet. Depuis 1965 au fond, explique Yvan Blain, nous n'avons jamais cessé de négocier. Sur la seule question du fonds de pension par exemple, il y a eu sept règlements successifs, ce qui a nécessité autant d'assemblées générales de nos syndiqués. Mais notre fonds de pension est très

bon: arrivés à la retraite, nos membres pourront toucher 70% des cinq meilleures années de revenus à la CTM.

Dès juillet et août, nos membres étaient prêts à faire la grève et il a fallu que nous nous battions pour empêcher que ça se produise. Ce comportement est d'autant plus révélateur d'un malaise qu'à ce moment-là, l'Expo battait son plein et les syndiqués pouvaient faire du temps supplémentaire à profusion.

Pourquoi un tel comportement? Parce qu'il avait fallu négocier quelques mois avant sur l'entrée en service du métro, puis de l'Expo Express, ce qui avait mis tout le monde "sur les nerfs". A cause de la chaleur dans le métro aussi: les usagers ne passaient que 15 minutes dans le métro et se plaignaient amèrement. Et les employés alors?

Il y avait aussi des surintendants qui se révélaient incapables de conduire leur affaire comme il faut. Ca jouait au plus fin, en coupant les périodes de repos, par exemple.



YVAN BLAIN,
président du Syndicat des employés
du transport de la Commission de
transport de Montréal.

La fameuse ritournelle de l'Expo

Souvent, les gens nous disent: si vous étiez sortis en dehors de la période de l'Expo? Nous pensons, affirme M. Blain, que ce raisonnement n'est pas valable.

Premièrement, nous ne sommes pas sortis "pendant l'Expo", mais "pendant la période légale prévue". Nous pensons que si nous avions attendu après l'Expo, nous aurions abouti aux mêmes résultats. La ville, de toute façon, aurait invoqué les mêmes arguments qu'elle a sortis durant la grève. Au fond, "si t'es défait dans une grève du genre, c'est ta stratégie qui devient une erreur". Mais justement "on n'a pas perdu la grève", insiste le Président.

Et le président des employés du transport explique que le contrat obtenu en 1967 se révèle même supérieur à celui que les employés ont obtenu en 1965. Cette année-là, le syndicat avait obtenu une augmentation totale de \$0.65 l'heure pour la durée du contrat. Or, en 1967, par le contrat qui vient d'être signé, les syndiqués vont toucher \$0.68 l'heure pour l'ensemble de la durée du contrat. Tout ce qu'il faut déplorer, c'est que la CTM aurait pu régler au bout de 15 jours, mais qu'elle ne l'a pas voulu.

Qu'est-ce qui a retardé les négociations?

"J'ai senti, explique Yvan Blain, que nous n'avions pas en face de nous les gens qui pouvaient jouer avec leur mandat en négociations. Même M. Lucien L'Allier n'avait rien à dire. En 1965 pourtant, M. Saulnier lui-même était intervenu dans les négociations. Et notre grève l'a aidé jusqu'à un certain point puisqu'il est allé voir les autres municipalités pour se faire aider à payer nos augmentations."

Cette année toutefois, la CTM s'est battue: pour la première fois. C'est elle, par exemple, qui a commencé à publier des annonces dans les journaux: pas nous.

"C'est une émeute, c'est une révolution!"

La CTM a voulu à un moment donné faire sortir les autobus. Franchement, explique le Président, a ce moment-là, j'ai eu peur que nos gars cassent. Mais j'ai été vraiment surpris de la fameuse manifestation du 13 octobre. C'était, de la part de la CTM, de la provocation pure et simple. On n'imagine pas les dangers qu'une telle provocation suscitait. Ma femme s'est trouvée prise dans la foule des manifestants à un moment donné et un policier lui a dit: "Madame, c'est une émeute, c'est une révolution!". Les policiers eux-mêmes avouaient avoir très peur. Nos gars ont eu un moral extraordinaire. La CTM elle aussi a eu peur et n'a pas répété son geste.

Pour les gars, l'ensemble de la grève a été difficile à supporter. L'opinion publique, c'est elle qui fait qu'on gagne ou qu'on perd une grève jusqu'à un certain point et dans le cas des services publics, c'est difficile d'avoir l'opinion de son bord. Il y avait même de mes amis intimes qui ne trouvaient pas ça drôle du tout: ils me ramenaient continuellement l'Expo sous le nez. On avait beau tenter d'expliquer nos problèmes, ça ne servait à rien, ou a pas grand chose. Ce qui frappe le plus l'opinion publique, c'est la question suivante: "Comment ça va coûter?"

La CTM jouait là-dessus et c'est pour quoi elle a menacé à un moment donné d'augmenter les passages de 50%. Puis, "le gros fait du sentiment: ça a pas de bon sens pour le petit travailleur".

Quand on raisonne ainsi, on prend pour acquis que les services publics doivent être rentables. Or qui parle de la rentabilité du gars qui va éteindre le feu chez vous ou du commis de la ville

de Montréal? Le transport en commun, ça sert l'industrie, le commerce, ça regarde tout le monde: l'industrie et le commerce devraient donc verser une contribution plus grande au financement d'un tel service public. On peut penser par exemple aux établissements qui ont pratiquement le métro dans leurs caves.

L'avachissement des éditorialistes

Et pourtant, quels sont les brillants éditorialistes de nos journaux qui ont pensé à cela? Au fond, poursuit Yvan Blain, je ne connais pas de journaux, financés par qui l'on sait, qui va appuyer une grève dans les services publics. Tout ce qu'ils sont prêts à faire, c'est de faire une petite sortie contre la petite industrie de temps en temps, comme ce fut le cas chez Ayers.

C'est tout le système des négociations dans la fonction publique qu'il faut reviser, selon M. Blain. Et quand le gouvernement créera un ministère de la fonction publique, ce ministère devra s'intéresser non seulement à la fonction publique de l'Etat québécois. Mais aussi à l'ensemble de la fonction publique. La situation actuelle est impossible: il faut trouver une formule, car on file vers l'anarchie. Je ne dis pas que les syndicats de la fonction publique poussent trop fort, je dis qu'il y a manque de planification quelque part. On parle souvent de geler les salaires? Mais qui parle de geler aussi les prix? S'il y avait une évaluation objective des conditions de salaires dans la fonction publique, on pourrait ainsi forcer l'industrie aussi à la respecter.

"Mais dans le système capitaliste, observe le président Blain, il n'y a pas moyen de planifier".

Roland Jodoïn :

Le syndicalisme nous a apporté la sécurité d'emploi et le respect de l'ancienneté

Pourquoi former un syndicat chez les cadres de la CTM comme les inspecteurs, les surveillants, les instructeurs et les expéditeurs: des travailleurs qui disposent quand même de revenus supérieurs à la moyenne?

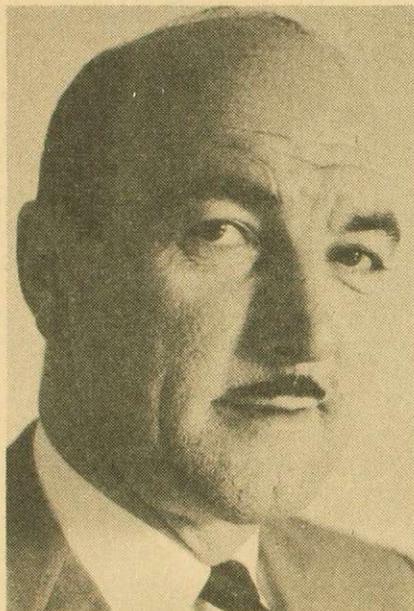
Roland Jodoïn, 52 ans, président du nouveau Syndicat des inspecteurs, surveillants, instructeurs et expéditeurs de la CTM, répond en substance ceci: un tel syndicat est nécessaire pour deux raisons fondamentales. D'abord, pour assurer à ces travailleurs les mêmes garanties de base que celles que procure tout syndicat à ses membres, comme la sécurité d'emploi et le respect de l'ancienneté. Ensuite, parce qu'un syndicat à un tel niveau est en mesure d'assurer à l'ensemble du personnel de la Commission de transport de Montréal, une gamme plus étendue, plus élevée, de à un tel niveau est en mesure d'assurer à l'ensemble du personnel de la Commission de transport de Montréal, une gamme plus étendue, plus élevée, de chances de promotion.

Le système des assignations par choix selon l'ancienneté

La formation du syndicat remonte à la fin de 1965 et il compte aujourd'hui quelque 270 membres qui se répartissent en gros comme suit: une vingtaine de surveillants, une trentaine d'instructeurs, environ 165 inspecteurs et 50 ou 55 expéditeurs.

L'inspecteur, c'est celui qui assure la régularité du service. Les inspecteurs occupent des postes géographiques donnés sur le réseau et relèvent d'une des huit divisions administratives du réseau de surface, comme on l'appelle, c'est-à-dire le réseau d'autobus.

Jusqu'à tout récemment, si vous étiez ami avec un surintendant il vous con-



ROLAND JODOÏN,
président du Syndicat des surveillants, instructeurs, inspecteurs et expéditeurs de la Commission de transport de Montréal

fait un beau poste, fait observer le président. Or, avec le syndicat, nous avons mis au point un système: une fois l'an, les inspecteurs choisiront, par ordre d'ancienneté, la division dans laquelle ils veulent travailler. Et trois fois par année, ils choisiront, toujours par ordre d'ancienneté, le poste où ils souhaitent être installés. C'est le système le plus juste qui puisse exister. Auparavant, un surintendant qui n'aimait pas tel inspecteur pouvait lui confier le poste le moins envié, même si l'inspecteur en question comptait plusieurs années au service de la CTM. "L'ancienneté, c'est respecté chez nous", de dire M. Jodoïn.

Ensuite, pour les inspecteurs, la CTM souhaitait pouvoir couper à volonté la

période des vacances des employés: deux semaines à telle date et deux semaines plus tard, par exemple. Ceci pouvait empêcher nos gars de faire des voyages intéressants, note M. Jodoïn, qui ajoute: le syndicat s'est battu pour empêcher que ce système soit mis en vigueur.

Finis les "mon-oncles et les ma-tantes"

Quant aux expéditeurs, ils avaient également des problèmes avec les surintendants. Si l'un de ces derniers n'aimait pas tel expéditeur, il pouvait décider unilatéralement de l'envoyer travailler à St-Michel, même si l'expéditeur en question demeurait à St-Henri. Et à l'inverse, un expéditeur pouvait être dans les bonnes grâces de l'un ou de l'autre, pour des raisons de parenté ou autres. "Aujourd'hui, on ne connaît plus les mon-oncles et les ma-tantes à la CTM."

Il faut bien comprendre, poursuit Roland Jodoïn, qu'un expéditeur on ne peut changer ça de division du jour au lendemain sans causer des problèmes graves, pour l'employé en question et pour le bon fonctionnement de la division. L'expéditeur, c'est celui qui répartit le travail: c'est un gars qui doit bien connaître les routes de la division et qui doit bien connaître les hommes aussi, leur tempérament, leurs capacités, c'est important.

Or les expéditeurs aussi, désormais, pourront postuler les postes qui sont affichés et ça fonctionnera ici aussi par affichage et en respectant l'ancienneté de chacun.

Du côté des instructeurs, la campagne de recrutement fut plus difficile. Ils craignaient de devoir relever désormais d'une division plutôt que du bureau du personnel. Certains d'entre eux par surcroît ne travaillaient pas très fort et avaient peur que leur situation change. ▢

Mais maintenant qu'ils relèvent aujourd'hui du transport plutôt que du personnel, ils sont mieux installés. On les a transférés du vieux terminus Craig au Centre Providence où ils disposent maintenant de salles plus vastes pour l'entraînement et les cours. C'est important l'entraînement: pour un chauffeur d'autobus, ça dure environ 23 jours; pour le métro, ça prend trois mois, c'est plus compliqué.

Pour l'ensemble du personnel de la CTM, il était important que les instructeurs soient syndiqués, observe-t-il. S'ils ne l'avaient pas été, cela aurait brisé la ligne de promotion. En effet, depuis que tout le monde est syndiqué en bas des surintendants, les employés peuvent accéder, par voie de concours et d'ancienneté, jusqu'au niveau de surveillant, en passant successivement par les rangs de chauffeur, puis d'expéditeur, ensuite d'instructeur. Donc, l'absence d'un syndicat CSN au sein des instructeurs aurait plafonné les chances d'avancement de tout le monde à un niveau moins élevé.

Ce sont les mêmes raisons que les organisateurs du syndicat des surveillants ont fait valoir auprès de ces derniers. Un surveillant, à la CTM, c'est celui qui patrouille la ville dans

ces voitures portant écusson de la CTM. Sa tâche consiste notamment à se porter sur les lieux d'un accident ou d'un embouteillage et à patrouiller la ville.

Dans l'ensemble, observe Roland Jodoin, le recrutement fut relativement facile. Evidemment, il y a toujours "les mesquins; ceux qui disent: moi je suis satisfait, ça fait mon affaire, moi j'suis bien avec le patron."

"Moi, ajoute-t-il, je leur répondais: et si tu changes de patron, si t'es pas aussi ami et si t'as pas de sécurité d'emploi?"

Les gars se sont tenus

Pendant la grève, les gars se sont tenus, poursuit le président.

Lorsqu'est arrivée l'injonction par exemple, il y a seulement eu deux surveillants et trois expéditeurs qui sont rentrés. Jusqu'à un certain point, ça se comprend: ces gars-là travaillent tellement près des patrons. Ces gars-là se disent: un jour, la grève va finir et il va falloir que je retourne travailler avec ce patron-là.

Quant au comportement général du syndicat, certains de nos membres sont mécontents, ajoute Roland Jodoin, qui explique: ils auraient voulu poser plus de questions à nos assemblées générales

et ils n'ont pas pu; ça les a froissés un peu, ils voulaient se renseigner. Mais il faut comprendre que dans des assemblées de 5,000 personnes, on ne peut répondre aux questions de tout le monde.

Et puis quand le travail a repris, après le bill 1, il y avait encore du mécontentement, d'abord parce que les gars rentraient de force et ensuite parce que certains patrons avaient mal compris la convention et ont voulu faire le charivari. On est allé voir le juge Ouimet et l'on s'est expliqué. Puis le juge est allé voir M. Saulnier et la CTM, pour leur expliquer que le bill 1, ça ne s'appliquait pas seulement aux syndicats, mais aussi à la CTM, qui devait elle aussi observer les règles existantes. Ça s'est vite tâté et le climat est revenu comme auparavant, d'expliquer le président.

La CTM a changé d'attitude du jour au lendemain, de dire M. Jodoin. Au juge Ouimet, on lui a tracé l'image de Saulnier et dans notre affaire, il nous a dit un moment donné: "Moi je n'aime pas l'enterrement de première classe pour un gars qui n'est pas mort." Il disait ça en parlant de notre syndicat. Le juge Chevalier lui, il s'était laissé influencer par la CTM.

Henri Harvey :

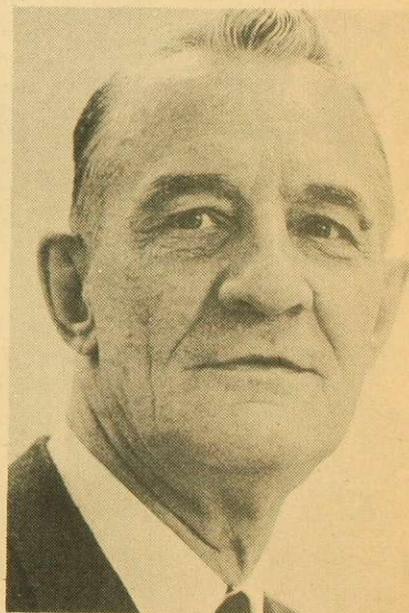
La grève n'a fait que ranimer la ferveur syndicale

Henri Harvey, 64 ans, président du Syndicat des employés de la sécurité de la Commission de transport de Montréal, déclare: "J'ai un beau syndicat et j'en suis fier."

Ainsi, plus d'un mois de grève n'a pas tué, chez les employés de la sécurité, une ferveur syndicale qui fut longue à

venir, mais qui semble implantée pour longtemps.

Au départ, note le président, il y a eu des craintes, particulièrement chez les jeunes qui croyaient que les "vieux" tenteraient de "tirer toute la couverture de leur bord". Cela s'est manifesté par exemple dans le cas de l'augmentation



HENRI HARVEY,
président du Syndicat des agents de la sécurité de la Commission de transport de Montréal

Témoignages des chefs syndicaux

des cotisations au fond de retraite. Les jeunes évidemment étaient moins intéressés à cette question.

Mais le syndicat, au contraire, n'est pas fait pour les vieux mais bel et bien pour les jeunes. Et Henri Harvey se cite en exemple: "Moi, par exemple, je m'en vais à ma pension l'an prochain: c'est pour eux autres que je me suis battu. Les jeunes ont compris, ils veulent s'instruire, savoir où ils vont. J'ai une confiance illimitée envers les jeunes. Ils se renseignent sur notre constitution: passez-moi donc votre livre vert M. Harvey, me disent-ils souvent."

Le syndicat des employés de la sécurité groupe environ 90 membres, des enquêteurs, des chefs de groupe ou sergents, des constables, des gardiens. Ce qui a intéressé les gars à former un syndicat, c'est évidemment - "c'est humain" - les augmentations de salaire, la sécurité d'emploi, les conditions de travail, les promotions.

Finies les "promotions de tiroirs"

Il est important pour les jeunes, note le président, qu'ils aient une chance comme tous les autres. Jusqu'à tout récemment, il y avait "pas mal de promotions de tiroir".

Et la grève?

La grève, les gars ont trouvé ça dur, note-t-il, particulièrement ceux d'entre nous qui ont cinq, six ou sept enfants.

Mais chez nous, il y avait à peu près le quart de nos membres qui ont dû travailler aux services essentiels durant la grève.

Il y a eu aussi des "scabs", une dizaine environ. Des vieux pour la plupart. Ils pensaient peut-être qu'ils pourraient ainsi avoir une promotion. Ou peut-être voulaient-ils ainsi "se mettre bon avec le bourgeois".

Mais cette grève, on ne l'a pas voulue. Ce sont les circonstances qui nous y ont amenés, observe le président. Et

quand on part dans une grève du genre, on sait jamais où on finit.

Henri Harvey est employé de la CTM depuis 25 ans. Il y a travaillé anciennement comme garde-moteur sur les défunts tramways, puis comme chauffeur, avant d'entrer au service de la sécurité où il a travaillé depuis une douzaine d'années. Comme constable, il dispose d'une arme à feu, mais n'a jamais eu à s'en servir. Le travail de constable, à la CTM, est un peu celui de l'agent de la police de Montréal, mais il se limite au territoire qui est la propriété de la Commission de transport.

Dans la conversation, Henri Harvey invoque de temps à autre des blancs de mémoire.

Il en rit: "C'est normal, dit-il, Quand ça fait des années et des années qu'on vous fait faire les mêmes gestes de routine, c'est plus fort que vous: vous venez à ne plus penser à ce que vous faites, donc vous oubliez. On devient un peu comme ce bon cheval qui fait toujours la même "run" de lait. Il passe toujours à la même place et le laitier n'a même pas besoin de le conduire."

Yvon Rondeau :

La CSN n'a rien négligé... La grève nous a été profitable

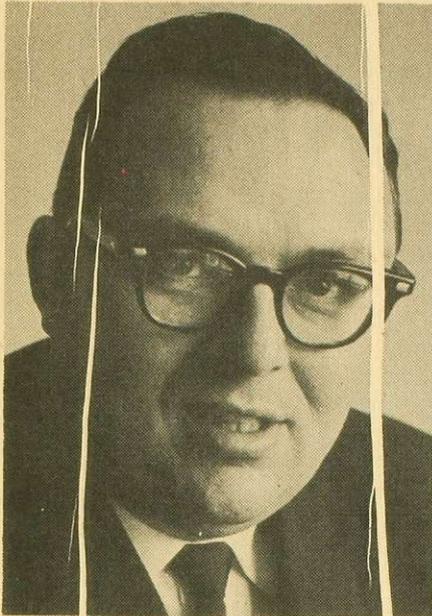
Chez nous, les employés de bureau, le syndicat s'est formé en 1966, principalement en raison de l'absence d'évaluation des tâches et aussi parce que les chauffeurs d'autobus venaient d'obtenir une augmentation de salaire et que nous n'avions pas eu la nôtre.

Cependant, avec la formation du cartel syndical et avec l'entrée en grève, cet enthousiasme-là a diminué beaucoup. Mais aujourd'hui, même avant que nos membres connaissent les nouveaux avantages que nous venons d'obtenir en négociation, ils sont satisfaits dans l'en-

semble et ils savent qu'au total, la grève leur a été profitable.

C'est en ces termes qu'Yvon Rondeau résume la jeune histoire du Syndicat des employés de bureau de la Commission de transport de Montréal, dont il est président.

A 34 ans, il en est à sa première expérience syndicale, comme d'ailleurs, souligne-t-il, la plupart de nos 240 membres. Nos gens ne pensaient pas qu'ils seraient appelés à déclencher une grève à leurs premières négociations collectives. L'expérience fut difficile pour eux.



YVOIN RONDEAU,
président du Syndicat des employés
de bureau de la Commission de
transport de Montréal.

Quand le vase déborde...

Les employés de bureau, explique le président, constituent une catégorie de travailleurs bien spéciale.

"Ce sont de bons gars, qui se satisfont plus aisément de leur sort que d'autres... mais il arrive que pour eux aussi, le vase déborde."

Ainsi, si les employés de bureau ont décidé à un moment donné de former un syndicat, c'est parce qu'il n'existait pas de régime de classification des tâches. En 1965, la Commission de transport avait décidé qu'il y aurait désormais trois catégories d'employés.

Cela voulait dire, dans les circonstances, qu'un premier groupe d'employés allait toucher une pleine

augmentation de salaire, qu'un deuxième groupe ne devait avoir qu'une partie de cette augmentation et enfin, qu'une troisième catégorie n'aurait pas d'augmentation du tout. "Ca a causé de la brouille", note Yvon Rondeau.

Puis en 1966, le 12 juillet exactement, les chauffeurs ont obtenu une augmentation de \$0.15 l'heure. Normalement, les employés de bureau auraient dû obtenir une augmentation correspondante, mais ils n'ont rien eu. Ce fut le coup de grâce et nous avons pu ainsi rallier à notre mouvement ceux qui avaient été jusque-là hésitants.

Mais malgré cela, malgré nos 240 membres, nous n'avons jamais eu plus de cent membres à nos assemblées. Lors du vote de grève néanmoins, nous avons eu l'une des plus fortes proportions favorables, soit environ 80%, par vote secret. Par contre, lors du vote sur la formation du cartel intersyndical, le résultat a seulement été de 38 à 27 en faveur du cartel. Nos membres étaient convaincus qu'avec la formation du cartel, la grève devenait inévitable. Et à ce sujet, ils avaient sous les yeux l'expérience des employés de bureau de la ville, pour qui la grève ne s'était pas révélée tellement efficace.

La CSN a fait du bon travail

Le président du Syndicat des employés de bureau de la CTM se déclare très satisfait des services mis à la disposition de ses membres par la Confédération des syndicats nationaux durant la grève. "La CSN, dit-il, a fait du bon travail, je suis fier d'eux autres, ils n'ont rien négligé pour nous aider. Ils nous ont donné des conseillers, de l'argent. Un gars comme Marcel Pepin n'a pas tout le crédit auquel il a droit. C'est le genre de gars que tu peux aller voir dans son bureau à n'importe quelle heure. C'est un gars dévoué."

M. Rondeau a une critique à formuler contre le mouvement, et elle est liée d'ailleurs à l'idée du cartel. "Il y a une chose, dit-il, que je n'ai pas aimée: c'est le fait qu'il y a eu deux directeurs de grève. Il y avait un genre de friction entre les deux. Quand on a un cartel, il me semble, il ne devrait y avoir qu'un seul directeur de grève."

Mais dans l'ensemble, les services de la CSN ont été très appréciés.

"Je me rappellerai toujours le matin quand l'injonction m'est arrivée à la maison. J'avais les fesses serrées, je vous jure. J'ai appelé à la CSN et ils m'ont fait venir. Quand je suis arrivé, un avocat m'a expliqué que c'était pas grave et qu'il y avait des irrégularités dans l'affaire et qu'on irait en appel. Ca m'a réconforté."

Pour un président de syndicat, la pression n'est pas facile à tenir à l'occasion d'une grève. Et c'est plus vrai, estime-t-il, dans le cas d'une grève dans les services publics.

"J'avais des bons voisins, explique-t-il, à Pointe-Claire, où je reste. Eh bien, pendant la grève, on s'est engueulé. Aujourd'hui, on en rit. Mais à ce moment-là, c'était dur. On nous reprochait surtout le tort qu'on causait à l'Expo. A mon avis cependant, c'est surtout les gens qui employaient l'autobus et le métro pour aller travailler que nous embêtons."

Pendant ce temps-là, personne ne s'en prenait aux radiologistes qui gagnaient \$30,000.

Ils ont blâmé Pepin, mais c'était pas juste. Il nous a supplié de ne pas arrêter l'Expo-Express, mais des membres ont quand même proposé l'affaire en assemblée générale. Il ne voulait pas qu'on "sorte" les journalistes de CJMS à nos assemblées générales, mais ça s'est fait pareil.

Les membres sont satisfaits

Et aujourd'hui, comment les employés de bureau voient-ils l'affaire?

Nos membres, répond M. Rondeau sont satisfaits dans l'ensemble. Et encore, ils ne sont pas au courant des résultats de nos dernières négociations avec la ville. Ils sont sous l'impression que les recommandations du juge Chevalier constituent à peu près le point final de ce qu'ils ont obtenu. Or, ce n'est pas cela du tout. Le juge prévoyait à peu près neuf pour cent d'augmentations pour nos membres. Or qu'est-il arrivé? Certains employés de bureau les moins bien payés toucheront jusqu'à seize ou dix-sept pour cent d'augmentations. Dans les négociations des dernières semaines, nous avons insisté en effet pour relever les salaires de nos membres les plus défavorisés.

Robert Lachance :

Notre grève a été une grande victoire syndicale



ROBERT LACHANCE,
secrétaire général du Syndicat des
employés de la Commission de transport de Montréal.

La CTM, une affaire de 6,000 employés, a attendu en 1966 pour s'engager un directeur de relations industrielles compétent. En 1967, elle a voulu faire payer les travailleurs pour les "erreurs" qu'elle avouait avoir "commises" lors des négociations en 1965. Les administrateurs se plaignaient d'avoir perdu le pouvoir. Nous, nous appelions ça l'instauration du dialogue. Nous avons appris à la CTM à dialoguer. Et pour la CTM elle-même, cela s'est révélé drôlement important à l'occasion des transformations majeures qu'ont été le métro et l'Expo.

Celui qui parle ainsi s'appelle Robert Lachance. A 35 ans, il est secrétaire général du Syndicat des employés de la Commission de transport de Montréal.

Après avoir été l'un des piliers de la création des syndicats et de la grève, Robert Lachance déclare aujourd'hui ceci: "Nos gars doivent comprendre ceci: on n'a pas fait la grève seulement pour obtenir de meilleures conditions

de travail et de salaires, mais aussi et surtout, dans les circonstances, pour conserver ce qu'on avait déjà".

Pour préserver le contrat de 1965

Car c'est bien de cela qu'il s'agit, explique-t-il. D'une part, il y avait l'administration municipale, Saulnier en tête, qui refusait de bouger au plan monétaire, mais il y avait aussi dans l'administration de la commission, des gens qui pensaient pouvoir modifier en profondeur l'ensemble du contrat de 1965 et à leur avantage. Si le conflit a éclaté, c'est que la CTM, avec Yves Thériault et les autres éditorialistes, a voulu modifier notre contrat.

M. Lachance explique qu'un jeune administrateur de la CTM, M. Jean-Marie Tremblay, un "gars qui est un bachelier en commerce, je pense, mais qui ne connaît pas grand chose au transport" voulait tout changer.

"Il a de très belles connaissances, dit-il, mais il n'a jamais conduit un autobus. C'est lui qui voulait faire disparaître le système des deux équipes pour les chauffeurs. Cela aurait eu pour effet d'amener nos gars à travailler, tantôt l'avant-midi, tantôt l'après-midi ou le soir, sans ordre".

Bien sûr, ajoute le secrétaire, ils se sont rendus compte que le système que nous avons obtenu lors des négociations de 1965 leur coûtait plus cher. Et pour juger de la compétence de ces administrateurs-là, il suffit de rappeler ce qu'ils nous ont dit à un moment donné: "Tu nous a fourrés avec le texte de la convention de 1965".

Je ne critique pas les directeurs de service, poursuit Robert Lachance, mais les autorités qui n'ont pas su engager à temps les hommes compétents. Et malgré le conflit que l'on a traversé je suis plus heureux, comme chef syndical d'avoir affaire à des hommes compétents comme le nouveau directeur des relations industrielles, M. Guilbeault, qu'à des incompetents. "On va être

sur la même longueur d'onde, on va pouvoir s'ajuster".

Une lettre intempestive

Se lon M. Lachance, la bataille sur les droits acquis par le syndicat était à peu près gagnée, ce jour du 21 septembre où le président de la CTM, M. Lucien L'Allier, a envoyé sa fameuse lettre annonçant qu'il ne reconnaissait plus le syndicat des cadres (inspecteurs, surveillants, instructeurs et expéditeurs) et celui des contremaîtres d'atelier. Il restait encore trois jours de négociations avant la date qui avait été prévue pour la grève à l'origine; trois jours pour négocier trois clauses: la distribution du temps supplémentaire, l'avancement des hommes de métier, et les heures de travail. Il était alors possible de régler et la preuve, c'est qu'on avait déjà commencé à s'entendre.

Mais la ville s'est sentie forte, à cause de la fameuse Expo, sans aucun doute. "La ville était consciente du fait que l'Expo jouait en sa faveur". Elle en a profité pour tenter de récupérer des "droits de gérance". Les administrateurs se plaignaient en effet depuis 1965 d'avoir perdu leurs droits de gérance. Or, nous croyons au contraire avoir aidé plutôt que nui à la CTM avec le contrat de 1965. "Nous leur avons appris à dialoguer ce qui s'est révélé drôlement important pour eux comme pour nous avec les transformations: le métro et l'Expo".

En vertu du contrat de 1965 par exemple, nous avons négocié pendant la durée du contrat les listes d'assignation, les changements à faire. On leur disait: faites-les de telle ou telle façon en tenant compte de la convention. Si on les avait laissé faire, ils n'auraient pas respecté l'ancienneté, certains de nos membres auraient été privés de temps supplémentaire. La grosse erreur de la CTM fut de ne pas avoir engagé de gars, dès 1965 pour faire appliquer la convention collective.

La "MALHONNÉTÉTÉ" de la CTM

Puis Robert Lachance parle de la "malhonnêteté" dont la CTM a fait preuve durant la grève.

Nous avons demandé par exemple, explique-t-il, que la relève des chauffeurs ne se fasse pas sur la route, mais aux garages. En négociations, la CTM nous a expliqué qu'une telle clause coûterait \$15 millions, pour la raison qu'elle aurait multiplié l'affluence aux garages et qu'il aurait fallu construire deux nouveaux garages. Nous avons alors laissé tomber cette demande. Mais il reste que la ville a inclus le prix qu'elle avait fixé pour cette demande dans les demandes globales qu'elle prétendait que nous exigeons dans ses annonces payées dans les journaux. Ce qui contribuait beaucoup à fausser l'image de nos demandes réelles.

C'est ainsi qu'à la suite d'une annonce affirmant que les syndiqués réclamaient quelque chose comme une trentaine de millions de dollars, la CTM en a publié une autre disant que si elle se rendait aux demandes des employés, il lui faudrait augmenter de 50 pour cent le prix des passages. Or, un administrateur de la CTM lui-même nous a révélé que cette prétention avait été inventée de toute pièce "pour porter un coup bas au syndicat". On s'est habilement "servi" du public contre les employés, de dire M. Lachance.

Et encore, si la CTM était un véritable service public... mais non, on l'admi-

nistre comme une entreprise privée: ça doit faire des profits. Pourquoi, par exemple, le public se plaint-il du mauvais service entre les heures de pointe? A Vancouver, la ville paye plus ses employés et réclame moins pour le passage. D'accord, le gouvernement de la Colombie-Britannique accorde des subventions: mais pourquoi ça ne se ferait pas ici?

La grève? Dans l'esprit de Robert Lachance, les employés ont témoigné en sens de la solidarité très poussé.

D'abord, aussitôt qu'on tombe en grève dans les services publics, on se met le public à dos.

Lorsque la CTM a décidé de "sortir" les autobus en menaçant les chauffeurs de leur enlever leur emploi, c'est étonnant qu'il ne s'en soit pas présenté davantage. Seulement 30 ou 35 se sont présentés au travail. Et il s'agissait surtout de jeunes qui n'avaient pas franchi l'étape de la probation. Chez les gens de garage, comme chez les contremaîtres, il s'agissait plutôt de vieux.

Quant à la publicité défrayée par la CSN durant la grève, M. Lachance est convaincu qu'elle était bonne, mais il aurait aimé être consulté davantage.

Saulnier a mené Johnson par le bout du nez

Le bill numéro 1? Il n'avait pas sa raison d'être, selon lui. En agissant ainsi, le gouvernement a démontré que c'est M. Saulnier qui menait.

Par exemple, explique le secrétaire, il y avait possibilité de régler à Québec, sans loi spéciale. A un moment donné, il y a eu une séance où le ministre du

travail, M. Bellemare et ses conseillers avaient accepté de soumettre le système CWS à M. Saulnier. Il s'agit d'un système prévoyant 18 catégories d'emploi commençant à \$2.55 l'heure à la base et montant de \$0.07 par boîte.

M. Bellemare a soumis le projet à M. Saulnier qui a dit non. Saulnier, de dire le secrétaire général du Syndicat des employés du transport, "c'est pas un homme facile au dialogue; il ne prend pas le temps d'étudier l'opinion des autres, de voir les deux côtés de la médaille; il n'hésite pas à se servir de tout son prestige contre les travailleurs. Quant à Drapeau, j'aurais pensé qu'il serait intervenu comme maire de Montréal durant le conflit, mais il n'a pas pris le temps de s'occuper de nous, il était trop préoccupé par le métro et l'Expo. Comme maire, il aurait pu émettre une opinion pendant le conflit".

Malgré tout, M. Lachance est fier des résultats auxquels les employés de la CTM en sont arrivés. Il ne faut surtout pas qu'ils pensent avoir subi une défaite.

Car aujourd'hui, les conditions qui leur sont faites comme régime de travail sont à l'avant-garde, tant sur le plan de la distribution du travail que de la technique du transport. Depuis 1965, nous avons à cet égard le meilleur système en Amérique du Nord, qu'il s'agisse de la fabrication des assignations, ou du système des deux équipes ou de la relève des chauffeurs.

A Toronto par exemple, les relèves peuvent se faire à n'importe quel point de la ligne. Ici, elles se font toujours au même endroit.

Notre grève, conclut Robert Lachance, a été une victoire syndicale.

Nouvelles structures du Syndicat des employés de la CTM

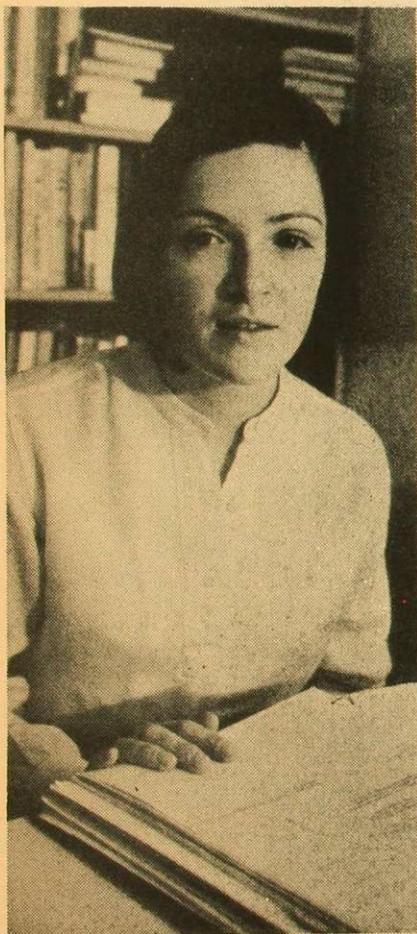
Depuis le conflit, le Syndicat des employés de la CTM a procédé à une réforme importante de ses structures. D'abord, le nombre de sections ou groupes est passé de deux à trois: 1) celui des chauffeurs d'autobus, opérateurs de métro et employés des services connexes; 2) celui des employés de garages, de génie et des préposés à l'entretien des propriétés et 3) celui des caissiers. (Le changement à ce niveau provient du fait que les caissiers se sont séparés

du premier groupe pour former une autre section.

Mais surtout, les sections ou groupes jouissent dorénavant d'une autonomie beaucoup plus grande; en fait presque complète au point de vue administratif. Cette décentralisation a entraîné la disparition de l'exécutif général et du conseil général qui sont remplacés par une super-structure où chacun des trois groupes délèguera un représentant. Cette super-structure n'aura que des pouvoirs très réduits.

Hélène David, sociologue :

Les grèves dans le secteur public remettent en question les politiques de l'État : pour qu'elles soient valables il faut que la population soit informée



Madame Hélène David est une sociologue du travail attachée au département de sociologie de l'Université de Montréal. Elle a obtenu sa maîtrise en sociologie à la même université il y a quelques années après avoir présenté une thèse étudiant le cas du Conseil des métiers de la construction de Montréal. Elle a ensuite suivi des cours pendant deux ans à l'École pratique des hautes études de Paris en vue de son doctorat sous la direction, notamment, du sociologue Alain Touraine. Elle prépare actuellement sa thèse de doctorat qui sera une étude du phénomène des grèves au Québec.

Lorsque les travailleurs font une grève dans le secteur privé, ils ont beau jeu de contester les profits de l'entreprise.

Lorsque des travailleurs font une grève dans le secteur public, ils ne peuvent contester les profits, ce qui les amène naturellement à remettre en question les politiques de l'État, l'absence de planification.

Mais pour que cette contestation des politiques de l'État soit valable, il faut que la population soit informée. Déjà, l'opinion est faiblement informée sur les politiques de l'État au niveau provincial par exemple, mais c'est encore plus vrai au niveau municipal – à Montréal en particulier – d'où la difficulté particulière de réussir une grève à ce niveau.

Telle est, en gros, la réflexion qu'inspire la grève des transports de Montréal à une sociologue du travail de l'université de Montréal, Mme Hélène David. 

L'administration Drapeau - Saulnier : à la manière d'une entreprise privée

Dans une entrevue accordée au "Travail", Mme David a précisé que ce raisonnement s'est appliqué avec d'autant plus de vérité à l'occasion de la grève des transports de Montréal que l'administration municipale paraît encore plus secrète que les autres. L'équipe Drapeau-Saulnier, estime-t-elle, administre la ville à la manière d'une entreprise privée.

D'où la difficulté pour les syndicats en cause de remettre en question les politiques de l'administration municipale. Le problème par exemple des priorités d'investissements de la ville est resté absent des débats dans cette grève justement parce que les administrateurs municipaux ont habitué leurs commettants à percevoir la chose publique municipale comme l'affaire de l'équipe Drapeau-Saulnier, comme une entreprise privée au fond.

Trop d'accent sur les questions monétaires; pas assez sur la contestation de l'administration

Le syndicat, selon Mme David, s'est peut-être trop attaché aux revendications monétaires à l'occasion de ce conflit et pas suffisamment à la remise en question des politiques de l'administration. Pourtant, note-t-elle, la CSN dispose de structures comme le Conseil central des syndicats nationaux de Montréal, qui permettent justement d'organiser la contestation à l'échelle municipale. On s'en est peut-être pas assez servi durant la grève du transport.

Selon Mme David, dans la mesure même où on n'a pas réussi à organiser efficacement la contestation politique, les gens n'ont pas pu comprendre. Ils n'ont

pas pu dépasser ce premier réflexe de recul provoqué par le fait qu'ils étaient soudain privés d'autobus et de métro. Il est normal dans ces conditions que la grève des employés du transport ait suscité autant d'hostilité, d'autant plus que dans un service comme le transport, il n'y a pas "d'élasticité": l'opinion appuiera volontiers les revendications des travailleurs des mines, parce que ça ne dérange personne; elle appuiera déjà un peu moins une grève de l'automobile après un certain temps, à cause des effets d'entraînement dans d'autres industries; mais pour qu'elle accepte d'appuyer les grévistes du transport en commun, il faut qu'elle soit très bien informée.

Et dans le cas de la grève de l'automne dernier, précise Mme David, peut-être les dirigeants syndicaux avaient-ils des préoccupations de contestation politique en tête, mais la stratégie de grève a plutôt semblé s'appuyer sur la revendication monétaire.

Avant tout, démocratiser l'État

Or, comme les syndiqués du secteur public ne peuvent pas faire jouer la notion de "profit" en leur faveur, il est naturel qu'une grève d'employés de ce secteur débouche sur la contestation politique. Cette vocation d'ailleurs du syndicalisme dans le secteur public dépasse de beaucoup les intérêts immédiats des travailleurs concernés.

Il est significatif, selon Mme David, que les forces conservatrices du milieu craignent, au fond, davantage les revendications politiques que les exigences

monétaires des syndiqués du secteur public, de façon générale.

Privés de prise réelle sur les profits, les syndiqués du secteur public auront tendance à accroître leur participation au fonctionnement de l'Etat: c'est le cas notamment des enseignants. Or, les milieux conservateurs craignent beaucoup plus cette démocratisation de l'Etat que par exemple, la contestation partisane, sporadique, qui se manifeste à l'occasion d'une élection, contestation qui reste en fait extérieure au système et qui ne le dérange pas.

L'Etat capitaliste, une grosse machine

En fait, l'Etat capitaliste est traditionnellement mené comme une grosse machine et le gouvernement ne rend compte de son mandat qu'à tous les quatre ans: l'Etat est calqué sur le modèle de l'entreprise privée où le critère traditionnellement important est celui de l'efficacité.

Or, c'est plus facile de commencer la démocratisation du travail par le secteur public que par le secteur privé, parce que l'Etat compte sur une certaine "légitimité" sous ce rapport. Ici en effet, la notion de "propriété" ne joue pas. On convient généralement dans notre société que l'Etat est une chose publique.

L'éducation par exemple est très facilement acceptée comme une "chose publique". Même si la démocratisation réelle y est faible, les obstacles de nature idéologique qui jouent contre la démocratisation dans le secteur privé sont plus faibles au niveau du secteur public.

Et ici, au Québec, les forces conservatrices craignent d'autant plus la démocratisation de l'Etat que, contrairement aux puissances financières ailleurs en Amérique du Nord, elles se sentent faibles et aspirent justement à se servir de l'Etat pour consolider leurs positions économiques.



Marcel Pepin, à gauche, et Raymond Laliberté, président de la Corporation des enseignants du Québec, avec un groupe de manifestants devant le Parlement le soir du 20 octobre.

Malgré les assauts redoublés de l'ordre établi, la CSN et ses dirigeants n'ont pas flanché

Les assauts des pouvoirs politiques et économiques contre les syndiqués ont atteint une intensité sans précédent au cours du conflit dans le transport en commun à Montréal.

Tout ce qu'il y a de pouvoirs publics, tout ce qu'il y a de pouvoirs économiques, tout ce qu'il y a de grands moyens d'information a fonctionné en faveur de la position irréductible de la ville de Montréal, une position qui s'est avérée par suite du règlement, erronée, sinon délibérément mesquine et provocante.

Lorsque le président général de la CSN, Marcel Pepin, s'est porté à la défense des positions syndicales, tout en affirmant qu'il était prêt à négocier, les pouvoirs ont concentré leurs attaques contre le président général. Les moyens d'information ont embarqué dans ce jeu.

"Jamais, je n'ai ressenti autant d'admiration pour un président de centrale que j'en ai ressenti pour Marcel Pepin au cours du conflit du transport", déclarait le président d'un grand syndicat récemment.

En effet, une fois le conflit profondément engagé, les autorités, qui ne voulaient plus négocier, ont tout tenté pour briser la résistance des grévistes, pour briser le président de la CSN, et pour briser la CSN elle-même.

La télévision, la radio, les petits journaux comme les grands, ont déversé un flot d'invectives sans précédent contre le président de la CSN. Un poste de radio a tenté de déclencher un mouvement populaire de manifestation contre la CSN. (tentative qui a totalement échoué), on a écrit que le président général gagnait \$50,000 par année (il en gagne \$16,500), on a dit à la télévision que la CSN lui fournissait chauffeur et limousine (c'est de la pure fantaisie), un éditorialiste a même écrit, probablement dans un moment de délire, une sorte de parabole dont la conclusion suggérait qu'on fusille le président général.

On prenait pour parole d'Évangile l'affirmation de la ville qu'elle ne pouvait offrir plus que ce qu'elle offrait. Certains ont même écrit que l'offre de la ville ne devrait pas être

soumise à un arbitrage parce qu'elle savait mieux que n'importe qui ce qu'elle pouvait offrir à ses employés.

On a été extrêmement surpris dans certains milieux de la grande solidarité des syndiqués autour de la personne de Marcel Pepin au beau milieu de cet orage.

Il ne pouvait en être autrement, cependant. Le président d'une grande confédération syndicale telle la CSN, composée de syndicats libres et autonomes, n'est pas élu par l'élite politique, économique ou intellectuelle. Il est choisi par des salariés unis dans un mouvement ouvrier qui, comme le disait récemment le président de la Fédération des ingénieurs et cadres (CSN), Yvan Brunet, au cours d'un colloque à l'Université McGill, respecte d'une manière irréprochable la liberté de ses syndicats.

Chaque président général de la CSN a eu à défendre cette liberté, malgré les pires assauts, parce qu'elle est la pierre d'assise de la mystique qui anime le mouvement.

Aujourd'hui cette mystique de liberté est plus forte que jamais. C'est un phénomène facile à comprendre. Quant on frappe comme on a frappé sur la CSN, quand on fait jouer la mitraille de la propagande comme on l'a fait jouer sur la CSN et quand on se rend compte, après tous ces assauts, que la CSN est toujours en marche, qu'elle est intacte et bien vivante; eh bien! on en fait un mouvement plus fort, plus vigoureux dans l'opinion des salariés syndiqués, et on en fait un mouvement plus dynamique aux yeux des non syndiqués.

La CSN ne recherche pas et n'a jamais recherché les épreuves de force, contrairement à ce que recherchent les pouvoirs, car elle ne recherche que la négociation, la discussion publique ou privée des problèmes de travail.

La CSN, contrairement à ce que disent les pouvoirs, ne défend pas des positions extrêmes sur le plan de la négociation (comme le juge Ouimet l'a d'ailleurs démontré en recommandant le règlement du transport) mais elle défend des positions susceptibles de donner aux travailleurs des conditions de travail leur permettant de vivre convenablement et de participer plus activement à la vie des entreprises privées et publiques.