

## L'année de Drapeau sans métro

John Willis

L'héritage germanique  
Numéro 109, printemps 2012

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/67620ac>

[Aller au sommaire du numéro](#)

### Éditeur(s)

Les Éditions Cap-aux-Diamants inc.

### ISSN

0829-7983 (imprimé)  
1923-0923 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

### Citer cet article

Willis, J. (2012). L'année de Drapeau sans métro. *Cap-aux-Diamants*,(109), 36–38.

# L'ANNÉE DE DRAPEAU SANS MÉTRO

Récemment, au Musée canadien des civilisations, nous avons organisé un colloque sur la décennie 1960. Dans son mot de bienvenue aux participants, Moira McCaffrey, vice-présidente de la Direction de la recherche et des collections du Musée canadien des civilisations, nous a raconté son souvenir impérissable de l'été 1967, alors qu'en compagnie de sa meilleure amie elle faisait, jour après jour, le trajet de sa résidence à Verdun jusqu'au site de l'Expo 67. Succédant à Moira au micro, j'ai fait état des nombreux changements dans la société survenus pendant les années 1960, rappelant la Révolution tranquille, au Québec, qui illustre l'ampleur des modifications en cours un peu partout en Occident. J'ai fait état de la grève des transports en commun à Montréal, en 1967, qui traduit bien l'importance des mouvements ouvriers et syndicaux au cours de cette décennie. J'ignorais que le militantisme des uns pouvait forcer les autres à marcher... de Verdun à l'île Notre-Dame!

Je ne me souvenais pas de cette grève. J'en ai vu d'autres depuis. Comme plusieurs, mon souvenir de l'Expo 67 baigne dans une atmosphère de nostalgie où tout le monde il est beau, tout le monde il est gentil. Le spectre des contradictions et des tensions est plutôt associé à la période qui précède les Olympiques de 1976, alors que la magie de Jean Drapeau opère de moins en moins. Pourtant, il ne manque pas de turbulence au Québec pendant ces années. Pensons aux premières bombes placées par les membres du FLQ en 1963. Le « Vive le Québec libre » de Charles de Gaulle (1967) inspiré par les indépendantistes qui ont offert un accueil agité à la reine Elizabeth, en 1964, avant de prendre part aux élections provinciales de 1966. À travers tout cela, dans le centre et l'est

de la métropole, la marmite est en ébullition! Face à un leadership de plus en plus francophone, qui a les moyens de ses ambitions financières et politiques et qui dispose d'un appareil médiatique complet (journaux, radio, télé et expertise de marketing), face à une fierté bourgeoise se dresse, en contrepartie, dans les tavernes, les sous-sols d'église et les lieux de travail, un mouvement social aux couleurs syndicales qui remet en question, du moins pour un certain temps, le discours de l'élite. Bref, à l'été 1967, il n'y a pas unanimité parfaite à Montréal sur le plan social. Il existe des fissures comme le montre cette grève.

Si vous tournez les pages du *Montréal-Matin*, de juin à septembre 1967, vous verrez des nouvelles et des publicités qui annoncent un temps nouveau : le canal 10 (CFTM) souligne ses six ans de diffusion. Dupuis frères propose une vente-choc « À deux pas seulement du métro », ce même métro qui fut construit en 1966. Chez Simpson, le magasin de la succursale Fairview est ouvert une heure plus tard en soirée que son vis-à-vis rue Sainte-Catherine. Le centre commercial Fairview, à Pointe-Claire, fut inauguré en 1965. Le premier vol d'Air Canada, de Montréal à Los Angeles, a lieu le 29 septembre (1967). Pour ceux qui préfèrent demeurer sur terre, il y a des automobiles que l'on peut se procurer à crédit à un taux variant entre 8,5 et 14 %. Et comment oublier ces cigarettes portant le nom d'Expo 67 : la cigarette qui est « sur toutes les lèvres ».

Dans le *Montréal-Matin*, comme dans les autres journaux, la fièvre de l'Expo bat son plein. Chaque jour, on rapporte le nombre de visiteurs qui dépasse souvent les attentes. L'assistance pour la seule journée du dimanche 30 avril constitue un record inégalé : l'Expo accueille 569 500 personnes. De notre

maison, on pouvait apercevoir la file de voitures qui s'étendait comme un seul reflet au soleil entre les autoroutes Bonaventure et Décarie. Plusieurs milliers de travailleurs et de visiteurs convergent vers le site jour après jour. Cela requiert tout un dispositif en termes de transport en commun. À la Commission des transports de Montréal, on a prévu le coup : le métro de Montréal dessert l'île Sainte-Hélène et relie la rive sud et la ville de Montréal au site de l'Exposition universelle. La flotte d'autobus est renouvelée : on ajoute 100 autobus modernes à l'été 1967 et 150 autres l'année suivante. L'Expo pousse les organisateurs du transport en commun, et du transport en général, à redéfinir les aires de déplacement sur et autour de l'île. D'une certaine manière, nous vivons encore dans ce cadre urbain.

L'été de 1967 se déroule comme une grande fête à Montréal. Vers la fin de l'été, des nuages se pointent à l'horizon. Les employés de la Commission de transport de Montréal, nouvellement regroupés, en 1965, au sein de la Centrale des syndicats nationaux, bénéficient d'un contrat de travail d'une durée de trois ans, rétroactif à 1964, qui prend fin à l'été 1967. Les syndicats savent fort bien que la Commission a besoin de garder ses autobus sur la route et ses voitures de métro sur les rails, afin de faciliter l'accès à des millions de visiteurs au site de l'Exposition universelle. Les responsables de la Commission des transports, de l'Expo, les élus municipaux, les leaders d'opinion, tout ce beau monde est pris de court par la détermination des employés à bien mener leur lutte à terme.

Début septembre, les chauffeurs font la grève du zèle. Ils refusent de faire du surtemps. Ils roulent au ralenti, circulant parfois à 20 milles à l'heure sur le pont Jacques-Cartier. Les employés de garage

et d'entretien manifestent leur mécontentement. Même les cadres – inspecteurs, employés de bureau, surveillants et contremaîtres – s'impliquent. Durant la semaine du 12 septembre, l'ensemble des 6 300 syndiqués de la Commission, tous affiliés à la CSN, accordent un mandat de grève sans spécifier la date du débrayage. Les pages du *Montréal-Matin* se font rassurantes pour les amateurs des Canadiens de Montréal : Béliveau signe son nouveau contrat (13 septembre), le camp d'entraînement s'ouvre le 15 septembre, on voit à la une des photos de Lorne Worsley, John Ferguson et Jean-Claude Tremblay. Mais on raconte aussi que la grève des transports est inévitable (14 septembre). S'il y a eu injonction de l'employeur contre la grève du zèle, la CSN est néanmoins parvenue à faire l'unité au sein de ses troupes : chacun des cinq syndicats s'engage à poursuivre la négociation solidairement et conjointement. Aux dires de Marcel Pépin, nouveau président de la CSN depuis 1965, les syndicats désirent négocier « le plus possible ». Il voulait peut-être dire, le plus possible ensemble et non pas séparément.

Pour appuyer ses revendications salariales, le syndicat compare le salaire horaire des employés de la CTM à celui des employés de la Ville; le chauffeur d'autobus reçoit 2,77 \$ l'heure, l'opérateur de balai à la Ville de Montréal, 3,32 \$. On constate les mêmes disparités entre mécaniciens, machinistes et électriciens selon qu'ils travaillent à la Commission ou à la Ville, toujours en la faveur de cette dernière. On exige la parité avec les employés de la Ville de Montréal et avec ceux d'autres villes du Canada. Les patrons de la Commission rétorquent qu'il faudrait 24 millions de dollars de plus en revenus d'exploitation pour satisfaire ces exigences salariales, ce qui pourrait entraîner une substantielle augmentation des tarifs. Le lundi 18 septembre, on doit débattre en cour du renouvellement de l'injonction temporaire. Le syndicat ne prend pas ce processus judiciaire au sérieux et refuse



La une du *Montréal-Matin*, 22 septembre 1967. À cause de la grève des transports en commun, il y a beaucoup de circulation dans le centre-ville de Montréal. (Photo gracieuseté de *La Presse*.)

de se présenter. Deux jours plus tard, la Commission fait parvenir une lettre avisant le syndicat qu'elle suspend les négociations avec les deux syndicats de cadres jusqu'à la fin du conflit. On prétend que ceux-ci n'avaient pas le droit de se regrouper en syndicat. La lettre met le feu aux poudres. Pépin parle de pure provocation. Le soir du 20 septembre, tous les employés sont convoqués à une réunion extraordinaire à l'aréna Paul-Sauvé qui peut accueillir

4 000 personnes. Bien que j'ignore le nombre exact de participants, il y en avait sans doute assez pour faire une chaude ambiance. Au micro, Robert Burns, négociateur pour la CSN, lit la lettre devant l'ensemble de l'auditoire. À ses yeux, cette lettre représente la plus récente d'une série de gifles à l'égard des syndiqués de la part de l'employeur. Tour à tour, les cinq syndicats votent en faveur de la grève. L'atmosphère tourne à l'euphorie militante. Quelques-uns

crient : « Mort à la CTM! » Le directeur de la grève promet : « On va se battre jusqu'à la fin ». Les esprits s'échauffent. Le débrayage débute tôt après minuit. Selon le journal, c'est la panique sur le site de l'Expo avant même le déclenchement de la grève. Les panneaux électroniques et les haut-parleurs annoncent dès 22 h 45 (le 20 septembre) que la grève est imminente. Les gens continuent d'arriver par métro. Ils sont prévenus de rebrousser chemin. À minuit, il reste encore 50 000 fêtards à La Ronde. On mobilise une flotte de taxis, des petits bus et même des traversiers (en direction de Longueuil) afin d'évacuer les lieux. Pendant ce temps, sur l'île, l'absence d'autobus se fait ressentir. Une foule sortant du spectacle du cirque de Moscou à l'aréna Maurice-Richard constate, non sans frustration, que les autobus se dirigent tous vers le garage. Dans l'est de la ville, à l'angle des rues Sherbrooke et Viau, des files de centaines de personnes attendent l'autobus. Le 22 septembre est le jour du Danemark à l'Expo. Les Montréalais devaient s'interroger sur l'image de leur ville aux yeux de la princesse danoise représentant son pays.

22 septembre : la une du journal titre : « Pépin dit non. Nouvelles offres, nouvelle impasse ». Une grande photo montre une armée d'automobiles quatre ou cinq rangées de large, dans la rue Sainte-Catherine. Les voitures sont remplies de passagers. Il y en aurait 100 000 de plus dans les rues de Montréal selon le *Montréal-Matin*. On voyage sur le pouce. On prie les auto-stoppeurs de signaler qu'ils se dirigent à l'Expo en affichant une carte portant le mot Expo ou en faisant un « X » avec leurs mains. On organise le transport. De la rive nord, on peut prendre un train à la Gare centrale

jusqu'au monument des Irlandais, près de l'autostade et l'entrée de l'exposition. On peut s'y rendre aussi par autobus de la compagnie Chambly Transport qui fait la navette entre la ville, la rive sud et l'île Sainte-Hélène, en passant par le pont Jacques-Cartier.

La grève s'étire. Les deux parties échangent des coups par médias interposés. Les offres feront des syndiqués les chauffeurs les mieux payés au Canada, de dire la Commission. Le syndicat qualifie ces mêmes offres d'inacceptables et peu sérieuses (22 septembre). Le journal de fin de semaine (23 septembre) comporte des annonces, pleines pages, de la Commission : « Offre finale et réaliste »; et du syndicat : « Non les chauffeurs n'ont pas de pause café ». Notons que dans sa mise en pages, le syndicat fait l'utilisation efficace de la photo, alors que les annonces de la Commission ne contiennent qu'un texte alimenté de chiffres. Parfois on trouve les mêmes bouts de phrase de part et d'autres : « Veut-on faire marcher le public? », demande l'annonce de la Commission (p. 22) tout comme celle de la CSN (p. 26) le 27 septembre.

Dimanche soir (le 24), 4 500 employés de la CTM, réunis au Centre Maison-neuve décident unanimement de poursuivre la grève. Leur négociateur, Robert Burns, y va d'une lecture fort critique des dernières offres patronales et s'en prend à la façon de négocier de la Commission qui a l'habitude de divulguer ses offres aux médias en même temps, ou presque, qu'elle les livre aux syndicats. Bref, en termes de militantisme, la grève est toujours dans la phase ascendante.

Lorsque survient l'injonction du gouvernement du Québec, le 12 octobre, le syndicat, l'enthousiasme des membres aidant, peut choisir de l'ignorer. L'État

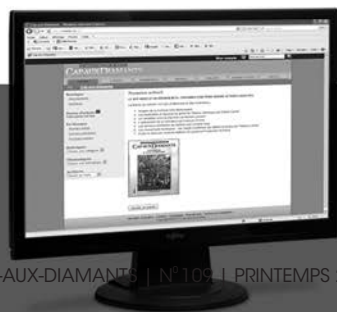
doit avoir recours à une loi spéciale, le Bill 1 (débatte en chambre le 20 octobre) afin de forcer le retour au travail des employés de la CTM le 21 octobre. À l'occasion d'une réunion de quelque 500 personnes, toujours à l'aréna Paul-Sauvé, on recommande aux grévistes de retourner au travail en dedans de 48 heures. De toute manière, les autobus roulaient déjà dans les rues de Montréal. Le débrayage étant terminé, il y aura par la suite un processus de conciliation, présidé par un juge de la Cour supérieure. On parvient à une entente sans recours à l'arbitrage.

À court terme, donc, c'est le retour à la normale à Montréal comme à l'Expo. Plus de 221 000 visiteurs peuvent parcourir le site lors de la dernière journée de l'exposition, le 29 octobre. Parmi eux, plusieurs s'y rendent en autobus et en métro. Le calme est revenu. Mais pour combien de temps? La vague de contestation ouvrière prend de l'ampleur : surviendront peu après d'autres grèves comme celle des postiers, en 1968, et le Front commun, en 1972. Les étudiants descendent dans la rue, les femmes sont en colère. Une bonne part de toutes ces énergies se retrouve au sein du mouvement indépendantiste. Elles y resteront le temps d'une génération. Après quoi, elles s'envoleront de nouveau. Où vont-elles atterrir? Voilà la question. ■

**John Willis**

**Musée canadien des civilisations**

Je remercie Margaret Benetto qui a parcouru pour nous les pages du *Montréal-Matin*. Nous avons consulté la documentation conservée aux archives de la Société de transport de Montréal, mais nous sommes loin d'avoir fait le tour du sujet.



**NOUVEAU SITE WEB**  
[www.capauxdiamants.org](http://www.capauxdiamants.org)