Document généré le 16 juil. 2025 18:51

Relations industrielles
Industrial Relations

La grève du rail : partie remise ou contremandée ?

Léo Roback

Volume 16, numéro 1, janvier 1961

URI : https://id.erudit.org/iderudit/1021886ar
DOI : https://doi.org/10.7202/1021886ar

Aller au sommaire du numéro

Éditeur(s)

Département des relations industrielles de l'Université Laval

ISSN

0034-379X (imprimé)
1703-8138 (numérique)

Découvrir la revue

Citer ce document

Roback, L. (1961). La grève du rail : partie remise ou contremandée ? *Relations industrielles / Industrial Relations*, *16*(1), 83–88. https://doi.org/10.7202/1021886ar

Tous droits réservés © Département des relations industrielles de l'Université Laval, 1961

Ce document est protégé par la loi sur le droit d'auteur. L'utilisation des services d'Érudit (y compris la reproduction) est assujettie à sa politique d'utilisation que vous pouvez consulter en ligne.

https://apropos.erudit.org/fr/usagers/politique-dutilisation/

Cet article est diffusé et préservé par Érudit.

Érudit est un consortium interuniversitaire sans but lucratif composé de l'Université de Montréal, l'Université Laval et l'Université du Québec à Montréal. Il a pour mission la promotion et la valorisation de la recherche.

https://www.erudit.org/fr/

COMMENTAIRES

La grève du rail: partie remise ou contremandée?

LÉO ROBACK

La « Loi pour maintenir l'opération des chemins de fer », adoptée par le Parlement le 2 décembre dernier, empêche la grève des employés non-itinérants des chemins (ils sont loin d'être « sédentaires », comme on les qualifie dans la presse) qui devait commencer le lendemain. Mais cette Loi n'a rien réglé. Au contraire, le geste posé par le Gouvernement est lourd de conséquences qui se feront sentir pour longtemps à venir. En même temps, le « retardement » de la grève jusqu'au 16 mai prochain a mis en relief une situation fort complexe qui mérite d'être examinée, même dans le cadre restreint d'un court commentaire.

On sait que la Loi défend toute grève jusqu'au 15 mai 1961. La Commission royale sur les transports, présidée par Me McPherson, doit déposer son rapport vers la fin de mars. Le Gouvernement soumettra alors au Parlement une législation visant à corriger la structure actuelle des tarifs-marchandises, de sorte que les chemins de fer pourront augmenter leurs revenus. Grâce à ces revenus accrus, les chemins de fer seront en mesure (espère-t-on, du moins) d'accorder les augmentations de salaire que revendiquent les fraternités des employés.

Qu'arrivera-t-il le 16 mai, nouvelle date fixée pour la grève, si les chemins de fer n'ont pas alors les revenus qu'ils jugent suffisants pour payer les augmentations de salaire? Nul ne sait. Et si une grève du rail est catastrophique et inadmissible en décembre, sera-t-elle plus acceptable en mai?

DANS LES CAS DU PASSÉ

Durant le débat aux Communes sur le projet de loi, on a souvent mentionné la Loi de 1950 qui mit fin à la grève après neuf jours et imposa l'arbitrage exécutoire sur les points en litige. En 1954, les Fraternités acceptèrent de soumettre le différend à l'arbitrage exécutoire (après avoir passé par toutes les procédures prévues par la Loi) lorsque M. St-Laurent les menaça de convoquer le Parlement d'urgence pour faire adopter une Loi défendant la grève, alors imminente. On peut dire que l'intervention, tantôt directe et ouverte, tantôt indirecte ou déguisée, du gouvernement canadien a joué un rôle capital dans tous les différends entre les chemins de fer et leurs employés non-itinérants depuis la guerre.

Or, si l'intervention de l'Etat, même par voie législative, en faveur de l'arbitrage obligatoire n'est pas chose nouvelle dans les différends du

rail au Canada, le geste posé par le gouvernement Diefenbaker représente-t-il réellement un élément nouveau dans les relations patronales-ouvrières dans cette industrie? Les syndicats, pour leur part, déclarent que cette Loi porte une atteinte grave, voire mortelle, à l'économie de la libre négociation collective, ce qui comprend nécessairement le droit de faire la grève dans les chemins de fer. Je suis porté à croire que le jugement des syndicats est exact.

UN COUP AU DROIT DE GRÈVE

On ne peut pas isoler les derniers événements de leur contexte. Depuis quelques années déjà, les principaux organismes patronaux au pays, y compris l'Association des chemins de fer, réclament avec insistance la suppression du droit de grève dans les chemins de fer et les services publics. Le gouvernement conservateur a refusé de donner suite à ces demandes pour une revision de la Loi des relations ouvrières. Mais ce que M. Diefenbaker n'a pas voulu faire *de jure*, il l'a fait *de facto*. En somme, le « retardement » de la grève du rail accepte et consacre la doctrine de la suppression du droit de grève pour les employés des chemins de fer et des services publics. Dans la conjoncture actuelle, où la grève est déjà prohibée dans les services publics dans le Québec et dans l'Alberta, et où un Comité législatif dans l'Ontario avait préconisé, en 1959, un amendement à la Loi contre les grèves dans ce secteur, la récente Loi adoptée le 2 décembre à Ottawa porte un coup des plus graves au droit de grève, *sans quoi la véritable négociation collective ne peut pas exister*.

Dans son exposé sur « La législation du travail, liberté, peur et conflit », Roger Chartier a tiré les conclusions suivantes:

> « La grève, quand elle se produit, est coûteuse et douloureuse pour les parties concernées et parfois pour le public en général; elle n'en est pas moins un signe sensible de la vitalité d'une société et de la liberté qui y règne... »
>
> « La grève est une déclaration d'indépendance: elle témoigne de la liberté d'un groupe de travailleurs qui refusent l'offre du patron en lui refusant collectivement leur capacité de travail; elle témoigne également de la liberté de l'employeur de provoquer plus ou moins directement une épreuve de force avec le syndicat qui représente ses employés... »
>
> « La liberté, dira-t-on, coûte fort cher; mais il faut se garder de la détruire par une ardeur trop grande à en éliminer les présumés inconvénients. Il ne faut pas s'effrayer au point où, pour faire disparaître la possibilité de certains conflits désastreux, on consente au tragique déclin d'une indépendance pas assez appréciée parce que pas assez chèrement acquise. » [1]

LA CAPACITÉ DE PAYER COMME CRITÈRE

L'action du gouvernement comporte un autre élément capital dont la portée pourra affecter toute l'économie de la négociation collective

(1) *Relations Industrielles*, vol. 13, no 3, juillet 1958, p. 308.

au pays. *La signification fondamentale du geste du gouvernement est d'établir « la capacité de payer » comme le SEUL critère déterminant en matière de salaires et conditions de travail.* En même temps, le gouvernement déclare publiquement qu'il accepte l'entière responsabilité de régler la question de « capacité de payer », question qu'il faut régler AVANT toute entente collective. Ceci implique, nécessairement, que les chemins de fer ne seront plus que des spectateurs intéressés et que les négociations collectives se feront entre les syndicats et le gouvernement.

La sentence arbitrale majoritaire du tribunal présidé par le juge Milvain avait recommandé une augmentation se chiffrant par environ 14 cents l'heure sur une période de deux ans. Or, et la sentence est très explicite là-dessus, cette recommandation TIENT COMPTE des difficultés financières des chemins de fer à cause du blocage des tarifs-marchandises et de la structure de ces tarifs. Comme le disait le juge Milvain:

> « A une époque où la situation financière des chemins de fer ne s'améliore pas et où les tarifs-marchandises sont immobilisés il n'est peut-être pas sage de chercher à faire disparaître cet écart (entre les salaires des travailleurs de l'industrie des biens durables et ceux des employés des chemins de fer) mais il est sûrement juste et raisonnable de l'empêcher de s'élargir. » [2]

Il est donc très clair que les arbitres auraient recommandé une hausse de salaires encore plus forte, suffisante pour « faire disparaître cet écart » au lieu de « l'empêcher de s'élargir », *n'eut été la situation financière des chemins de fer.* Le gouvernement Diefenbaker, cependant, a mis de côté les facteurs qui ont amené les arbitres à recommander l'augmentation de 14 cents, pour ne retenir que la seule question de la « capacité de payer ». Il n'est pas besoin d'être clairvoyant pour prévoir que le précédent créé par M. Diefenbaker se fera sentir dans les négociations collectives qui s'en viennent dans toutes les industries, et surtout là où les prix sont régis par l'Etat. Désormais, les employeurs pourront dire aux syndicats: « allez négocier avec le gouvernement ».

HISTOIRE DES NÉGOCIATIONS DANS LES CHEMINS DE FER

Jetons un coup d'oeil sur l'historique des négociations collectives entre les chemins de fer et leurs employés non-itinérants.

A la fin de la première guerre, en 1918, le gouvernement canadien, A LA DEMANDE DES COMPAGNIES, a rendu applicable aux cheminots canadiens, par arrêt ministériel, l'échelle de salaires en vigueur aux Etats-Unis. Cette égalité a duré jusqu'en 1922, alors qu'un écart toujours grandissant commençait à se dessiner (la différence est maintenant d'environ 28 p.c.). De temps à autres, comme en 1948 et en 1952, les syndicats au Canada ont invoqué l'écart de salaires canado-américain pour justifier leurs revendications, mais sans succès. Durant l'arbitrage en 1952, présidé par le juge Kellock, les chemins de fer ont pro-

(2) *Gazette du Travail*, octobre 1960, p. 1077.

posé d'utiliser comme barème les salaires dans les industries des biens durables. Depuis, tous les tribunaux d'arbitrage ont effectivement motivé leurs sentences sur cette comparaison.

Or, en 1956 et encore en 1959 et 1960, les chemins de fer ont changé d'idée, et ont préconisé des critères et points de repère tout à fait différents, pour remplacer l'industrie des biens durables. Les tribunaux d'arbitrage ont repoussé, cependant, ces nouveaux barèmes avancés par les chemins de fer, pour retenir celui des biens durables. Ainsi, dans les négociations de 1960, les syndicats avaient demandé une hausse de 7 p.c. plus 12½ cents l'heure, soit environ 25 cents l'heure, afin de remettre le salaire moyen des cheminots sur un pied d'égalité avec celui dans l'industrie des biens durables.

Comme on l'a signalé plus haut, les arbitres n'ont recommandé une augmentation globale de 14 cents, CE QUI LAISSERAIT UN ECART de 8 p.c., en faveur des employés dans l'industrie des biens durables à la fin de 1961 et ceci à cause de la situation financière des chemins de fer et du blocage des tarifs-marchandises.

Les tribunaux d'arbitrage ont toujours pris en considération la « capacité de payer » des chemins de fer et ils ont, en effet, modifié leurs recommandations en conséquence. Or, les arbitres ont également donné raison à l'attitude des syndicats, à l'effet qu'on ne saurait demander aux seuls employés de subventionner les chemins de fer, dont la situation financière relève, essentiellement, des décisions et de la politique de l'Etat. Le juge Wilson, qui présidait le tribunal d'arbitrage en 1950, a dit ceci:

> « Nous convenons que l'état financier des sociétés ferroviaires ne peut-être invoqué afin de laisser se perpétuer toute injustice envers leurs employés. Nous reconnaissons avec les syndicats que les cheminots ne doivent pas être tenus d'accepter des salaires inférieurs à la normale et des heures de travail oppressives afin de combler les déficits des compagnies. S'ils ont droit à des salaires plus élevés, on doit les payer et le public doit en assumer le coût. » [3]

Le juge en chef Sloan a déclaré, dans sa sentence exécutoire en 1954:

> « J'ai l'impression qu'en cherchant des moyens de restreindre les dépenses, les chemins de fer demandent, en réalité, aux hommes et aux femmes qui font partie du personnel sédentaire d'accepter des conditions moins favorables que celles dont on jouit maintenant dans des industries comparables... En ce sens, les employés des chemins de fer représentés devant moi sont appelés à subventionner les effets d'une politique nationale. » [4]

Dans la sentence la plus récente, celle de 1960, le juge Milvain a résumé le problème comme suit:

(3) *Gazette du Travail*, juin 1956, p. 660.

(4) *Gazette du Travail*, janvier 1955, pp. 54-55.

« D'après les témoignages, il est clair que, dans une grande mesure, l'embarras dans lequel se sont trouvés les chemins de fer par suite de leur incapacité d'obtenir un revenu plus élevé de leur exploitation est dû au programme ministériel qui s'exprime sous forme de tarifs statutaires et de règlements gouvernementaux. La commission doit, bien entendu, supposer que le programme ministériel a pour objet le bien public. Cependant, il est également clair que les employés ferroviaires ne devraient pas être les seuls à subventionner le programme ministériel par la restriction de leurs gains. C'est certainement sur tous les membres de la collectivité que ce fardeau doit retomber. » [5]

A la lumière de ces opinions des divers tribunaux d'arbitrage, la déclaration de la Fraternité canadienne des employés des chemins de fer et du transport n'est pas trop exagérée:

« . . . Le gouvernement, dans son empressement à se plier aux ordres et aux désirs des chemins de fer, a détruit, peut-être à tout jamais, la « machine » de conciliation péniblement montée à coup d'essais et d'erreurs au cours d'une période de 50 ans. » [6]

MODÉRATION DES DIRIGEANTS OUVRIERS

Signalons enfin deux autres aspects significatifs de la situation. Il est remarquable que le geste du gouvernement n'a provoqué aucune réaction massive du côté du mouvement syndical en général, ou de la part des fraternités des cheminots en particulier. Il est vrai que les chefs syndicaux, dont MM. Hall et Jodoin, ont vivement critiqué la Loi avant et après son adoption. Mais pas de « marche sur Ottawa », pas d'appel aux syndiqués de faire une protestation d'envergure contre le projet de loi pendant qu'il était devant les députés. A la Chambre des Communes, les députés CCF ont dénoncé vigoureusement le projet de loi, mais ils n'ont pas essayé de retarder l'adoption du projet, ce qu'ils auraient pu faire, en toute probabilité, pour au moins quelques jours, afin de permettre la grève de commencer. M. Argue, chef du CCF aux Communes, avait même déclaré aux journaux que son groupe ne ferait rien pour prolonger le débat au delà du 3 décembre, jour où la grève devait commencer. Le député CCF Frank Howard de Colombie-Britannique s'est désolidarité de cet engagement pris par son chef, mais, en fin de compte, la Loi était adoptée le soir du 2 décembre.

On se rappelle qu'en 1954, les syndicats avaient accepté de se soumettre à l'arbitrage exécutoire lorsque le premier ministre Saint-Laurent avait menacé de convoquer le Parlement pour imposer l'arbitrage exécutoire. M. Hall avait déclaré:

« . . . La déclaration du premier ministre relative à la convocation d'une session spéciale du Parlement pour étudier la question suivant la fixation de la date d'abandon du service implique naturellement que l'arbitrage du règlement sera imposé comme il l'a été dans un différend antérieur.

(5) *Gazette du Travail*, octobre 1960, pp. 1075-76.
(6) *Transport canadien*, décembre 1960, p. F-143.

« La certitude qu'il en sera ainsi me pousse à recommander d'accepter maintenant l'arbitrage, ce qui obviera à la nécessité de convoquer une session spéciale du Parlement et soulagera le pays des frais qu'elle occasionnerait. » [7]

On est porté à croire que les dirigeants prudents et d'esprit plutôt conservateur des syndicats de cheminots sont enclins à accepter stoïquement tous les coups, mêmes graves, qui leur viennent de l'Etat, plutôt que de mobiliser leurs membres et le mouvement syndical en général dans un lutte d'envergure.

INQUIÉTUDES POUR L'AVENIR

Ceci nous amène à notre dernier point. Durant le débat aux Communes, plusieurs députés ont démontré leur inquiétude sur l'effet possible de cette Loi sur la position des dirigeants « sérieux » des syndicats. Ainsi, l'hon. Paul Martin a déclaré:

« ... This measure may well imperil the leadership of the railway workers, a leadership which, in the person of Mr. Frank Hall, has been responsible and honourable leadership, exercised in the face of great difficulties. If there is raiding, if there are wildcat strikes, the government will have to accept some responsibility for this situation. » [8]

M. Douglas Fisher, député CCF a ajouté que, selon son information il y aurait un malaise parmi les employés des chemins de fer.

« ... the railway labour movement is getting rather tired of statesmen as leaders. They are looking for militancy. This bill puts the union leadership in a very difficult position ... » [9]

Dans une situation où l'emploi dans les chemins de fer baisse d'année en année (le nombre des employés non-voyageants régis par les conventions collectives a passé de 148,000 en 1950 à 115,000 en 1960) et où les chemins de fer et le gouvernement travaillent ensemble pour empêcher les employés d'obtenir justice, on peut s'attendre à ce que les dirigeants syndicaux aient à faire face à un mécontentement croissant parmi leurs membres. Comme le professeur Stuart Jamieson l'avait signalé en 1954:

« ... As would be expected under such circumstances, unions in the railways and public utilities have been the traditional models of prudence, conservatism and « responsibility ». They have paid a price for these virtues during the present era of inflation and economic expansion, however, and where the price has come too high they have ceased to be virtuous. » [10]

(7) *Gazette du Travail*, janvier 1955, p. 50.
(8) *Hansard*, 1er décembre 1960, pp. 373-374.
(9) *Hansard*, 1er décembre 1960, p. 398.
(10) *The Canadian Journal of Economics and Political Science*, May 1954, p. 150.