



LA GRÈVE A ÉTÉ UN SUCCÈS NON SEULEMENT PARCE QU'ELLE A REMPORTÉ LA LUTTE POUR LA SÉCURITÉ SYNDICALE, MAIS AUSSI PARCE QU'ELLE A PERMIS D'ÉTABLIR LA LÉGITIMITÉ DES SYNDICATS AU CANADA.



Des femmes participent au piquet de grève sur la rue Charles, à Windsor



LA GRÈVE DE L'USINE

FORD DE WINDSOR,

en 1945

En 1945, les membres de la section locale 200 des TUA, à l'usine Ford de Windsor, en Ontario, font de la « sécurité syndicale » une de leurs principales revendications.

De nombreux employeurs souhaitent utiliser la fin de la guerre comme prétexte pour retourner aux conditions qui prévalaient avant la guerre, alors que les travailleurs n'avaient pas le droit de former des syndicats. Pour s'assurer de conserver ses acquis, la section locale 200 demande à son employeur d'accepter la formation d'un atelier syndical et la retenue à la source des cotisations syndicales. Ford a accordé ces conditions aux travailleurs de son usine de la rivière Rouge à Detroit, en 1941. Il était essentiel d'obtenir la sécurité syndicale afin de permettre au syndicat de représenter efficacement ses membres. Durant la guerre, les TUA devaient percevoir les cotisations directement de leurs membres, sur une base mensuelle. Comme le syndicat compte des milliers de membres, cela devient une activité à plein temps et limite son fonctionnement.

Les négociations sont suspendues et, le 12 septembre 1945, 11 000 travailleurs de l'usine Ford déclenchent une grève qui durera 99 jours. La grève de l'usine Ford de Windsor en 1945 marque l'histoire. Non seulement pose-t-elle le principe de la sécurité syndicale, mais elle permet également de conserver les gains acquis par le syndicat pendant les années de guerre où régnait le plein emploi. Les syndicats peuvent désormais prendre leur place en tant qu'élément



Le 12 septembre 1945, les grévistes organisent un piquet de grève devant l'usine 1, bloquant les portes de la rue Sandwich

légitime de la société canadienne. Au début de la grève, la Deuxième Guerre mondiale vient à peine de se terminer. Des milliers de soldats reviennent au Canada et réintègrent le monde du travail. Les entreprises cherchent à revenir aux conditions de l'avant-guerre, alors qu'elles exerçaient un plus grand contrôle sur leurs travailleurs. En défiant la plus importante société du pays, les travailleurs de Ford tracent la voie en établissant un climat de confiance et prouvent aux travailleurs canadiens que cela vaut la peine de lutter pour obtenir des gains.

LE BLOCUS

Durant la grève, les grévistes ferment la centrale électrique de la société, arrêtant par la même occasion le système de chauffage de l'usine. À mesure que l'hiver approche, la pression s'intensifie pour faire redémarrer la centrale. La commission de police de l'endroit propose alors de recourir à la force, ne tenant pas compte de l'avis du maire, Art Reume, qui appuie la grève. Au même moment, la province envoie des centaines d'agents de la Police provinciale de l'Ontario et de la GRC. Roy England, président de la section locale 200 des TUA, exprime son indignation par rapport à la menace croissante d'une attaque policière :

« Les membres de la commission de police proposent de faire appel aux policiers pour passer outre aux lignes de piquetage et escorter des gardiens à la centrale électrique, ce qui n'est rien de moins qu'une tentative de briser la grève. Ce n'est pas pour cela que nos soldats qui rentrent au pays et les travailleurs de la production ont combattu pendant la guerre et qu'ils ont si glorieusement aidé le Canada à jouer son rôle dans la victoire. »

Mary E. Baruth-Walsh et G. Mark Walsh, *Strike : 99 Days On The Line*, p. 66.

Le 5 novembre, la tension monte alors que 8 000 travailleurs provenant de 25 usines, mobilisés par la section locale 195, débrayent en solidarité avec les travailleurs de Ford. Ils tiennent bon pendant un mois sans toucher d'indemnités de grève. Le lendemain, le syndicat, anxieux d'éviter un bain de sang, organise un blocus d'automobiles et de camions s'étendant sur 20 blocs autour de la gigantesque usine de Ford.

Dans l'extrait suivant, le directeur canadien, George Burt, décrit le blocus de Windsor.

« À cette époque, nous n'étions pas aussi bien nantis que les Américains et, par conséquent, nous n'étions pas aussi nombreux à posséder une automobile, mais la plupart des travailleurs qui en avaient une ont répondu à notre appel, et ils ont bloqué les rues de sorte que les moyens de transport public ont été pris au piège dans la congestion en descendant la promenade Riverside, renforçant malgré eux notre blocus.

Les chauffeurs d'autobus de la ville étaient syndiqués, et je ne sais pas s'ils ont agi de manière intentionnelle, mais ils se sont empêtrés dans cet immense embouteillage d'automobiles. Nous avons toutefois fait une erreur. Il y avait un homme qui transportait du poisson et, à notre invitation, il a laissé son camion au milieu de la manifestation. Il y est resté pendant des jours et lorsque le temps s'est réchauffé, nous avons beaucoup regretté d'avoir invité le poissonnier. »

Where Was George Burt?, brochure des TUA, p. 40.



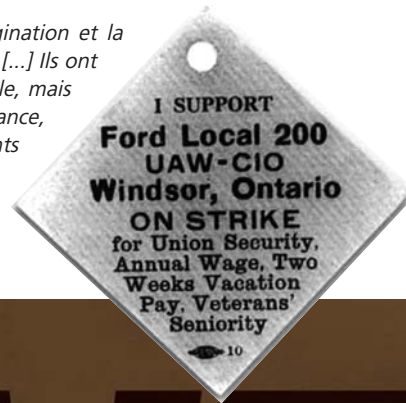
Des agents de la Gendarmerie royale du Canada débarquent d'un avion nolisé en provenance d'Ottawa, le 5 novembre 1945

Trois jours plus tard, le blocus était levé. Nous avons gagné. La police et la GRC ne sont pas intervenues. Le 23 novembre, après la reprise des négociations, la centrale électrique redémarre avec la permission de la section locale 200.

La grève a reçu un solide appui de la communauté de Windsor. Les soldats qui revenaient du front ont pris part aux manifestations de solidarité dans les rues. Des groupes confessionnels et des entreprises locales ont soutenu les grévistes et leurs familles. Les Dames auxiliaires ont nourri les 11 000 piqueteurs. Les syndicats des quatre coins du pays ont offert un soutien financier.

L'extrait suivant est tiré d'une lettre rédigée par le comité de grève de Ford en 1945 aux syndicats de Toronto pour demander une aide financière.

« Dans toute l'histoire du Canada, aucune grève n'a autant capté l'imagination et la sympathie des travailleurs canadiens que l'actuelle grève de l'usine Ford. [...] Ils ont livré une lutte héroïque non seulement pour garantir la sécurité syndicale, mais aussi pour obtenir de plus longues vacances payées, un régime d'assurance, une hausse des salaires, un salaire minimum vital et d'autres points essentiels pour assurer la sécurité économique des travailleurs. Nous vous



exhortons, vous et vos membres, à faire un don aux grévistes de l'usine Ford dès aujourd'hui, parce que le dénouement de cette grève déterminera les conditions de travail qui prévaudront au Canada pendant les prochaines années. »

Mary E. Baruth-Walsh et G. Mark Walsh, *Strike : 99 Days On The Line*, p. 37.

FIN DE LA GRÈVE

Le 29 novembre, le gouvernement fédéral présente une proposition pour mettre fin à la grève. Cette proposition inclut l'arbitrage exécutoire au sujet de l'atelier syndical et de la retenue à la source des cotisations syndicales. Le 16 décembre, après 99 jours de grève, les membres de la section locale votent pour l'acceptation des conditions et l'autorisation de soumettre la question relative à la sécurité syndicale à l'arbitrage d'un tiers, à condition que l'arbitre soit une personne bien disposée à l'égard du syndicat. La décision de l'arbitre, le juge Ivan Rand, accorde la retenue à la source des cotisations syndicales, mais non l'atelier syndical.

La grève est un succès non seulement parce qu'elle remporte la lutte pour la sécurité syndicale, mais aussi parce qu'elle permet d'établir la légitimité des syndicats au Canada. Cette victoire encourage les travailleurs syndiqués du Canada à lutter pour conserver les gains acquis après la guerre. Dans son rapport présenté au Conseil canadien à la fin de la grève, George Burt résume bien le point de vue du syndicat :

« Nous sommes convaincus d'avoir gagné la grève, et nous avons confiance que l'importance de cette grève a permis au gouvernement de mieux comprendre les problèmes des travailleurs syndiqués et que la population canadienne s'est rendu compte que le redressement de l'après-guerre dépend en grande partie du mouvement syndical. Nous croyons que la grève aura comme répercussion de rendre les manufacturiers plus conciliants lorsque nos demandes de hausses salariales seront rendues sur la place publique. »

Rapport au Conseil canadien, les 19 et 20 janvier 1946.

La section locale 200 cherche aussi à obtenir des avantages médicaux, deux semaines de vacances payées et des droits d'ancienneté pour les anciens combattants. Dans un « atelier syndical », tous les employés d'une usine doivent systématiquement adhérer au syndicat en place. Grâce à la retenue à la source des cotisations syndicales, l'employeur prélèvera dorénavant les cotisations syndicales des chèques de paye des membres et les remettra ensuite au syndicat.

En 1941, les TUA de l'usine Ford de Detroit avaient obtenu de très bons résultats grâce à leur blocus.



Le 2 novembre 1945, Henry Howarth diffuse des messages pour appuyer les grévistes, dans une « voiture de sonorisation »

