

HISTOIRE DES DÉBARDEURS DU PORT DE MONTRÉAL

# LA VIE SYNDICALE

*S'unir pour survivre, lutter pour vivre.*

---



Atelier d'histoire des Débardeurs du Port de Montréal



## **PAGE CRÉDITS :**

Recherche : Jean Paul Thomin et l'Atelier d'histoire  
des Débardeurs du port de Montréal

Texte, traduction et concepts : Jean Paul Thomin

Page couverture : Éric Morin

Graphisme et mise en page : Éric Morin

Photo de la page couverture: Déchargement de la mélasse à Montréal  
vers 1947 (Source: Archives d'Ingenium, Collection Le Canada vu par le CN,  
domaine public)



Maison d'édition : L'Atelier d'histoire  
des Débardeurs du port de Montréal

**Ce livre est dédié aux militants de toutes origines qui ont  
forgé l'histoire syndicale des débardeurs de Montréal**



Débardeurs sur les quais. (Source : Archives du local 375 - Original : Musée McCord)

# Table des matières

<b>Introduction</b> .....	8
<b>Note</b> .....	10
<b>Prologue</b> .....	13
<b>I Le droit d'exister 1903-1959</b> .....	27
1.1 - Les associations syndicales permanentes. Le local 373 puis le local 375 : .....	30
1.2 - Le contexte de travail : un environnement pénible pour les débardeurs .....	32
• L'incertitude de l'emploi	
• Les salaires	
• Les débardeurs de Montréal sont également moins payés qu'ailleurs	
• Accidents et maladies	
1.3 – Les premières grèves des débardeurs syndiqués : 1903 et 1907 .....	50
• La grève de 1903 vue à travers les journaux	
• La grève de 1907 vue à travers des extraits des journaux de l'époque	
1.4 - Montréal ouvrier d'hier à aujourd'hui .....	82
1.5 - Le paysage quotidien du débardeur .....	84
• Locaux syndicaux	
1.6 - Évolution historique du local: 1910 –1959 .....	96
<b>II Le fonctionnement du syndicat</b> .....	111
2.1 - Contexte général .....	112
• Comment devenir membre	
• Qui est l'employeur	
2.2 - La constitution du local et les règles .....	124
2.3 - L'Assemblée générale .....	128
2.4 - Un écho des journaux au fonctionnement interne du syndicat .....	134
2.5 - Donner et soutenir .....	136
2.6 - La vision du rôle syndical entre 1910 et 1959 .....	140

<b>III Le droit de vivre 1960–1980</b> .....	147
3.1 - Une nouvelle génération .....	148
3.2 - Le survol des évènements : 1960 - 1975 .....	150
• La grève de 1960	
• La grève de 1963	
• La grève de 1966	
• 1967 : Le rapport Picard	
• Le retour en arrière : 1975	
• Réduction de la garantie de salaire et code de discipline : les détails	
3.3 - En grève! Reflets médiatiques des années 60 .....	172
3.4 - Des acquis : .....	182
• Le nouveau fonds de pension	
• La Caisse d'économie	
• La Maison des débardeurs	
• Du coeur et des causes : le soutien des débardeurs à de grandes causes sociales	
- <i>L'appui au Front Commun</i>	
- <i>L'appui à Tricofil</i>	
- <i>L'appui à la grève de la United Aircraft</i>	
- <i>L'appui à la souveraineté du Québec</i>	
- <i>Le soutien au démarrage du Fonds de solidarité</i>	
3.5 - De 1980 à nos jours .....	200
• Les salaires : la stagnation	
• Des progrès sociaux	
- <i>Le programme d'aide aux employés</i>	
- <i>L'arrivée des femmes au Bord-de-l'eau</i>	
- <i>Le Programme des délégués sociaux</i>	
• Dissension, contestation et élections : une vie syndicale animée	
• L'abandon de l'International Longshormen Association	
• Asservis au travail depuis 1875	
• L'influence des années 1960 à 1975	
<b>Conclusion</b> .....	215
<b>Bibliographie</b> .....	218
<b>Iconographie</b> .....	220
<b>Remerciements</b> .....	228



Le Port de Montréal vue de l'église Notre-Dame en 1863



(Source : Wikimedia Commons - Originale : Musée McCord)

## INTRODUCTION

La convention collective c'est le Dow Jones de l'ouvrier. Sa convention définit là où il en est face à son travail et dans quelles conditions il va devoir vivre pour les prochaines années.

***Le mot « vivre » ici n'implique pas seulement le travail  
mais la vie de la famille également.***

Les variations du Dow Jones affectent les actions des financiers mais la convention collective détermine les moyens dont va disposer une famille pour passer à travers les obstacles de l'existence : l'hypothèque ou le loyer, l'éducation des enfants, les vêtements nécessaires, les loisirs, et de plus en plus : les repas et la qualité de la nourriture qui pourra être achetée.

Pour les débardeurs comme pour les autres travailleurs, la convention collective pèse très lourd sur la vie quotidienne. Elle pèse même de plus en plus lourd.

Le Dow Jones mise sur la mémoire statistique pour stimuler les échanges boursiers et garder accroc ses adeptes ; par exemple le Dow Jones a fait 21% de plus qu'en 1942, 12,5 % de moins qu'en 1985, il s'agit d'un record par rapport au sommet atteint en 1997, etc.

L'archivage des statistiques permet aux capitalistes de connaître leur trajectoire au plus petit détail près. S'ils le souhaitent, ils peuvent remonter à un jour précis il y a 50 ans et connaître les chiffres de cette journée pour prendre une décision aujourd'hui.

Les débardeurs malheureusement ne profitent pas de tels avantages. Mais disposer d'une mémoire collective et d'une histoire syndicale leur permettrait à eux aussi de mesurer et d'évaluer leur trajectoire.

## ***Quelle était leur situation il y a 40 ans?***

Les choses se sont-elles globalement améliorées depuis? Dans les cinq dernières années est-ce qu'il y a eu des progrès? Depuis deux ans? Avoir en tête une perspective permet de définir une orientation à long terme pour négocier les conventions collectives et déterminer les buts à atteindre dans cinq ou dix ans.

À court terme la perspective permet de décider des revendications à mettre de l'avant. Parce que ce sont précisément des revendications. Ce n'est pas quelque chose que l'employeur va concéder parce que ça semble raisonnable. Les conditions de vie décentes s'arrachent, une par une.

***Historiquement, rien n'a jamais été donné par le capitalisme, ni aux débardeurs ni aux autres travailleurs.***

Quand la qualité de vie même de l'ouvrier en dépend, et celle de sa famille, la mémoire du travail est essentielle, l'histoire syndicale devient cruciale. Surtout à une époque où les reculs sur les droits humains et sur les conditions de travail se font à une telle vitesse que dans bien des cas à Montréal et ailleurs, vivre est devenu hors de question. Survivre, parfois dans les pires conditions, est tout ce qu'offre l'employeur. C'est vrai au Québec, en Amérique et c'est vrai ailleurs.

Sur le plan de leur histoire syndicale, l'intérêt des débardeurs est d'observer le parcours qu'ils ont accompli afin de mieux évaluer comment ils se définissent collectivement, quels sont leurs objectifs et éventuellement décider là où ils veulent aller et de quelle manière.

## NOTE

Dans la première moitié du XX<sup>ème</sup> siècle deux hommes vont consacrer des études détaillées sur les débardeurs de l'époque et leurs conditions de travail et de vie. D'abord le sociologue Charles Barnes à New-York qui publie en 1915 « The Longshoremen » après avoir passé des mois sur les quais à observer ce qui s'y déroule. Et à Montréal, l'historien Elwyn Bowker va interroger près de 150 débardeurs et colliger des masses de données sur leurs heures de travail, leurs salaires et leurs dépenses pour produire en 1933 « Unemployment Among Dock Labourers in Montreal ».

La première partie de ce livre leur doit beaucoup sans oublier un autre historien; Rupinder K. Johal auteur de : « Responses to Change : Labour, Capital and the State. A study of Montreal Working Class Through an Examination of Strikes and Lockouts in Montreal, 1901-1914. »



Le port de Montréal au début du XX<sup>e</sup> siècle  
(Source : Fonds Edgar-Gariepy Archives de la Ville de Montréal)



Vue aérienne de la jetée Bickerdike (Source : Archives de la Ville de Montréal)



# **Prologue**

*Le sort des débardeurs*

## Une vie éprouvante près du fleuve

Entre 1877 et 1900 l'existence des travailleurs du port s'écrit aussi simplement que le mot « misère ».

Plusieurs raisons l'expliquent, par exemple le manque d'intérêt total des employeurs pour les personnes qu'ils emploient, qui se traduit par des conditions de travail dangereuses et des salaires dérisoires.

Mais c'est également dû au mode de travail aléatoire où le débardeur est payé seulement quand il y a de la demande pour ses services, c'est-à-dire des navires à quai, ce qui l'amène éventuellement à prendre de plus grands risques pour sa vie lorsqu'il trouve finalement du travail. Ce contexte particulier soumet le débardeur à davantage de stress et à de plus grands risques physiques que les autres travailleurs.



*Le débardeur est payé à l'heure. Le travail n'exige pas de qualifications et ceux qui sont sur place au moment où doit commencer l'ouvrage prennent le travail disponible.*

*Le débardeur n'a aucune possibilité de prévoir le revenu du mois, encore moins celui d'une année.*

*Chaque employeur veut s'assurer de garder à portée de main la quantité de main d'œuvre nécessaire pour répondre aux besoins soudain, de telle sorte que de larges réserves de main-d'œuvre, non employée et non payée existent à différents endroits du port.*

*Le manque de coopération entre employeurs empêche les travailleurs de passer d'une compagnie maritime à une autre et d'obtenir ainsi du travail s'il y en a ailleurs au port.*

*(Elwin Bowker « Unemployment Among Dock Labourers in Montreal »)*

Qui sont les travailleurs des quais? Vers 1903 ce sont essentiellement des Canadiens-Français et des travailleurs d'origine irlandaise ou anglaise.



Remorqueur et navire Le Parisien à quai vers 1870 (Source : Wikimedia Commons)



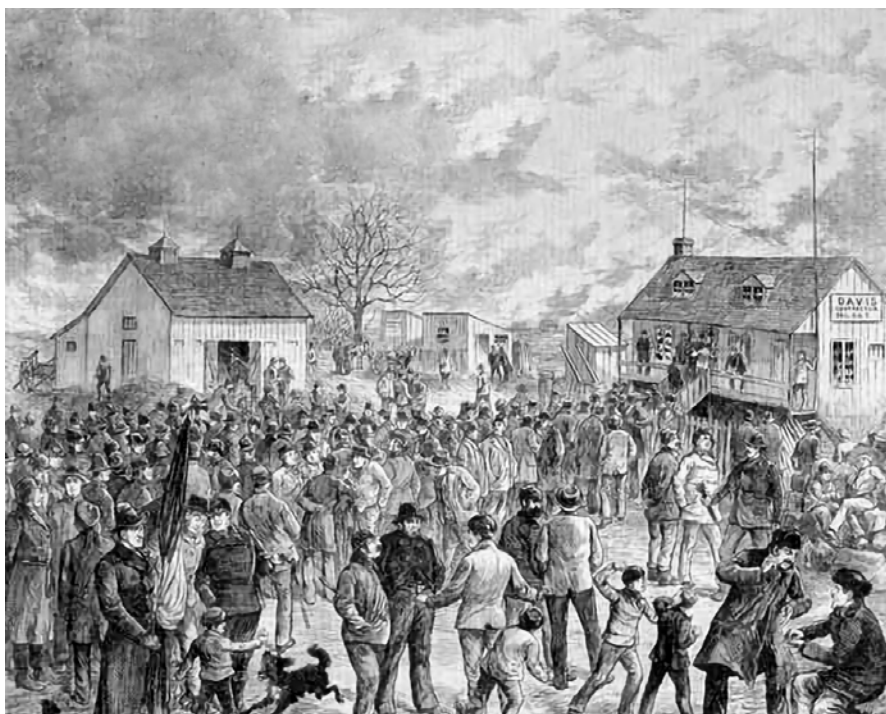
Le port de Montréal en 1867 (Source : Wikimedia Commons)

Durant cette période, la taverne du légendaire Jos Beef est longtemps à la fois le centre social des travailleurs du port, leur source d'information, leur centre médical et leur logement quand ils n'ont pas d'argent pour s'en payer un. L'établissement de Jos Beef, de son vrai nom Charles McKiernan, est le pilier des travailleurs pauvres dont les débardeurs font partie.

Lors de la grève de 1877 les ouvriers du canal Lachine exigent un dollar par jour en salaire, ce qui leur a été promis. Charles McKiernan leur fait livrer un 20 décembre 300 pains, 150 litres de thé et 150 litres de soupes. Il va régulièrement répéter l'expérience de la soupe, préparant d'énormes quantités de nourritures pour les grévistes.



Illustration de chez Joe Beef Canteen.  
(Source : Bibliothèque et Archives nationales du Québec)



La grève des travailleurs du canal Lachine en 1877.  
(Source : Collection EZ Massicotte, Bibliothèque et Archives nationales du Québec)



Photographie d'une peinture du port de Montréal vers 1868.  
(Source : Archives de la Ville de Montréal)

## **Les premiers regroupements syndicaux de débardeurs.**

À partir de 1877, les quais de Montréal voient les premiers efforts de syndicalisation prendre forme alors qu'à Québec, un premier syndicat a été formé dès 1860.

Se syndiquer veut dire aussi, en premier lieu, s'organiser. Mettre les travailleurs du débardage sur la même page va demander du temps et aussi des efforts considérables dans les décennies qui suivent.

Il est possible d'ailleurs que les rivalités linguistiques entre anglophones et francophones aient contribué à ralentir les efforts de syndicalisation au début.

Dans les années 1880 la montée des Chevaliers du Travail (*Knights of Labour*) amène des changements dans la manière de percevoir la syndicalisation. L'un des débardeurs syndicalistes de l'époque, Patrick Dalton explique que les syndicats sont moins concernés par les salaires que par l'amélioration des conditions sociales et morales des travailleurs.

Les Chevaliers du Travail bannissent de leurs rangs les banquiers, les avocats, les capitalistes mais aussi...les taverniers. Les syndicats encouragent activement la tempérance en matière d'alcool.

Quant au concept de la grève, il est considéré comme presque diabolique par les patrons d'entreprise et par...l'Église catholique qui domine la société francophone de l'époque. Il en faut donc beaucoup pour que les travailleurs décident d'arrêter le travail. Lorsque la grève éclate, les salaires très faibles et la précarité du travail sont les principales causes.

## Comme le souligne le sociologue Charles Barnes, qui étudie les débardeurs au début du XIX<sup>ème</sup> siècle :

« ... peu d'employeurs manifestent un intérêt personnel pour la vie des débardeurs ou de leurs familles ou se sentent un minimum de responsabilité vis-à-vis les sérieuses conséquences sur les travailleurs des conditions de travail qu'ils imposent. »

(John M. Glen, directeur de la Russell Sage Foundation en préface du livre « *The Longshoremen* » de Charles Barnes)



Publicité des stevedores Brown and Tierney de Baltimore et Montréal. Les stevedores s'occupent du chargement/déchargement des navires pour certains armateurs et embauchent les débardeurs. (Source: wikimedia commons, 1881, domaine public)

### Les grèves de 1877 et de 1881

La grève de juin 1877 a une cause simple. La compagnie Allan souhaite diminuer le salaire des débardeurs de 20% par jour, soit de 0,15 \$ à 0,12 \$ de l'heure. Environ un millier de débardeurs se mettent en grève le 19 juin pour protester contre cette diminution de salaire.

Le lendemain 20 juin, le journal *La Minerve* annonce que les employeurs maritimes paient 25 cents de l'heure aux briseurs de grève pour décharger un cargo et la compagnie Allan se dit prête à payer plus de 1,50 \$ par jour.

Le 22 juin, le même journal rapporte que les salaires sont de 2\$ par jour pour les briseurs de grève.

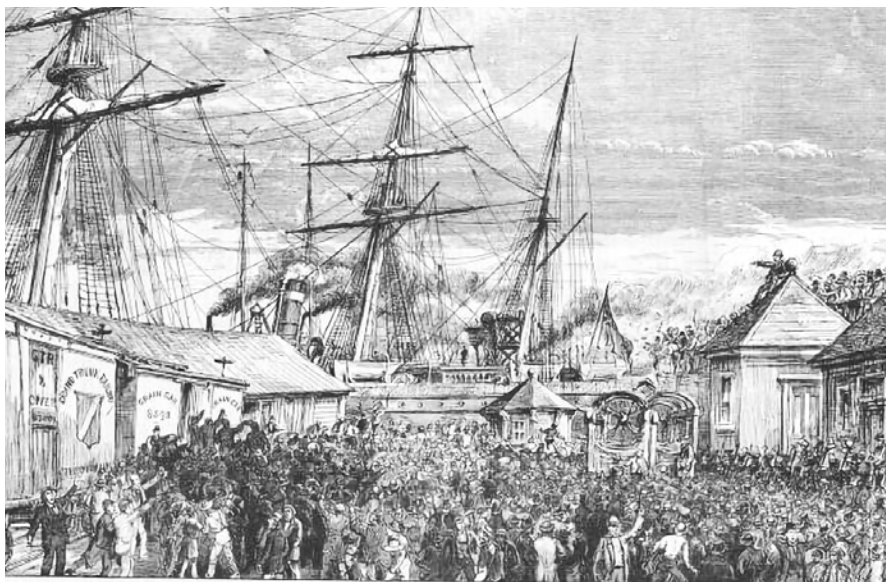
Dans un modus opérandi qui va se répéter au fil des décennies à travers les journaux montréalais, *La Minerve* se fait l'écho des employeurs qui évoquent à la moindre grève le danger d'émeute. Ainsi le 20 juin selon le journal, près de « mille hommes », soutenus par plusieurs centaines de curieux se seraient rassemblés pour empêcher la ligne Beaver d'utiliser des briseurs de grèves.

Une vingtaine d'agents de la « police riveraine », armées de « carabines », réussissent alors à préserver la paix et la justice sur la rue bien nommée du ...Bord de l'Eau.

L'absence d'incidents notables en 1877 n'empêche pas l'armateur Hugh Allan de faire pression sur le maire pour faire intervenir les forces militaires en prétextant le désordre possible. Le 25 juin cependant 121 vaisseaux d'outremer se trouvent en attente dans le port de Montréal et le statu quo finit par s'imposer.

Les débardeurs rentrent au travail mais la diminution de salaire leur est épargnée.

En juin 1881, réunis sous le nom de « Ship's Labourers Society », environ un millier de débardeurs travaillant pour neuf compagnies différentes se mettent en grève. Ils réclament une augmentation de salaire. Après 24 journées de grève, les résultats seront mitigées. Certaines compagnies acceptent de payer l'augmentation, d'autres non. L'organisation mise sur pied par les grévistes va ensuite disparaître.



La grève des journaliers du port de Montréal en 1877.  
(Source : Album de rue Édouard-Zotique Massicotte,  
Bibliothèque et Archives nationales du Québec)



La grève des débardeurs du port de Montréal en 1877.  
(Source : Album de rue Édouard-Zotique Massicotte,  
Bibliothèque et Archives nationales du Québec)



Le port et la rue de la Commune vus du Marché Bonsecours au tournant du 20e siècle.



(Source : Fonds Edgar-Gariépy, Archives de la Ville de Montréal)

## **ENTENDU SUR LES QUAIS!\***

**S**'il ne s'agissait d'une question philanthropique sur le compte de laquelle je me suis livré à une petite enquête, je ne signalerais pas ici une classe d'accidents dont, hélas ! nous entretenons trop souvent les journaux quotidiens.

*Vous vous imaginez peut-être que je vais vous causer d'écrabouillages dus à des véhicules trop rapides. Eh ! bien, non, à un autre tantôt ce chapitre; je fais simplement allusion aux nombreux morts et aux accidents dont nos débardeurs montréalais sont les victimes.*

*Peu ou point de semaines s'écoulent sans qu'on ait à signaler, soit de jour, soit de nuit, l'appel d'une de nos ambulances sur les quais. La voiture à la clochette lugubre y allant recueillir un malheureux généralement tombé à fond de cale. Et il en est ainsi tant que la navigation est ouverte dans notre port.*

...

*Pour beaucoup de débardeurs, la belle saison est par excellence celle de la moisson. Quand vient l'automne, avec les derniers beaux jours, le trafic augmente. L'hiver approche, les compagnies de navigation aiguillonnent leurs équipes de manoeuvres, et dare-dare on travaille sans relâche.*

*L'homme devient machine, parfois la main-d'oeuvre fait défaut, il redouble alors les heures de travail et s'épuise pour que les petits aient du pain dans la huche, l'hiver venu. Je connais des débardeurs qui, de ce temps-ci, passent trois fois vingt-quatre heures sans fermer les yeux. Sans cesse à la besogne, ils se meuvent ainsi que des automates, les paupières lourdes, les membres engourdis. Mais, comme il y a une limite à tout, il arrive que ces malheureux, épuisés, perdent l'équilibre auprès d'une écoutille ouverte et piquent une tête à fond de cale. La mort cueille une nouvelle victime, une famille pleure son chef ou un de ses enfants, les journaux relatent le fait brutal, et... tout est dit.*

*Franchement, devrait-il en être ainsi ? L'autorité ne devrait-elle pas intervenir ? Servant la cause de l'humanité, ne devrait-elle pas voir à ce*

*que de tels abus, imposés ou volontaires, prissent fin ?*

*On s'apitoie sur le sort d'un cheval harassé, la Société protectrice des animaux punit le cocher qui l'attelle en cet état, tandis qu'on ne dit rien quand des hommes tombent épuisés, sous le fardeau du travail !*

*\*Le travail sur les quais est dangereux et Léon d'Ornano en*

*donne une idée dans un article qui date de 1903 :*

*Chronique : Les échos de Montréal, de l'Album universel du 3 octobre 1903.*

*<http://jeanprovencher.com/2012/10/08/le-travail-force-des-debardeur>*



Débardeurs sur le pont d'un navire (Source : Archives du local 375)



***I- Le droit d'exister***  
1903 – 1959





Place Jacques-Cartier 1901 (Source : Librairie du Congrès américain)

## Les associations syndicales permanentes. Le local 373 puis le local 375 :

Le 17 août 1902, après de nombreux essais infructueux, des débardeurs se réunissent dans le logement d'un compagnon de travail et décident de créer un syndicat, formant le noyau de ce qui devient trois jours plus tard la première véritable structure syndicale des débardeurs, le local 373 de ***l'International Longshoremen's Association (ILA)***, un syndicat américain.



Karl Trolsaas (Source: Archives du local 375)

Karl Trolsaas qui fait partie de l'aventure et qui va demeurer dans l'entourage de l'exécutif syndical durant près de 50 ans, précise dans son résumé de l'histoire du syndicat paru en 1929, « Histoire de l'Association des Débardeurs Syndiqués du Port de Montréal, depuis son organisation en 1902 » (Local 375, p.5 ) qu'une vingtaine de débardeurs s'assemblent au logement de Georges de Chantal rue Plessis le 17 août 1902.

Leur projet est soutenu par deux délégués syndicaux envoyés par la ***Fédération Américaine du Travail*** : George Warren et Joseph Ainey.

Le 20 août, ***l'International Longshoremen, Marine and Transport Association*** accorde sa charte au groupe qui devient le local 373.

Les premières assemblées du local syndical durant l'année 1902 vont avoir lieu 154 rue Notre-Dame.

En mars 1907 cependant, les débardeurs se séparent de l'ILA américaine, probablement insatisfaits du peu de support qu'ils en obtiennent et fondent un syndicat entièrement autonome, ***l'Association des débardeurs syndiqués du port de Montréal***. Les employeurs maritimes vont reconnaître le syndicat en 1910.

La vaste majorité des conventions collectives qui vont suivre se construisent en présence de conciliateurs et il n'y a pas de conflit de travail majeur avant 1936, au moment où les armateurs vont créer un syndicat de boutique; l'Union Nationale Indépendante des Débardeurs de l'île de Montréal, en lui confiant des contrats de débardage.

C'est l'occasion pour l'International Longshoremen Association de revenir sur les quais de Montréal en manifestant son soutien à la création d'une nouvelle entité syndicale, le local 375, qui va récupérer ce qui reste de l'association des débardeurs syndiqués en 1937 puis des autres débardeurs dégoûtés de l'inefficacité du syndicat de boutique en 1938, moment où tous sont enfin réunis au sein de la même entité syndicale.

Entre 1910 et 1960, les négociations successives vont s'articuler autour de l'obtention de modestes augmentations salariales.

## Le contexte de travail : un environnement pénible pour les débardeurs

Le travail au Bord-de-l'Eau au début du XXe siècle, comme 20 ans plus tôt est extrêmement ardu, peu payé et surtout, il reste incertain. Un travailleur n'est jamais assuré de pouvoir travailler suffisamment pour être en mesure de payer le loyer et nourrir sa famille.



Déchargement de la mélasse à Montréal vers 1947 (Source: Archives d'Ingenium, Collection Le Canada vu par le CN, domaine public)

Le rythme des arrivées de navires dicte si les ouvriers seront employés ou non. Contrairement à la Grande-Bretagne qui prête attention au travail occasionnel et décide de l'encadrer à partir de 1891, le secteur reste largement ignoré au Canada, même durant les années 1930.

Les heures de travail sont en théorie de 7 heures du matin à midi et de 1 heure pm à 6 heures pm. Mais il n'y a pas davantage de certitude sur la durée de la tâche qu'il n'y en a sur le moment de l'embauche.

Les hommes doivent souvent travailler durant l'heure de repas, la nuit et les fins de semaine. Plusieurs débardeurs ont témoigné avoir travaillé trente-cinq heures ou même quarante heures d'affilée.

### ***Les entreprises ne partagent pas l'information sur leurs besoins en main-d'œuvre.***

Une telle approche permettrait de répartir les travailleurs en fonction des disponibilités sur l'ensemble d'un port. Mais les entreprises préfèrent souvent garder à portée de main un nombre plus élevé que nécessaire de travailleurs au cas où survienne une situation imprévue, comme l'arrivée impromptue d'un cargo. Sauf que les travailleurs ainsi réquisitionnés ne sont pas payés pour le temps perdu à attendre.

Vers 1903 le travail portuaire à Montréal s'étend sur près de 14,5 kilomètres. Si une compagnie maritime n'a pas de travail à offrir à un endroit, mais qu'une autre embauche 5 kilomètres plus loin, le débardeur n'a physiquement pas le temps de se rendre pour obtenir une chance d'être embauché.

## L'INCERTITUDE DE L'EMPLOI

**En 1930, l'économiste anglais Sir William Beveridge écrit à propos des problèmes de chômage :**

« *Unemployment is still a problem of industry, not an act of God* ».

«...le chômage est un problème de l'industrie, pas un acte de Dieu.

**Elwyn Bowker, un historien qui se penche sur le sort des débardeurs de Montréal en 1933 ajoute:**

«... La vérité de cette affirmation peut paraître évidente en soi, mais sa signification hélas, échappe généralement à ceux chargés d'établir les lois. (Source: Elwyn Bowker « *Unemployment Among Dock Laborers in Montreal* », p.2 )

**Dans la foulée, Elwyn Bowker établit un autre constat troublant au fil de ses recherches:**

*Si les travailleurs en Angleterre ont réussi à imposer que le bien-être de l'ouvrier soit considéré de manière au moins égale en importance à l'efficacité de la machine, au Canada et à Montréal, l'ouvrier est vu comme une marchandise et comme n'importe quel bien, il est soumis aux lois de l'offre et la demande.*

*À la base du problème, il y a une simple et absolue question d'humanisme... lequel est totalement absent du marché du travail. (Elwyn Bowker p.2)*

Jusqu'aux années 60, peu de débardeurs sont de véritables ouvriers spécialisés et il n'existe aucun système pour apprendre le débardage, même si visiblement, savoir manipuler les treuils et entreposer correctement la marchandise dans une cale exige une longue expérience. Le métier s'apprend sur le tas.

Le travail des débardeurs peut avoir un rythme frénétique certains jours où il faut décharger et/ou charger plusieurs bateaux à la fois, pour ensuite tomber à rien quelques jours plus tard, lorsque les bateaux sont partis. L'arrivée des navires peut dépendre du climat, de la saison, de la demande des consommateurs, et comme les cargaisons varient en quantité comme en nature, il est à peu près impossible au final de prévoir combien de travailleurs seront nécessaires au déchargement ni pendant combien de temps.

À Montréal à la fin du 19e siècle, une partie des débardeurs se sont déjà regroupés dans des « gangs » dirigés par des contremaîtres qui font directement affaire avec les entrepreneurs et profitent ainsi d'une plus grande stabilité d'emploi. Pour les autres, c'est une angoisse constante.



Équipe de débardeurs en 1932 au quai Pi-ix. (Source: Archives du local 375)

## **LES SALAIRES**

Les salaires sont faibles au début du siècle et ce ne sera pas avant 1966 que la paie des débardeurs va finalement rattraper le coût de la vie.

Avec un travail occasionnel, où même les membres d'un gang régulier ne peuvent prévoir à l'avance combien d'heures ils pourront travailler durant la saison de navigation, les faibles salaires contribuent à la pauvreté des familles ouvrières qui dépendent du port pour vivre.

Les débardeurs lorsqu'ils en ont l'occasion, accumulent les heures supplémentaires mieux payées, comme les heures travaillées le dimanche, la nuit ou passées à manipuler de la marchandise dangereuse comme le nitrate ou le soufre.

À la fin des années 40, les débardeurs obtiennent que les soirs et les samedis soient payés à temps et demi.

Pour obtenir les précieuses heures de travail, qui les tiennent éloignés de leur famille, les débardeurs, après leurs heures régulières, font de la « seine » : ils vont d'une équipe à l'autre le long des quais en quête d'un groupe à qui il manque un travailleur.

***La « seine » est un véritable rituel au port et parfois un débardeur peut travailler pour trois ou quatre entreprises différentes dans la même semaine.***

Malgré cela, jusqu'au milieu des années 60, les salaires payés et les conditions de travail sont moins avantageuses au port de Montréal que partout ailleurs dans les ports de l'Amérique du Nord.

## **ENTENDU SUR LES QUAIS!\***

**J'**ai commencé dans le « trou » pour Ovila B. qui était contremaître. Il était connu comme Barabas au port. Je travaillais là avec mon frère qui était un peu plus vieux que moi. Nous étions 8 débardeurs en bas; 4 d'un bord du navire et 4 de l'autre côté. Il y avait le bord dans le « trou » qu'on appelle « à terre » parce qu'il est du côté du quai et « au large » parce qu'il se trouve du côté de l'eau. Il valait toujours mieux travailler au large parce que du côté de terre, les 4 hommes se trouvaient sous l'écouille. Lorsque la charge montait, la « fall » pouvait déraiper et le chargement en tombant pouvait t'estropier ou pire. Lorsque tu étais du côté du large, tu étais à l'abri de la « fall ». Ceux qui étaient au large n'avaient pas de chance de se faire estropier. Sur le côté terre de la cale, si le « Winch Driver » se trompait, il pouvait t'estropier.

*M.B., débardeur*

*Le Trou (la cale) p. 19*

*\*Légende: C'est arrivé au Bord-de-l'eau, Atelier d'histoire des Débardeurs du port de Montréal, 2018, Montréal, p. 19*



La fall. (Source : Archives de la Ville de Montréal)

Le chercheur Elwyn Bowker prête une grande attention aux problématiques salariales. Il observe à quel point les salaires payés au port de Montréal et de manière générale au Québec demeurent inférieurs à ce qui est payé partout ailleurs au Canada.

Parmi les débardeurs de Montréal, Bowker relève qu'il existe une grande disparité entre le débardeur syndiqué, qui gagne en moyenne 380 \$ pour la saison en 1932 et le débardeur non syndiqué qui lui obtient à peine 160 \$ pour les mêmes mois de débardage. Les deux sont mal payés. Mais l'un encore plus que l'autre.

**Tableau des gains des débardeurs syndiqués vs les débardeurs non syndiqués pour la saison 1932**  
**Sur un total de 150 débardeurs étudiés** (D'après *Elwyn Bowker* p.51)

Échelle de gains	Débardeurs syndiqués	Débardeurs non syndiqués
0 \$	6	9
Moins de 100 \$	8	12
De 101 à 200 \$	13	10
De 201 à 300 \$	21	10
De 301 à 400 \$	17	4
De 401 à 500 \$	11	1
De 501 à 600 \$	15	1
De 601 à 700 \$	11	0
De 701 à 800 \$	1	0
800 \$ et plus	0	0
<b>Total</b>	<b>103</b>	<b>47</b>

Même si en général les salaires obtenus sont faibles, les débardeurs réguliers, regroupés autour du local syndical s'en sortent nettement mieux. C'est la même chose au niveau des « Family Gangs »

**Le tableau suivant compare les salaires entre les débardeurs syndiqués membres d'un gang régulier et les débardeurs syndiqués n'appartenant pas à un de ces gangs**

(D'après *Elwyn Bowker* p.53)

Échelle de gains	Membre d'un gang	N'appartenant pas à un gang
0 \$	0	6
Moins de 100 \$	0	8
De 101 à 200 \$	5	8
De 201 à 300 \$	5	16
De 301 à 400 \$	10	5
De 401 à 500 \$	5	6
De 501 à 600 \$	15	1
De 601 à 700 \$	12	0
Au-dessus de 700 \$	1	0
<b>Total</b>	<b>53</b>	<b>50</b>

La part du lion appartient nettement aux débardeurs ayant la chance d'appartenir à un *family gang* établi.

Les salaires varient grandement selon les années. Des débardeurs d'expérience racontent avoir obtenu des salaires nettement plus élevés, de 1 400\$ à 1 800 \$ durant la Première Guerre mondiale.

Pour la période de 1925 à 1928, les salaires représentent le double

de ce que les débardeurs obtiennent pour les trois saisons de 1929, 1930 et 1931. L'habitude des compagnies maritimes de conserver un nombre beaucoup plus grand d'ouvriers que leurs besoins réels contribue à réduire le nombre d'heures travaillées par débardeur.

Une question essentielle se pose, est-ce que ces heures travaillées permettent au moins aux débardeurs syndiqués d'obtenir un salaire leur permettant d'arriver au niveau du seuil de la pauvreté durant ces années?

### **Un chercheur, Rupinder K Johal, observe dans une étude récente que de manière générale à l'époque, les travailleurs de Montréal tirent le diable par la queue.**

*« En 1900, les hommes employés dans le secteur manufacturier (à Montréal) gagnent 7,78 \$ par semaine alors que les femmes obtiennent la moitié soit 3,65 \$. À supposer que le père et la mère travaillent en même temps, ce qui est exceptionnel, le total obtenu soit 11,43 \$ reste insuffisant. Une étude du Département du Travail, organisme du gouvernement fédéral, estime en effet qu'une famille de cinq; père, mère et trois enfants a besoin de 9,65 \$ par semaine pour la nourriture et le logement et de 13,77 \$ pour couvrir l'ensemble des besoins d'une famille.*

*En 1911, onze ans plus tard, même calcul : un homme obtient 10,55 \$ par semaine dans le même secteur manufacturier et une femme 6 \$. Les dépenses en nourriture et logement pour une famille de 5 atteignent 12,85 \$ par semaine et 18,31 \$ pour couvrir l'ensemble des dépenses hebdomadaires.*

*Encore une fois les salaires obtenus ne couvrent pas les besoins élémentaires de la famille. (Rupinder K Johal: « Responses to Change : Labour, Capital and the State. A study of Montreal Working Class ...1901- 1914 ») p. 26*



## Les salaires gagnés au port ne suffisent pas à atteindre le seuil de la pauvreté.

Les débardeurs sont dans la moyenne de la misère; même dans le meilleur des cas, les salaires gagnés au port ne suffisent pas à atteindre le seuil de la pauvreté.

En novembre 1932, le département du Travail du gouvernement canadien publie dans la *Gazette du Travail* l'estimation gouvernementale pour les besoins économiques d'une famille de cinq personnes. Cette estimation qui couvre les prix observés dans 69 villes à travers le Canada est similaire aux prix pratiqués à Montréal.

L'estimation de 16,10 \$ / semaine inclut les prix de la nourriture, du chauffage, de l'éclairage et du logement. Selon le gouvernement, l'esti-



Débardeurs en 1924  
(Source : Archives du journal du local 375)

mation couvre 65% des besoins d'une famille. Sur une période de 52 semaines, l'historien Elwyn Bowker estime donc qu'un travailleur doit obtenir en salaire 1 255 \$ pour rejoindre les deux bouts.

Or, un débardeur travaillant l'horaire régulier de 55 heures par semaine durant les 32 semaines de la saison en 1932, sans temps supplémentaire, va obtenir 1 038 \$. Il sera donc à court de la somme nécessaire pour couvrir les besoins de sa famille. De plus, pas moins de 60 % des débardeurs ne pourront travailler ce nombre d'heures, les laissant encore plus dépourvus.

## **LES DÉBARDEURS DE MONTRÉAL SONT ÉGALEMENT MOINS PAYÉS QU'AILLEURS :**

---

Les débardeurs de Montréal sont également moins payés qu'ailleurs : À Vancouver pour la même période, l'ensemble des débardeurs obtient de 80 à 85 \$ par mois. À Boston les débardeurs obtiennent de 99,54 \$ à 142,86 \$ par mois alors que les débardeurs noirs racisés de Galveston touchent 32,16 \$ par semaine (d'après Elwyn Bowker p. 69.A).

À Montréal, un débardeur qui n'obtient pas de travail à son endroit habituel retourne soit à la maison avec la mauvaise nouvelle, soit va à la taverne et tue le temps en attendant la prochaine période de demande. Dans tous les cas, la pression de la pauvreté use le moral des travailleurs.

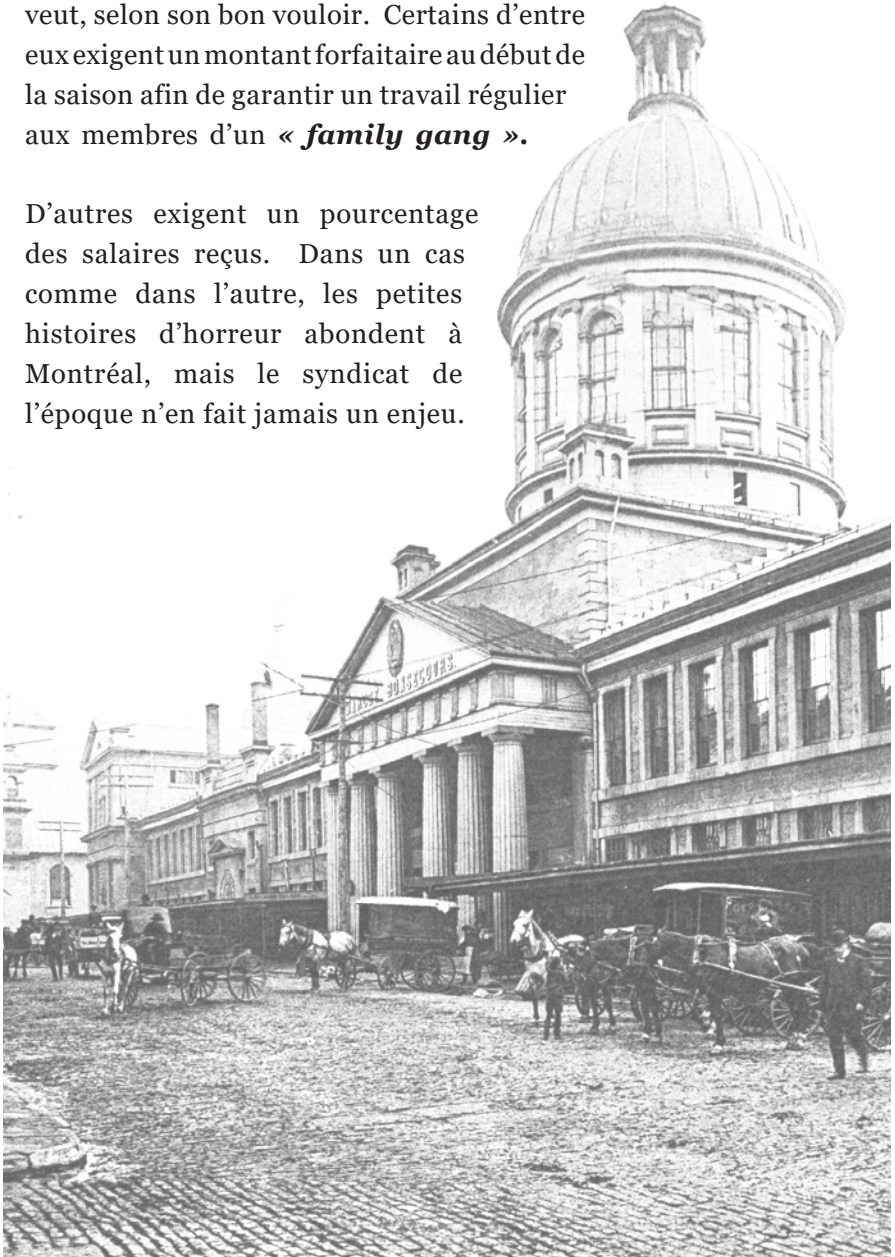
Le travail d'Elwyn Bowker nous apprend également que la pauvreté des parents décide également du sort des enfants : incapable de prévoir les revenus, la mère ne peut gérer adéquatement le foyer, les enfants ne reçoivent pas les soins nécessaires et soumis à la pression économique, quittent trop rapidement l'école pour subvenir aux besoins de leur famille et ne peuvent ainsi apprendre un métier plus rémunérateur. En 1932, l'école n'est pas obligatoire au Québec.

Les employeurs n'ont aucun souci des travailleurs. Une des compagnies maritimes étudiées par Bowker ne possède les noms d'aucun de ses débardeurs. Les ouvriers sont simplement identifiés par un billet et un numéro. L'urgence de trouver du travail entraîne également les abus.

Au niveau du patronage, l'entente patronale syndicale laisse au contremaître un pouvoir absolu pour embaucher et congédier qui il

veut, selon son bon vouloir. Certains d'entre eux exigent un montant forfaitaire au début de la saison afin de garantir un travail régulier aux membres d'un « *family gang* ».

D'autres exigent un pourcentage des salaires reçus. Dans un cas comme dans l'autre, les petites histoires d'horreur abondent à Montréal, mais le syndicat de l'époque n'en fait jamais un enjeu.



Marché Bonsecours 1913. (Source : Bibliothèque et Archives nationales du Québec)

## La question des salaires vue à travers les journaux de l'époque :

Le Devoir 8 septembre 1922

### LE SALAIRE DES DÉBARDEURS

Ils acceptent 50 Sous pour le travail de jour et 60 pour la nuit — Le contrat a été signé, hier.

Un nouveau contrat déterminant à l'avance les heures de travail et les salaires à être payés aux débardeurs l'an prochain vient d'être signé par les débardeurs syndiqués du port de Montréal et les représentants de la Fédération des armateurs.

Le contrat en question demeurera en vigueur jusqu'au 31 décembre 1923.

En en venant dès maintenant à une entente à l'amiable à ce sujet, les débardeurs et les armateurs éviteront pour l'an prochain, la répétition de toute grève semblable à celle qui s'est produite lors de l'ouverture de la présente saison de navigation et qui a certainement beaucoup nui aux opérations dans le port.

(Source : Bibliothèque et Archives nationales du Québec)

## LE SALAIRE DES DÉBARDEURS

Le même que l'année dernière  
Nouveau contrat avec les armateurs  
Le va-et-vient des navires

L'échelle des salaires des débardeurs sera la même que l'année dernière, cette année.

Les débardeurs et les armateurs viennent d'en arriver à une entente après de longs pourparlers et les modifications apportées au nouveau contrat ne sont pas considérables, il est à noter, par exemple, que la Saint-Jean-Baptiste est substituée au Victoria Day comme jour de paye double.

Comme par le passé, les débardeurs qui auront à manipuler des matières nocives et ceux qui feront la mise en sac du grain seront payés plus cher. Ainsi, pour la manipulation de marchandises frigorifiées, du nitrate, du soufre en grumeaux, de l'argile à potier, des engrais et du charbon ils recevront 77 sous de l'heure le jour et 87 sous de l'heure la nuit.

Ces taux s'appliqueront aux hommes employés dans les entrepôts où il y a du grain en mouvement.

Pour le travail du dimanche et pour celui exécuté aux heures des repas, les hommes recevront double rémunération. Ils recevront aussi double rémunération à la fête de la Confédération. La fête du Travail sera chômée. Les hommes désignés pour le travail de nuit recevront la rémunération d'une heure de travail s'il n'y a pas d'ouvrage, et cette dernière clause s'applique au travail du dimanche.

Les commissaires à bord des navires devront fournir de bons repas ou la valeur en argent d'un bon repas.

## **ACCIDENTS ET MALADIES**

---

### **Les accidents de travail :**

Le travail de débarbage a toujours été dangereux et c'est davantage le cas avant les réformes adoptées durant les années 60.

La *Gazette du Travail du Canada* mentionne entre 4 et 7 accidents mortels par an parmi les débardeurs entre 1904 et 1907 avec également une quinzaine d'accidents causant des blessures graves. Mais la *Gazette* ne rapporte éventuellement qu'une partie des accidents. En cas de mort accidentelle, le cadavre est sorti de la cale et le travail continue sans interruption.

Traditionnellement, d'une époque à l'autre, les débardeurs ont toujours fait mention d'une dizaine d'accidents mortels par an sur les quais avant les années 70. Dans son livre, « *The Longshoremen* », le sociologue Charles Barnes fait un relevé des menaces que leur environnement de travail fait peser sur les débardeurs.

Les accidents sont de natures très variées, mais une solide partie d'entre eux concernent les chutes dans la cale, souvent mortelles.

Ces chutes sont causées par une bourrasque de vent, le faux mouvement du mât d'un treuil, une planche ou un ballot qui frappe l'arrière de la tête, etc.

Les noyades sont assez fréquentes et surviennent lorsqu'un débardeur tombe du pont. Des membres ou des crânes sont régulièrement fracassés lorsque tombent des marchandises ou qu'une manœuvre brusque les déplace sans avertissements : barils, caisses, poutres d'aciers, etc., sont autant de projectiles mortels sur un navire où

s'activent plusieurs équipes et plusieurs treuils simultanément.

Les mesures de sécurité sont inexistantes et l'équipement est parfois défectueux. C'est le cas par exemple des câbles et des cordages.

Certains débardeurs au port de Montréal développent des techniques d'épissage leur permettant avec un bout de bois de nouer ensemble les filins d'un câble d'acier rompu. Mais cette technique a ses limites, aussi bien pour le métal que pour le cordage. Aussi certains hommes coupent volontairement les câbles de la « fall » (c'est-à-dire le chargement qui descend ou monte de la cale), lorsque ces câbles sont trop usés et que le contremaître leur demande de les réparer. Un câble qui rompt sans avertissement a des conséquences éventuellement funestes.

### ***ENTENDU SUR LES QUAIS!\****

**A** une époque plus récente, nous descendions des chariots élévateurs afin de placer la cargaison dans chaque « trou ». À plusieurs reprises, les chariots sont tombés dans la cale où se trouvaient les hommes. L'emplacement de l'écouille était vraiment un endroit à éviter et si l'on n'avait pas le choix, il fallait être constamment aux aguets.

*M.B., débardeur  
Le Trou 3 (la cale) p 22*

*\*Légende: C'est arrivé au Bord-de-l'eau,  
Atelier d'histoire des Débardeurs du port de  
Montréal, 2018, Montréal, p. 22*



(Source : Archives du local 375)

## Les maladies reliées au travail :

Les conditions de travail dans les ports offrent aux maladies un terrain propice. Il y a d'abord les cargaisons : le chargement de grain endommage les voies respiratoires. Les gaz qui s'échappent de chargements de pommes de terre, d'alcool de bois ou de poudre de blanchiment peuvent être mortels.

Les nombreuses coupures subies aux mains pendant le travail peuvent causer un empoisonnement sanguin au contact de certains produits comme la poudre d'os ou la peau séchée.

Tuberculose, pneumonies et bronchites sont fréquentes parmi les travailleurs en raison de la forte humidité.

L'employeur a une certaine forme d'assurance pour ces cas, mais le débardeur répugne à y recourir par crainte de se voir boycotté à son retour sur les quais.

Le sort des débardeurs intéresse peu les autorités en place. Par contre en Angleterre relate Charles Barnes (p.207-209), le gouvernement décide de prêter attention à ce qui se passe sur les quais lorsqu'il réalise vers 1890, que le taux de mortalité des débardeurs anglais est en moyenne trois fois plus élevés que pour l'ensemble des travailleurs du pays et 19% plus élevé que celui des mineurs, réputés exercer le métier de loin le plus dangereux puisque les mines de charbon causent régulièrement des catastrophes. Le gouvernement britannique décide donc de s'impliquer dans la supervision des quais et en une décennie le taux de mortalité des débardeurs est réduit de 44%.



Mineurs abattant le charbon.  
(Source : Dessin de A. De Neuville,  
1867. Domaine public.)

Le port de Montréal et les conditions de travail imposées aux débardeurs ne feront pas l'objet d'une telle attention.



Port de Montréal en 1875. (Source : Bibliothèque et Archives nationales du Québec)

# Les premières grèves des débardeurs syndiqués : 1903 et 1907

Les débardeurs ont réussi à se donner une structure syndicale solide en 1902. L'amélioration des conditions salariales et des conditions de travail sont alors des préoccupations essentielles.

Une grève éclate à la fin octobre 1902. Les débardeurs exigent 30 sous de l'heure pour compléter la saison (35 sous pour le travail de nuit). Il s'agit d'un arrêt de travail spontané dû à l'exaspération des travailleurs et avec laquelle le tout nouveau local 373 n'a rien à voir.

## **1903**

Les choses changent en 1903. En janvier 1903 les débardeurs de la nouvelle Association forment un comité de négociation et établissent l'échelle salariale qu'ils souhaitent obtenir avec des augmentations de 25 à 50%, même si cette nouvelle échelle demeure nettement plus modeste que les salaires payés à la fin de 1902.

Les débardeurs souhaitent également être payés pour les quarts d'heure et le temps d'attente après 7 heures pm. Enfin, ils souhaitent que soit reconnue leur organisation syndicale. Les demandes envoyées avec une offre de rencontre par le comité de négociation du local 373 sont tout simplement ignorées par les entrepreneurs maritimes qui ne veulent accorder aucune forme de reconnaissance à un syndicat.

La suite sera ce que les débardeurs de cette génération nommèrent « La Grande Grève ». L'Association décide de louer un local pouvant servir en cas de grève, au 1242a rue Notre-Dame Est. Le local va servir de lieu de rassemblement jusqu'en mai 1906.

À l'époque même si le fleuve ouvre à la navigation début avril, le premier navire arrive généralement beaucoup plus tard, vers la fin du mois. Il s'agit dans ce cas-ci du « Frémona », avec une cargaison de fruits de la Méditerranée qui demeure dans les cales du navire puisque les débardeurs refusent de travailler. La partie patronale fait venir des briseurs de grève d'outremer et engage également des immigrants nouvellement arrivés à Montréal. Mais ils sont sans expérience et en même temps que les problèmes de débardage, les navires s'accumulent au port.

### ***Plus de 3 000 débardeurs sont alors en grève.***

Les répercussions de cette grève s'amplifient lorsque les camionneurs se mettent à leur tour en arrêt de travail. Ces camionneurs sont en fait les conducteurs des chariots tirés par des chevaux qui tiennent à l'époque le rôle que les camions à moteur prendront dans quelques années. En 1903, le « camion » désigne l'ensemble chariot et chevaux.

Comme ce sera généralement l'habitude dans le siècle qui suit, le gouvernement fédéral finit par intervenir et force une discussion entre les parties, ce que l'employeur refusait.

Au bout de cinq longues semaines, du 1er avril au 10 mai, la grève se conclut par un accord au terme duquel le 11 mai, le local 373 obtient tout...sauf la reconnaissance syndicale et le contrôle du travail sur les quais.

Les contremaîtres restent libres d'embaucher qui ils veulent; syndiqués ou non syndiqués, la préférence allant aux débardeurs possédant de l'expérience.

De nombreux débardeurs sont déçus. D'autres, environ 150 selon *The Gazette*, défilent en fêtant dans les rues du Vieux-Montréal, soulagés de rentrer au travail.

Ce n'est qu'à partir de 1917 que tous les débardeurs feront partie de l'Association et jusque là ce sont les contremaîtres qui au cas par cas, décident de donner préférence ou pas aux membres de l'Association.

De manière générale, la période de 1900 à 1910 en est une de revendications pour un milieu ouvrier montréalais sous-payé et soumis à de dures conditions de travail. Mais les actions des débardeurs ont plus d'éclat pour une raison simple :

### ***Leurs grèves provoquent la paralysie du port,***

Ce qui signifie à court terme la paralysie commerciale de tout le Canada dont Montréal est le premier port en importance.

Le premier geste posé par les employeurs maritimes lors d'une grève, quand ce n'est pas par la mairie de Montréal elle-même, est de réclamer l'intervention de la milice, qui joue le rôle de l'armée à Montréal, et en même temps celle du gouvernement fédéral à Ottawa.

À l'époque, l'État interprète son rôle non pas comme celui du régulateur de la société dans son ensemble, mais comme auxiliaire et protecteur du capital. Les morts dues aux accidents de travail, les maladies industrielles et la misère sociale sont des problèmes marginaux comparés aux besoins exprimés par les entreprises.

La loi fédérale la plus importante de cette période cible d'ailleurs principalement les débardeurs montréalais : *The Industrial Disputes Investigation Act* interdit grève et lock-out dans les ports, les sociétés de transport et les mines tant que le gouvernement n'a pas effectué une enquête sur les causes du conflit et qu'un premier processus de médiation n'est pas intervenu.



Déchargement de poches de grain vers 1915  
(Source : Archives du local 375)



Opération d'amarrage dans le port. Photographie tirée du journal l'Album universel.  
(Source : Bibliothèque et Archives nationales du Québec)

**Le *Montréal Daily Star* de l'époque fait mention de quelques-unes des causes que les juges entendent à la Cour suite à la mise en application de la Loi :**

**Impoli avec la police amende de 5,00 \$ (environ 150\$ de 2025) plus les frais ou 20 jours de prison,**

**Avoir crié « Scab » sur la rue : 5,00 \$ plus les frais ou un mois de prison,**

**Avoir crié « Scab » et troublé la paix : 10,00\$ (environ 300 \$ de 2025) ou deux mois de prison.**

Ces clauses arbitraires visent à limiter la capacité des travailleurs à réclamer des conditions de travail et des salaires décentes de la même manière que le recours systématique à la force militaire lorsqu'il y a grève vise à les intimider.



Montréal - La milice près du tunnel de la rue Berri.  
(Source : Bibliothèque et Archives nationales du Québec)

La Ville de Montréal refuse de payer les milices utilisées lors de la grève de 1903 et le premier ministre du Canada Wilfrid Laurier, s'en mêle, ordonnant que le gouvernement paie immédiatement les milices et que soient prises les mesures légales pour forcer Montréal à rembourser la somme.

On a Report dated 3<sup>rd</sup> June, 1903, from the Minister of Militia and Defence, stating that certain Corps of the Active Militia were called out in aid of the Civil Power in Montreal, from the 28<sup>th</sup> April to the 11<sup>th</sup> May, 1903, and that the Council of the said City of Montreal has refused to pay the said troops the pay and allowances to which they are entitled, amounting to \$18,850.<sup>42</sup> on the grounds that the said City was not liable.

The Minister therefore recommends that, pending the payment of such pay and allowances by the City of Montreal, the said sum of \$18,850.<sup>42</sup> be advanced out of the Consolidated

Copy to Mr. & D. 11 June 1903

Revenue Fund of Canada, as provided

Revenue Fund of Canada, as provided  
for in Section 34 part 6 of the Militia  
Act, and placed at the credit of the  
Department of Militia and Defence to pay  
the Officers and men the pay and al-  
lowances to which they are entitled,  
and that legal proceedings be instituted  
against the said City of Montreal  
for the recovery of the amount so paid,  
in accordance with Section 34 of the  
Militia Act.

The Committee submit  
the same for approval.

Wilfrid Laurier

App.  
June 1<sup>st</sup> 89  
G. M. /

## Les débardeurs ne sont pas les seuls à faire la grève :

L'année 1903 est agitée sur le front des relations de travail à Montréal. Les travailleurs du tramway, parmi d'autres, décident de mener leurs revendications jusqu'à la grève.



La grève des employés du tramway à Montréal  
(Source : Bibliothèque et Archives nationales du Québec)

En février ils déclenchent une grève qui va durer deux jours. Leurs revendications sont acceptées et leur syndicat reconnu. Parce que l'employeur revient sur sa promesse de reconnaître leur syndicat, ils vont de nouveau en grève en mai et à nouveau obtiennent rapidement gain de cause. Leur grève suscite d'autant plus d'intérêt à Montréal qu'elle touche de très près l'ensemble des citoyens.



Montréal rue McGill 1900-1905. (Source : Archives de la Ville de Montréal)



Tramway rue Saint-Denis au début du XXe siècle.  
(Source : Archives de la Ville de Montréal)

## LA GRÈVE DE 1903 VUE À TRAVERS LES JOURNAUX :

Les journaux francophones de Montréal portent la parole de l'archevêque de Montréal, Paul Bruchési. La grève lui déplaît. Dans une lettre pastorale publiée partout le 27 avril il met en garde contre la désobéissance aux principes divins et aux lois naturelles que le capitalisme représente. L'archevêque justifie la bénédiction de la religion à l'exploitation des travailleurs et pour les rassurer sur l'intérêt que leur porte l'Église, énonce quelques miracles qu'elle aurait réalisé pour le monde ouvrier.

### Article journal *La Patrie* du 27 avril 1903 :

En médaillon : Monseigneur Paul Bruchési,  
Archevêque de Montréal, 1918  
(Source Wikimedia Commons)

Journal, *La Patrie* 27 avril 1903

#### Lettre Paul Bruchési Archevêque de Montréal



« ... le Christ n'est pas venu détruire l'inégalité des conditions humaines. Cette inégalité est voulue par les desseins de Dieu, son père. Les lois de la nature en font d'ailleurs une nécessité inévitable. »

« À l'Église revient l'honneur d'avoir aboli l'esclavage, relevé et défendu le serf, fondé ces admirables corporations ouvrières, qui assuraient aux travailleurs le respect de leurs droits, et une part équitable d'aisance et de bien-être. »

(Source : Bibliothèque et Archives nationales du Québec)

## Article dans la Gazette du 29 avril 1903 :

Gazette, April 29, 1903

### La grève de 1903

#### *English*

Militia was called in to break up longshoremen's strike: Five miles of wharves along the river front of Montreal are this morning turned into an armed camp. Soldiers in uniforms, with loaded rifles hanging from their shoulders, parade up and down in front of the loaded steamers, ready to repel any attack that might be made on them.

#### *Français*

La milice a été appelée afin de briser la grève des débardeurs : cinq miles (8 kilomètres) de quais se sont transformés ce matin en camp militaire. Les soldats en uniforme, fusil en bandoulière, paraded devant les vapeurs chargés, prêts à briser toute attaque qui pourrait être tentée contre ces navires

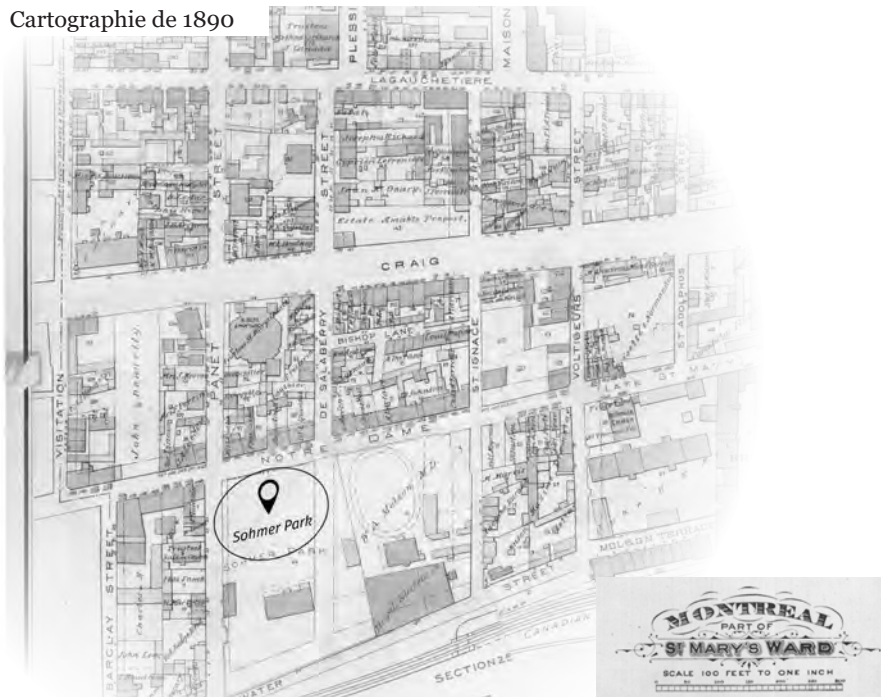
(Source : Bibliothèque et Archives nationales du Québec)



Grève des débardeurs de Montréal 1903 (Source : Albums de rues Édouard-Zotique Massicotte, Bibliothèque et Archives nationales du Québec)

Trois jours plus tard, le 30 avril le chef syndical américain Samuel Gompers débarque à Montréal pour faire un discours en faveur des grévistes. Il est accueilli à la gare par plus de 8 000 personnes et la foule qui vient l'écouter au parc Sohmer, avec fanfare et feux d'artifice, compte plus de 10 000 travailleurs. Mais les exhortations de Paul Bruchési contribuent néanmoins à expliquer pourquoi le sort des travailleurs montréalais; salaires et conditions de travail, est généralement pire qu'ailleurs en Amérique du Nord : la religion encourage activement le maintien de la misère.

Cartographie de 1890



Situé entre les rue Panet à l'ouest et De Salaberry à l'est, le parc Sohmer accueille les ouvriers montréalais l'été pendant 30 ans entre 1889 et 1919. Le parc est le lieu de concerts fréquents et on y trouve aussi des manèges. (Source : Archives de la Ville de Montréal)

Un article publié dans La Presse du 28 avril jette par hasard un peu de lumière sur la variété des syndicats qui existent à cette époque et qui se préparent soit à accueillir Gompers, soit à discuter de grève.

En même temps, l'énumération de ces syndicats trace le portrait d'un monde économique en changement :

- *les quatre unions locales des cordonniers*
- *les membres de l'Union Typographique Jacques-Cartier*
- *l'Union des charretiers et des camionneurs*
- *la Fraternité des charpentiers-menuisiers de l'Amérique, qui sont alors en grève eux aussi*
- *l'union des électriciens*
- *l'union des employés de maisons de gros*
- *l'union des valisiers et des faiseurs de sacs*
- *l'union des relieurs*
- *l'union des marbriers*
- *les maréchaux-ferrants organisés*
- *l'union des compagnons bouchers*
- *l'union locale du syndicat international des mécaniciens de machines à vapeur fixes*

## **ANECDOTE**

*20 juillet 1903 : Trois cents employés de l'usine Excelsior Mills, à Montréal, sont séquestrés par leurs employeurs qui veulent les forcer à faire 6 à 20 heures d'heures supplémentaires.*

*Certains d'entre eux n'hésitent pas à briser des fenêtres et à escalader des clôtures pour s'évader.*

**En ce qui concerne le maire de la ville, James Cochrane, lui-même ancien syndicaliste, le journal *La Patrie* du 27 avril décrit son attitude face à la grève :**

La Patrie, 27 avril 1903

---

**James Cochrane maire de Montréal face à la grève :**

« Le maire a dit aux armateurs qu'il a particulièrement remontrés que les stevedores devront coûte que coûte reconnaître l'union des débardeurs. Son Honneur s'attend à la victoire des débardeurs et la souhaite d'ailleurs. »

**Mot du chef de a police de Montréal**

« Le port, continue le chef Legault ne manque pas de protection. Le port est calme, comme il n'a jamais été. Les débardeurs sont des modèles de grévistes. »

(Source : Bibliothèque et Archives nationales du Québec)



James Cochrane Maire de Montréal de 1902 à 1904. (Source : Wikimedia Commons)

**Le lendemain, par contre le même journal *La Patrie* annonce un revirement de situation :**

La Patrie, 28 avril 1903

Le maire ordonne la sortie de la carabine pour protéger les travailleurs [ NDLR ] : les briseurs de grève dans le port.

« Les troupes sont appelées. À une heure et demie cette après-midi (sic), Son Honneur le maire Cochrane...prie le Colonel Gordon, commandant militaire du district de Montréal, d'envoyer sur les quais un régiment d'infanterie et un régiment de cavalerie pour prévenir les troubles. »

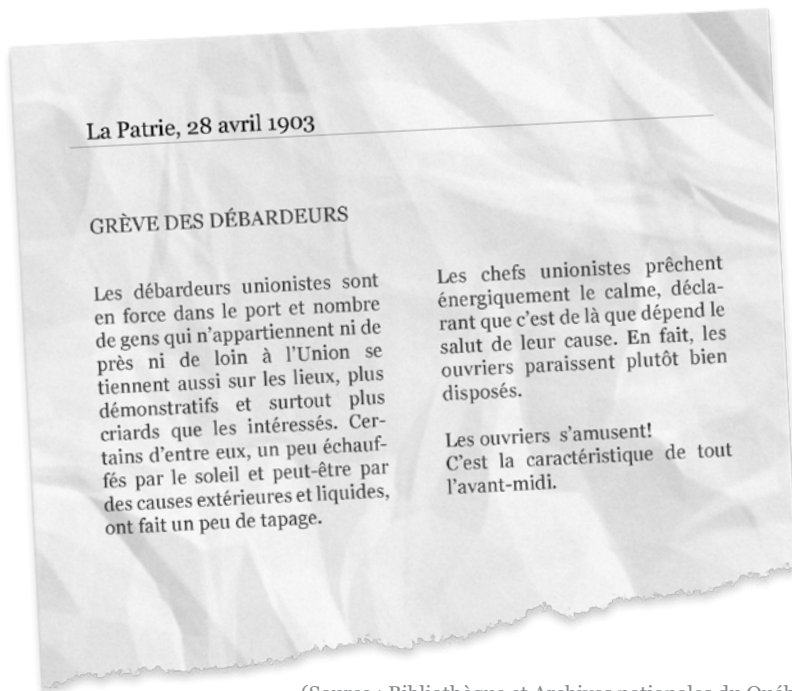
(Source : Bibliothèque et Archives nationales du Québec)



Port de Montréal vers 1870. (Source : Wikimedia Commons)

La grève est un événement majeur à Montréal et *La Patrie* envoie des reporters sur les quais. Ces derniers rapportent les événements de chacune des premières journées.

Les journalistes mettent en évidence le caractère pittoresque de la grève et soulignent l'insistance que mettent les chefs syndicaux à maintenir l'ordre.

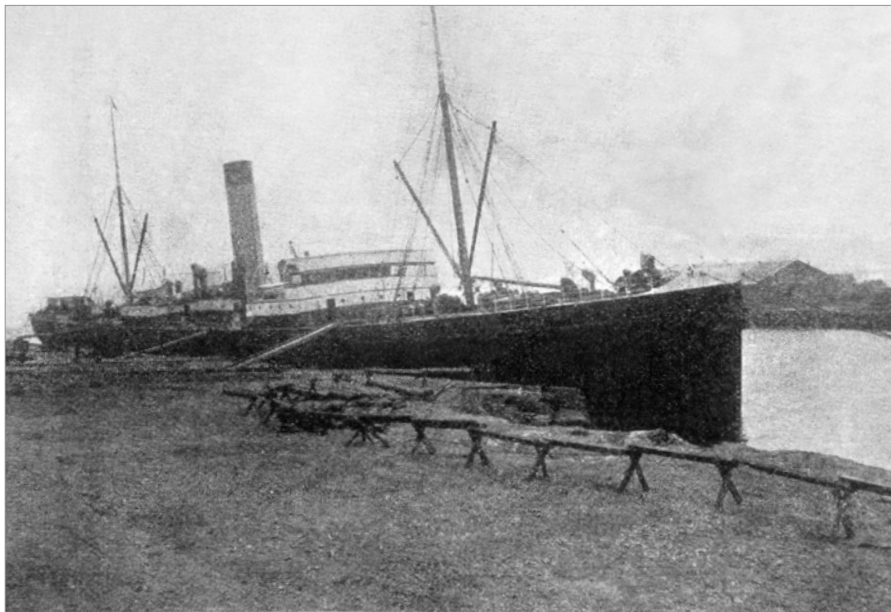


(Source : Bibliothèque et Archives nationales du Québec)

Les travailleurs se moquent des briseurs de grève et kidnappent à l'occasion un débardeur improvisé pour le porter en un défilé faussement triomphal à la place Jacques-Cartier avant de le laisser aller.

Lorsque les historiens se penchent sur ces moments de l'histoire ouvrière, il y est souvent question des émeutes et de la violence qui entraînent ce jour-là l'intervention de l'armée. Pour ces journées particulières de 1903, les reporters de *La Patrie* sur place ne font pourtant état d'aucune émeute ni d'aucun incident majeur.

Autour des bateaux cités d'habitude comme lieux de tumultes graves, l'*Alexandrian* et le *Fremona*, les reporters mentionnent que les policiers ont sorti leurs revolvers sur l'*Alexandrian* pour prévenir toute intention éventuelle des grévistes de monter à bord et en ce qui concerne le *Fremona* : « *Il y a un échange de taloche entre deux individus, mais c'est tout* ».



**MONTREAL.—Le navire "Alexandrian," manquant de débardeurs**

Le navire Alexandria est au centre d'un des incidents, réels ou non mais rapporté par les médias, qui marquent la grève de 1903. (Source : Bibliothèque et Archives nationales du Québec)

Le journal *La Presse* a également dépêché sur place un journaliste et s'il constate au final la même chose que le ou les journalistes de *La Patrie*, le ton est plus sensationnaliste. Le reporter mentionne à un endroit plus de « *quinze cents débardeurs* » cherchant à empêcher le travail.

Plus loin il est question d'une « *foule immense, bordant les rampes et le mur de revêtement depuis le marché Bonsecours jusqu'aux élévateurs du Pacifique, emboîte le pas avec les grévistes. ... En cinq minutes de temps, le quai Jacques-Cartier est couvert d'une masse grouillante ...* ».

Le journaliste ne peut cependant s'empêcher de noter :

*«Il était alors un peu plus de onze heures. Le soleil dardait ses rayons bienfaisants sur le port et faisait de cette démonstration une scène très agréable pour les spectateurs.»*

Les entreprises maritimes se plaignent que les briseurs de grève qu'ils ont engagés ne peuvent travailler dans ce « *climat de peur* ».

C'est de guerre lasse, et sous la menace de poursuites de la part des entreprises, que le maire de Montréal à 13:30 hres finit par demander l'intervention de l'armée qui vient occuper les quais. Mais il ne s'est toujours rien passé de significatif. Sauf dans les journaux et pour les employeurs.

## L'armateur Allan déclare dans *La Presse* du 30 avril :

La Presse, 30 avril 1903

La dispute actuelle est décisive. Les armateurs resteront maîtres du port ou bien ils iront ailleurs. Si les débardeurs gagnent, ils seront encore moins riches que s'ils perdent, car ils n'auront pas de vaisseaux à décharger : le désert se fera dans le port de Montréal comme il s'est fait dans le port de Québec.

(Source : Bibliothèque et Archives nationales du Québec)



Poches de sucre qui attendent d'être chargées sur la rue de la Commune  
(Source: Wikimedia Commons Original: Archives nationales du Royaume-Uni)

En parallèle la Chambre de commerce de Montréal réclame l'interdiction des syndicats affiliés aux grandes structures syndicales américaines qui tentent d'organiser les ouvriers montréalais.

## 1907

Le début de l'année voit une reproduction du scénario de 1903. En février le syndicat envoie une modeste demande d'augmentation de 5 sous de l'heure afin de faire face à l'augmentation du coût de la vie. La demande est simplement ignorée par les entrepreneurs maritimes.

À l'arrivée du premier navire de la saison le 2 mai les débardeurs sont au travail, mais des équipes de briseurs de grève se trouvent également déjà sur place.

Le 13 mai, après que les armateurs aient refusé de rencontrer le comité de négociation, les débardeurs quittent le travail à 19 heures le soir. Un comité de négociation se forme et après quelques jours de grève, les débardeurs finissent par recevoir 2 sous et demi d'augmentation à l'heure avec un autre 2 sous et demi à être versé sous forme de bonis à la fin de la saison.

En 1910 une convention est signée pour cinq ans et reconnaît finalement l'Association syndicale. Ce ne sera qu'en 1916 qu'une première convention sera signée sans l'intervention de médiateurs. Elle restera l'exception plutôt que la règle pour les décennies qui suivent.



Le port de Montréal en 1906 (Source : Wikimedia Commons)

## **ENTENDU SUR LES QUAIS!\***

*L*e grain, nous le faisons à la pelle. Le grain était envoyé dans la chute à grain installé dans le carré du bateau : ça descendait jusqu'au fond de la cale dans un compartiment. Moi, j'étais là dedans!

Nous poussions le grain avec une pelle large d'environ trois pieds\* : on appelait ça « jouer du violon ». On pelletait le grain de manière égale dans le compartiment. On pelletait comme ça des heures de temps.

Lorsque nous commençons à voir le jour parce qu'on se rapprochait du pont, les gars en haut nous demandaient : « Combien de grain peut encore entrer? » Ils pouvaient amener 500 minots\*\*.

Travailler au grain j'appelais ça travailler au « Calvaire ». Je ne sais pas si les plus jeunes le savent, mais dans le coin du marché Bonsecours il y avait des silos dans l'eau. Il y avait un carré de ciment et à côté il y avait de l'eau, ensuite un autre carré et de l'eau et ainsi de suite : l'élévateur se trouvait là dessus. Il y avait des poteaux qui retenaient l'élévateur à grain. On appelait ça des séparations.

Nous devons prendre des « carabaches » : c'était très pesant ces affaires-là. Les carabaches étaient de grandes dalles de bois de 10 à 12 pieds de long\*\*\* avec une pente vers la fin. La carabache était placée au bout du tuyau et servait à envoyer le grain plus loin dans la cale.

Il fallait se mettre à deux ou trois pour transporter chaque carabache. Il fallait aussi transporter de grands cornets qui servaient à faire descendre le grain au fond du bateau. En plus, il fallait aussi apporter le matériel pour faire les séparations sur le grain et il fallait trainer des ballots : nous étions déjà brûlés\*\*\*\* et nous n'avions même pas commencé notre journée ! Quand on avait terminé, il fallait tout ramener l'équipement : c'était une calvaire de place!

Nous, on l'a baptisé le Calvaire. Les gars en général ne voulaient pas y aller. Moi, je suis allé au Calvaire. J'y ai travaillé et c'est vrai que c'était une calvaire\*\*\*\*\*de place!

Le Calvaire était la pire place du port de Montréal pour le travail du grain.

\* Environ un mètre.

\*\* Ancienne mesure de volume qui équivaut à 3 boisseaux ou 38dm cubes.

\*\*\* De 3 à 3,65 mètres.

\*\*\*\* À bout.

\*\*\*\*\* Juron fréquent au Québec.

*R.A., débardeur*

*Le grain et le calvaire p. 32*

*\*Légende : C'est arrivé au Bord-de-l'eau, Atelier d'histoire des Débardeurs du port de Montréal, 2018, Montréal, p.32*



Vue de l'élevateur à grain no 1 au début du XXe siècle. (Source : Wikimedia Commons)

## Tôt au début du 20e siècle les travailleurs réclament une forme d'assurance-chômage.

Comme pour toutes leurs autres causes, le patronat s'y oppose. Un des arguments du capitalisme : payés pour chômer, les travailleurs vont être démoralisés :

Le Monde ouvrier, 27 juin 1925

Est-ce qu'un salaire pour les chômeurs serait « démoralisant » ?  
Par TOM MOORE,  
Président, Congrès Canadien du Travail et du Commerce.

Qu'il y ait une forme d'opposition au paiement d'une forme de salaire aux chômeurs est prévisible. Dans certains cercles il demeure inapproprié de proposer que ceux qui dirigent les industries de la nation soient requis de payer une part du fardeau des ouvriers lorsque ceux-ci sont forcés à l'inactivité par une mise à pied. Les intérêts économiques encouragent l'opposition à la mesure sans égard au bien-être de la nation. Mais l'argument qui invoque la démoralisation est de la fiction ou de la fantaisie. Qu'en est-il alors des effets démoralisants d'être mis au chômage?

Les preuves de la détérioration et de la détresse des individus, des familles et de communautés entières touchées par le chômage, aux États-Unis ou au Canada peuvent être trouvées dans nombre de documents officiels. Par ceux-ci il peut être mentionné des études soignées comme le Rapport sur le chômage et le bien-être des enfants du Département du Travail des États-Unis ou le rapport du Comité sur les cycles entrepreneuriaux et le chômage de la Conférence sur le chômage du Président Harding, lequel rapport note que rien n'est plus démoralisant pour les travailleurs que le sentiment d'insécurité du chômage et que ce même chômage est une cause première du désordre et de la rébellion industrielle.

## LA GRÈVE DE 1907 VUE À TRAVERS DES EXTRAITS DES JOURNAUX DE L'ÉPOQUE

---

### Les débardeurs et les camionneurs

*La Presse* envoie un reporter sur les quais qui constate...qu'il ne s'y passe absolument rien. Le calme est complet sur les bords du fleuve. Apparemment instruits par l'expérience de 1903, les débardeurs évitent de se montrer en troupe nombreuse afin d'éviter les allusions à l'émeute et, d'un autre côté, les briseurs de grève paraissent cette fois plus discrets.

.....  
: «L'ordre le plus parfait a régné sur les quais de Montréal  
: depuis que les débardeurs ont quitté le travail, lundi soir. La  
: manutention du trafic se fait, il est vrai, difficilement, lentement,  
: par les quelques ouvriers non-unionistes engagés par les  
: compagnies de navigation; mais, jusqu'ici, la conduite des 2,000  
: débardeurs qui ont cru devoir appuyer leurs demandes par leur  
: abstention du travail, a été remarquablement digne, et nous ne  
: pouvons que sincèrement les féliciter à ce propos.

.....  
: *La Presse*, 15 mai 1907 (Source : Bibliothèque et Archives nationales  
: du Québec) NDLR: Les journaux de l'époque  
: impriment les citations entre guillemets.  
: .....



Le 14 mai les débardeurs tiennent une assemblée à 20:30 heures au 125 rue des Commissaires (Rue de la Commune). Le propos ressemble comme deux gouttes d'eau à celui de 1903 :

.....  
: «...les orateurs se sont surtout appliqués à renseigner les  
: personnes présentes sur la situation ainsi qu'à leur prêcher la  
: modération et la tranquillité. *La Presse*, 15 mai 1907  
: (Source : Bibliothèque et Archives nationales du Québec)  
: .....



Comme en 1903 les dirigeants du local syndical sont extrêmement conscients de l'image publique des débardeurs et de leur grève et prêchent constamment l'ordre et la discipline.

Un journaliste de *La Patrie* a écrit un article selon lequel le sang aurait coulé sur les quais la veille. En pleine assemblée, l'un des débardeurs lit l'article aux autres qui s'indignent devant les « propos mensongers » et décident d'exclure de la salle le journaliste de *La Patrie* présent à l'assemblée. Ce ne sera pas la dernière fois qu'un journaliste sera ainsi expulsé.

L'aspect particulier du conflit c'est que les camionneurs, ou charretiers, sont eux aussi en grève au même moment, ce qui ajoute à l'intensité du conflit.

Comme en 1903, l'organisation patronale a refusé dès le



départ de rencontrer les représentants du local syndical. Mais les choses changent. *La Presse* écrit au sujet de la réunion du 14 mai :

.....  
: «Au moment de terminer son discours, M. Ryan annonça que sa  
: présence était requise de suite aux bureaux de la Fédération des  
: expéditeurs "les armateurs" et il sortit de la salle aux acclamations  
: générales. *La Presse*, 15 mai 1907

: (Source : Bibliothèque et Archives nationales du Québec)  
: .....



Le même journal rapporte également une légende portuaire qui aura la vie dure au cours du siècle : à savoir que les Américains ont ordonné la grève de Montréal afin de nuire aux activités du Port et afin de préserver les emplois des débardeurs de New York qui menacent de sortir en grève également.

# ON ESPERE UNE ENTENTE



DEFILE DES CAMIONNEURS IMPROVISES, ESCORTES PAR LA POLICE ET UNE VOITURE DE PATROUILLE, CE MATIN

(Source: Bibliothèque et Archives nationales du Québec)

\* NDLR: Nous reproduisons ci-après le texte original

L'ordre le plus parfait a régné sur les quais de Montréal depuis que les débardeurs ont quitté le travail lundi soir. La manutention du trafic se fait, il est vrai, difficilement et lentement par les quelques ouvriers non unionistes engagés par les compagnies de navigation ; mais jusqu'ici, la conduite

circstances de la grève ; Pourquoi deux de nos confrères du soir ont-ils cru bon de faire de la sensation en publiant faussement une prétendue échauffourée entre les débardeurs et la police ? Une semblable conduite ne peut que provoquer l'indignation des paisibles ouvriers qui sont actuellement en pourparlers avec leur patron et l'un de nos confrères a été vivement censuré, hier soir, à l'assemblée des débardeurs comme on le verra dans une autre colonne.

promenades paisibles et solennelles de nos constables. Le passage tout processionnel des voitures de patrouille. Il n'y avait rien de cette effervescence malheureuse qui signala l'interruption des travaux du port il y a 4 ans et nulle part on n'eût à réprimer les sanglantes bagarres qui marquèrent ce conflit entre débardeurs et patrons. Pas un seul débardeur organisé n'est allé sur le port vers 02h00 comme quelques journaux l'ont laissé entendre.



Les débardeurs se rendent à leur réunion sociale, hier après-midi, à la salle Gauthier.

des 2000 débardeurs qui ont cru devoir appuyer leur demande par l'abstention du travail, a été remarquablement digne, et nous ne pouvons que sincèrement les féliciter à ce propos.

La presse, hier, a rapporté fidèlement les faits et les

Tranquillité complète de 03h00 à 05h00 hier après-midi, d'un bout à l'autre du port, le seul signe de grève qu'on remarquait à part la stagnante tranquillité des quais, l'absence du bruit assourdissant des grues et treillis mécaniques, c'étaient les



LES DIFFICULTES DU TRAVAIL DES DEBARDEURS IMPROVISES. TROIS HOMMES POUR REMPLACER UN OUVRIER COMPETENT, QUELQUES TYPES DE REMPLACANTS.

La Presse 15 mai 1907 (Source : Bibliothèque et Archives nationales du Québec)

CIRCULATION  
 TOTAL DE LA SEMAINE  
**540,732**  
 14 PAGES—UN  
 29<sup>ME</sup> ANNEE—N<sup>O</sup> 102  
**LA PRESSE**  
 MONTREAL, MARCHEDI 15 MAI 1907  
 JOURNAL A  
 NOUVELLES

**Protestations indignées contre un article d'un de nos confrères du soir, dont l'un des rédacteurs est expulsé de la salle.—Résolution de censure.**

**LES ORATEURS PRECHENT LA MODERATION ET L'ORDRE**

*\* NDLR: Nous reproduisons ci-après le texte original*

**LES DEBARDEURS EN ASSEMBLEE**  
 Les débardeurs du port de Montréal actuellement en grève ont tenu hier soir à la salle Gauthier, 125 rue des Commissaires, une nombreuse et enthousiasme assemblée sous la présidence de monsieur Adolphe Martin. Le ton des discours a été très modéré mais aussi très ferme et les orateurs se sont surtout appliqués à renseigner les personnes présentes sur la situation ainsi qu'à leur prêcher la modération et la tranquillité.

Le président de l'Union locale numéro 373, des débardeurs, monsieur John Ryan à parler le premier et à recommandé à tous les ouvriers chômeurs de serrer leurs rangs, de continuer à marcher, main dans la main comme ils l'ont fait depuis le commencement et qu'à ces conditions la victoire leur était assurée. Il a déclaré que le comité de la grève avait déjà eu des pourparlers avec les membres de la "Shipping fédération" et qu'il n'était pas improbable qu'on en vienne à une entente prochainement. Au moment de terminer son discours monsieur Ryan annonça que sa présence était requise de suite au bureau de la fédération des expéditeurs et il sortit de la salle aux acclamations générales.

**M. Delphis Gauthier**

Le propriétaire de la salle ainsi que de l'hôtel qui porte son nom s'avança ensuite sur l'estrade et dit qu'il offrait de bon cœur aux débardeurs la somme de 50\$ pour être déposée dans le fonds de secours et que ceux qui désiraient entrer dans l'union pourraient se servir de cette somme pour payer le prix de leur admission. Cette offre généreuse fut accueillie par de chaleureux applaudissements. M. Gauthier ajouta que son père fut l'un des fondateurs de l'union des débardeurs et qu'il avait toujours conservé un attachement bien sincère pour cette organisation.

*La Presse 15 mai 1907*  
 (Source : Bibliothèque et Archives nationales du Québec)

## PROTESTATIONS INDIGNÉES

Le président de l'Assemblée M Martin, se leva ensuite et dit que le journal "La Patrie" avait publié en dernière page, un article infamant et mensonger à l'adresse des grévistes et de nature à leur causer un tort considérable vis-à-vis de la population : qu'en présence de ces faits il était du devoir de l'assemblée de prendre action immédiatement sur la question. Aussitôt après monsieur Joseph Barry se leva et ayant en main l'article en question intitulé le sang coule en fait la lecture à l'assistance. Chaque ligne et chaque phrase était accueillie par des huées et des cris de, "C'est faux", "C'est indigne", "Traître", et autres expressions de réprobation. À un moment donné l'indignation atteignit un tel degré que l'on parla d'aller manifester devant les bureaux de notre confrère.

L'arrivée soudaine d'un représentant de ce journal n'était pas, on le comprend très populaire dans les circonstances et en moins de temps qu'il n'en faut pour le dire il fut expulsé de la salle. La lecture de l'article terminé monsieur Barry le flétrit dans les termes les plus sévères et dénonça vigoureusement le journal qui l'avait publié, exprimant l'opinion que le journal en question devrait être l'objet du mépris de tous les débardeurs pour avoir ainsi publié un rapport aussi malicieux que mensonger. Puis sur motion monsieur Joseph Baril secondé par monsieur Ludger Lespérance. L'assemblée adopta à l'unanimité et au milieu d'une salve d'applaudissements la résolution que nous publions ici.

.....  
"Que les débardeurs du port de Montréal actuellement en grève réunis en assemblée de 08h30 du soir le 14 mai 1907 au numéro 123 rue des commissaires protestent énergiquement contre l'article publié dans la patrie de ce jour intitulé *le sang coule*."

"Que cet article est faux et mensonger et de nature à discréditer les débardeurs auprès de la population de Montréal."

"Que cette assemblée dénonce et condamne vigoureusement ce genre de nouvelles à sensation."

"Que monsieur Henri Bourdon le chroniqueur ouvrier de la presse soit prié et autorisé à démentir de la façon la plus catégorique dans le journal qu'il représente les faits énoncés dans l'article en question."

"Que copie de cette résolution soit envoyée à la presse qui a su si bien rapporter l'effet depuis le début des difficultés."

.....

*La Presse* 15 mai 1907 (Source : Bibliothèque et Archives nationales du Québec)



## Quelques informations qui circulent dans les journaux à propos des débardeurs entre 1910 et 1925

Le Devoir, 14 juin 1910

---

*Pour M. LYALL*

Les compagnies maritimes ont présenté hier soir au club St-James, un service en argent à M. William Lyall en reconnaissance du travail qu'il a fait pendant le dernier arbitrage entre débardeurs et armateurs. Les débardeurs avaient déjà, il y a quelque temps fait une fête à M. Gustave Francq, qui les représentait dans la commission d'arbitrage.

*ÉTRANGE ADMISSION*

Les compagnies maritimes admettent enfin que les débardeurs font un beau travail sur les quais. Elles disent même que jamais le travail n'a été si bien fait. Evidemment l'augmentation de salaire a eu bon effet. On a donc perdu trois ans à tergiverser sur les justes demandes des travailleurs du port. A salaire juste, tâche excellente. Les compagnies l'oublent trop souvent.

Le Devoir, 21 novembre 1913

---

*Chronique : Le monde ouvrier*

*DÉBARDEUR BLESSÉ*

Un nommé Joseph Dompierre, 20 ans, rue Saint-Timothée, a été transporté, ce matin, vers 9 heures 30, à l'hôpital Général, par suite d'un accident survenu au hangar No 4 du Pacifique Canadien. Dompierre en travaillant au chargement du vapeur "Lake Michigan", est tombé dans l'écoutille d'une grande hauteur, se fracturant la base du crâne. Son état est très sérieux.

(Source : Bibliothèque et Archives nationales du Québec)

Le Pays, 6 novembre 1915

---

### **LA PLAINTE DES DÉBARDEURS UNE EXPLOITATION QUI DEVRAIT DISPARAÎTRE**

Les débardeurs se plaignent du traitement que leur réserve l'Hopital général : celui-ci facture 1\$ à chaque débardeur syndiqué payé afin qu'il puisse obtenir un certificat médical lui donnant droit à une paie de 5\$ par semaine.

Le Monde ouvrier, 12 janvier 1918

---

### **LES DEBARDEURS DU PORT DE MONTREAL**

*Un comité de vingt-trois membres a été nommé par les débardeurs syndiqués du port de Montréal, à leur séance régulière, dimanche dernier, avec instruction de jeter les bases d'une nouvelle échelle de salaires, pour la saison prochaine. Le contrat, qui liait les débardeurs envers la Fédération des Armateurs de Montréal, est expiré depuis novembre dernier. On sait que la somme de deux mille dollars avait été déposée par les débardeurs en garantie de leur bonne foi. Cette somme a été retirée.*

Le Monde ouvrier, 27 Juin 1925

---

«Le travail», dit le président Moore dans son ordre de convocation, «est le facteur le plus important de notre vie nationale. «La journée de huit heures, les pensions de vieillesse, le chômage, l'immigration et les autres sujets d'importance nationale et internationale exigent toujours une étude active et nous obligent à nous réunir annuellement afin d'assurer l'unité d'action et de déterminer notre politique future. Nous ne pouvons appuyer trop là-dessus. »

(Source : Bibliothèque et Archives nationales du Québec)

# Montréal ouvrier d'hier à aujourd'hui

L'historien Rupinder Johal note qu'entre 1901 et 1914, les travailleurs de Montréal ont régulièrement recours à la grève. (Rupinder Johal: « Responses to Change : Labour, Capital and the State. A study of Montreal Working Class 1901- 1914. »)

Les changements qui s'opèrent avec la deuxième révolution industrielle rendent les maigres acquis des travailleurs; salaires et emplois, très vulnérables aux progrès technologiques. Qui plus est, ce qui ne surprendra pas les travailleurs de 2023, les bénéficiaires de cette période de croissance inégalée ne profitent qu'à quelques-uns, ceux qui contrôlent le capital de l'époque. La croissance sans frein du capitalisme se fait aux dépens de la force de travail.

Pour Rupinder Johal, le gouvernement joue alors un rôle dans la violence qui marque l'époque, rôle qui se manifeste dans la mise en place de mesures répressives pour prévenir et empêcher les défis que pose la force ouvrière à l'ordre établi pour obtenir de meilleures conditions de vie. Les travailleur(euse)s n'ont pas les moyens dont dispose l'État ou les entreprises pour se faire entendre.

47% de la population ouvrière de Montréal vit nettement sous le seuil de la pauvreté dans une absence totale de sécurité d'emploi.

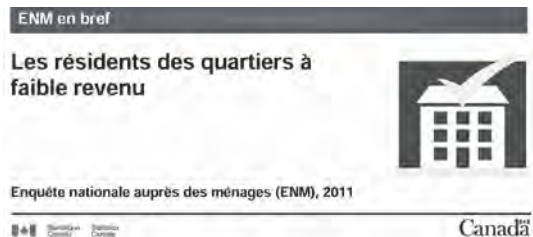
L'employeur voit l'ouvrier(ère) comme une force de travail

à acquérir au plus bas coût possible et modifier cet état de choses ne peut se faire qu'à travers une syndicalisation massive du milieu ouvrier. Ce contexte favorise à l'époque la pénétration des syndicats américains au Canada et en particulier à Montréal.

## **La ville a évolué depuis un siècle mais la vie pour être plus technologique y est-elle meilleure?**

Montréal demeure une ville marquée par la pauvreté.

À partir de l'*Enquête nationale auprès des ménages de 2011* menée par Statistiques Canada, Réseau Réussite Montréal souligne :



Environ 84% des élèves québécois d'âge primaire qui vivent dans des conditions lourdement défavorisées sont à Montréal. 35,8% des 475 quartiers considérés comme défavorisés au Canada sont à Montréal, soit plus du tiers de tous les quartiers pauvres de l'ensemble des villes canadiennes.

(Source: Réseau Réussite Montréal <https://www.reseautreussitemontreal.ca/defavorisation>).

Pour sa part le CIUSSS Centre-Sud (p.11) indique qu'en 2011, 22,6 % des citoyens entre 18 et 64 ans vivaient sous le seuil de la pauvreté à Montréal (Données sur la pauvreté à Montréal, p.11).

Une centaine d'années plus tard, Montréal demeure une large enclave de pauvreté. Une autre enquête (Centraide-INRS 2016, p.11), précise que près de 4 travailleurs sur 10 y vivent sous le seuil de la pauvreté.

# Le paysage quotidien du débardeur

## Qui sont ceux qui travaillent dans le port ?

Ceux qui s'activent au port de Montréal sont nombreux et pas tous débardeurs. Voici la répartition des travailleurs du port pour la saison de navigation de 1932 :

Débardeurs syndiqués	3000
Débardeurs des petites lignes côtières	970
Charbonniers	850
Ship-liners	300
Boat Shovellers	150
Employés de la Commission du Port	1400
Contremaîtres et surveillants " Checkers "	200
<b>Total</b>	<b>6870</b>

(Source : Elwyn Bowker, p.18)

Durant les premières années du syndicat, le travail de charbonnier sur les quais est passé dans les mains des immigrants italiens qui constituent près de 80% de la main-d'œuvre vers 1930.

Hormis ce groupe, les ouvriers qui s'activent sur les quais sont généralement reconnus comme faisant partie des débardeurs, avec un groupe de dix équipes ou « gangs » étant connues comme des équipes travaillant exclusivement au chargement et déchargement du grain.

***Ce qui distingue le débardeur c'est le port à la ceinture ou à l'épaule du fameux crochet avec sa poignée de bois.***



Débardeurs avec le crochet à l'épaule. (Source : Archives du local 375)

Elwyn Bowker souligne que le débardeur ne s'en départit que très rarement, même s'il n'en a pas besoin, par exemple pour le travail sur le grain qui se fait à la pelle.

Les employés des quais voués à un travail de gestion ou de surveillance, comme les « checkers » sont des employés permanents.

Il existe également une Association syndiquée (ILA) des Charpentiers-Lambrisseurs qui travaille sur les navires nécessitant par exemple un aménagement particulier des cales pour une cargaison donnée.

Ils sont considérés comme des travailleurs spécialisés avec une formation obligatoire de trois ans. Conséquence du rapport Picard à la fin des années 60, les Charpentiers-Lambrisseurs vont prendre la décision de joindre les rangs des débardeurs au sein du local 375.



Débardeurs charpentiers. (Source : Archives du journal syndical du local 375)

## Une équipe de base est composée de 16 hommes :

Hommes de cale (4 de chaque côté de l'ouverture de la cale)	8
Signaleur	1
Hommes de treuils	2
Élingueurs	2
Hommes d'hangar	2
Contremaître	1

Les contremaîtres font partie du syndicat, comme les grands contremaîtres d'ailleurs. Ils s'occupent de voir à ce que chaque travailleur soit payé, que leur équipe soit complète avec le nombre de débardeurs nécessaires et que le travail soit fait adéquatement.



Un « Family Gang » (Source : Archives du journal syndical du local 375)





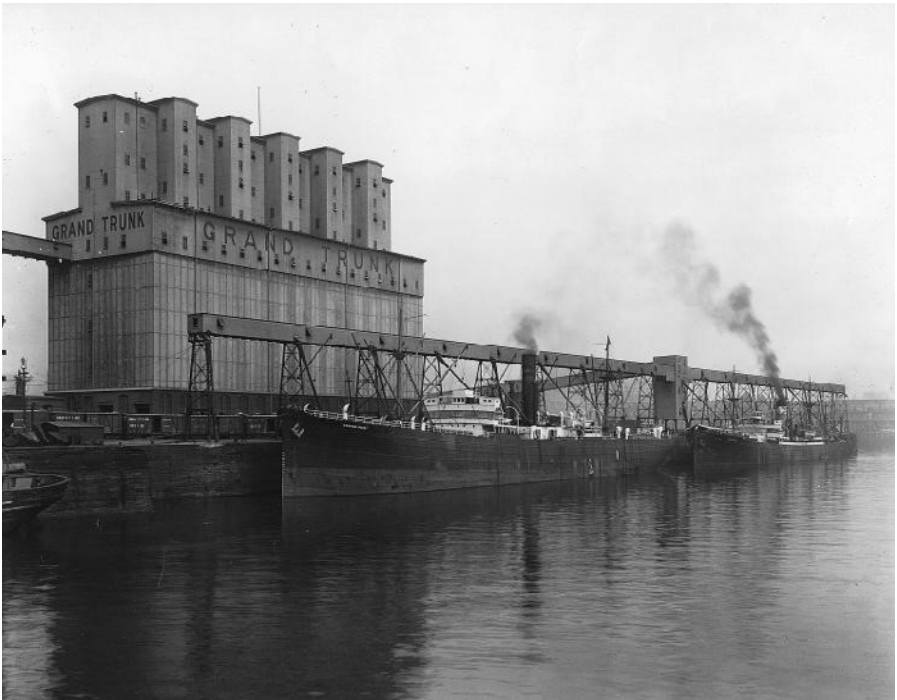
Des vapeurs dans le port vers 1910 (Source : Wikimedia Commons)

## ***Le transport du grain***

*Au début des années 30, le port de Montréal est l'un des plus importants au monde et le deuxième en importance derrière New York en Amérique du Nord.*

*Le transport du grain a augmenté de 177% de 1921 à 1931 et le port est le premier au monde dans cette catégorie.*

*Cependant les méthodes de travail vont demeurer les mêmes durant les décennies qui suivent et au début des années soixante, le port de Montréal affiche des années de retard sur les ports modernes au niveau de l'organisation des opérations.*



Cornish Point et le navire *Admiral Cochrane* vers 1920. (Source : Wikimedia Commons)



Vue des entrepôts frigorifiques vers 1925. (Source : Archives de la Ville de Montréal)



Navires au quai avec à l'arrière la Tour de l'horloge  
(Source : Archives de la Ville de Montréal)



Le poste de la police du port près de la rue Berri.  
(Source : Archives de la Ville de Montréal)

## LOCAUX SYNDICAUX :

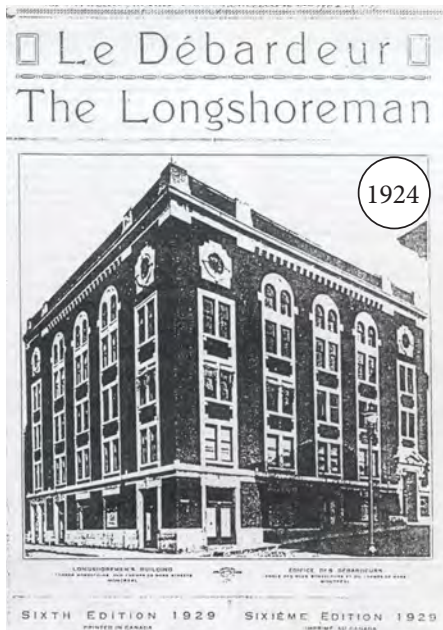
À partir du 154 rue Notre-Dame en 1902 jusqu'au 369 rue du Champ-de-Mars en août 1913, le local syndical déménage cinq fois. Les besoins changent selon le contexte. Quand une grève menace, il faut prévoir plus d'espace.

En **1913**, le syndicat des débardeurs devient la première organisation ouvrière à Montréal à faire construire son propre édifice, situé sur la rue du Champ-de-Mars près de Berri.



(Source : Archives du local 375)

Jugeant par la suite que leur bâtisse devenait trop petite, les débardeurs déménagent en **1924** encore sur la rue du Champ-de-Mars, mais cette fois au coin de Bonsecours. Le magnifique bâtiment, aujourd'hui protégé par la Loi sur le patrimoine culturel, hérite du surnom "la Maison des débardeurs". Surnom qui va s'appliquer au fil des décennies aux immeubles que le local 375 fera ériger à différentes périodes. À l'époque les débardeurs occupent les deux derniers étages qui comprennent une salle pouvant accueillir 3000 personnes pour les assemblées générales. Les étages inférieurs sont loués à des grossistes.



(Source : Archives du journal syndical du local 375)

À partir de **1943**, le local des débardeurs a pignon sur la rue Saint-Paul, près de la Place Jacques-Cartier.

À la fin des années **1960**, le syndicat réunit les sommes nécessaires afin de construire la Maison des débardeurs sur la rue Notre-Dame, près de la rue Frontenac.



(Source : Archives du local 375)

Exproprié en **1975** en raison du futur élargissement de la rue Notre-Dame, le syndicat achète un triplex sur la rue Ste-Catherine, à l'ouest de Pie-IX.

Par la suite une nouvelle Maison des débardeurs voit le jour sur la rue Notre-Dame, cette fois tout près de l'autoroute 25. Ce bâtiment demeure aujourd'hui encore le siège du local 375.



(Source : Archives du local 375)



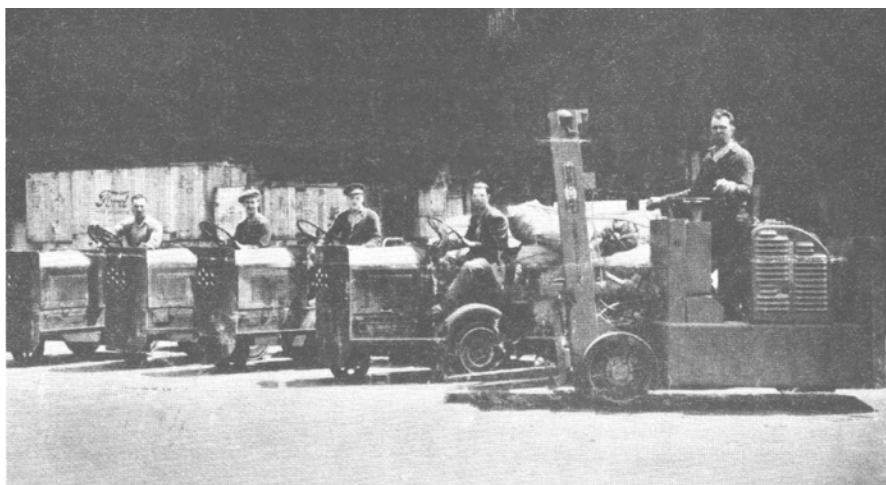
Port de Montréal 1926, (Source Wikimedia Commons, domaine public)



Paquebots près des entrepôts frigorifiques vers 1927 (Source : Archives de la Ville de Montréal)



Deux débardeurs au hangar no 3. Pacifique Filion et Viateur St-Antoine  
(Source : Archives du journal syndical du local 375)



Débardeurs au hangar 18 à la compagnie Brown & Ryan en 1946  
(Source : Archives du local 375)

# Évolution historique du local 1910 – 1959

Comme toute organisation, le local syndical va évoluer et changer tout au cours du XXème siècle. En novembre **1907**, le local 373 quitte l'organisation américaine de l'International Longshoremen pour devenir l'Association des Débardeurs Syndiqués du port de Montréal.

En **1910** se fait la signature d'une convention collective d'une durée de 5 ans. **1916** amène une nouvelle entente de deux ans.

Par la suite les conventions annuelles se répètent avec des diminutions de salaire en **1921** et **1922**.

Il y a de nouvelles conventions en **1924, 1925**.

En **1927**, pour la première fois, un règlement des conditions de travail, proposé par le syndicat, est accepté par les entreprises et intégré dans la convention de travail.

**1931** : la loi fédérale sur les accidents de travail entre en vigueur.

**1935** : année de schisme : les entrepreneurs maritimes réussissent à convaincre un nombre suffisant de débardeurs pour lancer un syndicat de boutique, qui va exister deux ans jusqu'en **1937**. L'Association des Débardeurs syndiqués fonctionne toujours, mais avec un nombre réduit de membres

et dans l'incapacité de négocier les contrats de travail. La priorité de l'embauche va également aux membres du syndicat de boutique.

L'International Longshoremen Association profite de l'année **1937** pour faire un retour sur les quais du port et émettre une charte à chacune des deux organisations syndicales avant de les regrouper au sein du seul local 375 en **1938**.

En **1946** le local 375 réussit à faire abaisser la durée de la journée de travail à ... 9hres soit de 8 heures à midi et de 13 heures à 18 heures.

En **1947** l'heure de travail payée à temps et demi devient la norme pour toutes les heures travaillées après 18 heures. Durant la même année, les débardeurs se voient désormais couverts par les règles de la Loi sur l'Assurance-chômage qui existe depuis 1940 et qui les excluait précédemment en raison des conditions saisonnières de leur emploi.

**1953** : Pour la première fois, un régime de retraite est adopté. L'année voit également une nouvelle lutte pour maintenir le plus grand nombre d'emplois possibles dans la cale lors du chargement du grain avec de la machinerie moderne. La machinerie en question; l'épandeur de grain, souffle le grain aux quatre coins de la cale en tournant, soulevant quantité de poussière, alors qu'auparavant le grain était simplement poussé à la pelle.

La nouvelle technologie charge le grain plus rapidement et demande évidemment moins de main-d'œuvre ce à quoi le syndicat s'oppose et il exige que 16 hommes soient présents dans chaque cale même si 10 seulement sont nécessaires. Un comité d'arbitrage fixe alors le nombre de travailleurs à 12, ce que le syndicat finit par accepter, contraint par la Loi sur les relations industrielles de l'époque.

**Dans le *Monde ouvrier* de 1925, un travailleur décrit ce que le travail devrait être. Ses souhaits semblent bien raisonnables. 100 ans plus tard, il en reste pourtant beaucoup à réaliser!**

*Un magazine pose la question : « Comment voyez-vous le monde de demain ? » la question est vaste et je ne voudrais pas y répondre en détail, pas sans écrire un livre à la Edward Bellamy ou à la William Morris. Mais je peux aisément esquisser les grandes lignes du monde de demain tel que je crois qu'il devrait être.*

### **Le monde que nous devons avoir :**

**En premier**, il ne devrait pas y avoir de pauvreté. Chacun devrait avoir suffisamment pour vivre. Je ne plaide pas en faveur du luxe. Il est possible d'avoir trop. Les parasites capitalistes possèdent trop actuellement. C'est en leur défaveur. La règle d'or est le mieux. Ni luxe, ni pauvreté, mais suffisamment de tout.

**Deuxièmement**, l'emploi devrait être garanti. Plus de souci d'avoir à trouver du travail pour la semaine prochaine ou l'année suivante, mais plutôt la certitude de pouvoir gagner sa vie.

**Troisièmement**, hommes et femmes devraient pouvoir effectuer le travail qui leur convient, celui qu'ils aiment, le genre de travail qu'ils veulent faire. Plus de fiches rondes à entrer dans des trous carrés et vice et versa.

**Quatrièmement**, les endroits où les gens vivent et ceux où ils travaillent devraient être agréables. Les maisons, les usines, les bureaux et les boutiques devraient être des lieux sains, situés dans des endroits sains. Plus de poussière en quantité ou de bruit assourdissant. Plutôt de vastes espaces, avec de l'air frais, du soleil, des arbres, de l'herbe, des fleurs. Qu'on en fasse des endroits où il fait bon vivre et travailler.

**Cinquièmement**, la journée de travail devrait être courte. Il devrait éventuellement être possible de donner aux gens l'équivalent d'une demi-journée de congé chaque jour (NDLR À l'époque la journée de travail régulière est de 9 à 10 hres). De la sorte chacun disposerait de la moitié de son temps, non pas pour paresser, mais pour vivre.

**Sixièmement**, les grandes entreprises devraient être des propriétés collectives et le travail réparti de manière coopérative. Plus de compétition féroce et de lutte haineuse l'un contre l'autre.

-Jean M. Travail


*La fraternité au lieu de la brutalité. C'est la seule manière dont peuvent être atteints les cinq premiers objectifs mentionnés plus haut. Ce qui m'amène au vif du sujet. Nous socialistes n'oeuvrons pas à établir un nouvel ordre social pour l'accroissement matériel qu'il peut procurer. Nous souhaitons un bien-être matériel et la fraternité au travail afin que l'être humain puisse développer ses plus hautes qualités et que ce vieux monde devienne un endroit joyeux, aimant et altruiste.*

(Source : *Le Monde ouvrier* 1925)



Un « Family Gang » en 1930. (Source : Archive du journal syndical du local 375)

Durant les décennies 40 et 50, les négociations se déroulent rarement sans que soit nécessaire la présence d'un médiateur nommé par le Conseil du Travail du Canada, créé par le gouvernement canadien. À la page suivante, le rapport de conciliation de 1940. À noter la formulation du document qui présente les débardeurs comme appartenant aux armateurs plutôt que de mentionner directement le local 375 comme étant le représentant légitime des débardeurs et donc la seconde partie à la dispute.

  
CANADA

Industrial Disputes Investigation Act - Form No. 1 (1939)

REFERENCE NO. \_\_\_\_\_

**DEPARTMENT OF LABOUR, CANADA**

*Industrial Disputes Investigation Act, R.S.C., 1927, Ch. 112*

**Form of Application for Establishment of a Board of Conciliation and Investigation**

March 18th 1940

To the Registrar,  
Boards of Conciliation and Investigation,  
Department of Labour,  
Ottawa.

The undersigned hereby make application to the Minister of Labour for the establishment of a Board of Conciliation and Investigation under the Industrial Disputes Investigation Act, R.S.C., 1927, Ch. 112, to which a dispute between the parties named in the accompanying statement may be referred under the provisions of the said Act, and submit the statement and statutory declaration prescribed under the Act as necessary in making such application. (\*)

(a) STATEMENT

Locality of dispute: Montreal

Trade or industry: Steamship

THE PARTIES TO THE DISPUTE:

(i) Employer: Various Ocean Steamship Companies  
(The applicants should here state the name and address of the employer or employers involved)  
as per attached list, represented by Shipping Federation of Canada.

(ii) Employees: Longshoremen, members of Local 375, International Longshoremen's Association.  
(Employees in general terms or employees divided by class of employment, for example, if workers of a mine give names of union)

Name and address of person to whom a copy of this application has been transmitted: (\*)  
Mr. Earl Trolsaas,  
President, Local 375, I.A.S.A.,  
405 Champ de Mars Street,  
Montreal.

Demande de recours au service d'un conciliateur présentée à l'origine par le président du local 375 Karl Trolsaas

(Source : Archives du local 375)



## La liste des entreprises signataires de la convention de 1940

4. That the Companies and the Longshoremen hereby consent and agree that the two bonds of Five Thousand Dollars each herein referred to will be held by the trustees upon the understanding that the bonds so deposited by each of the parties shall be applied by the said trustees in payments in order of priority of time, of any and all judgments or orders of any Court in the Province of Quebec, in favour of the other party until the termination of this Agreement.

5. That the Longshoremen shall have the right to appoint a representative on the wharves to be elected at a general meeting of the Longshoremen.

6. That the parties hereto have agreed to the hours of work set forth in this agreement with the proviso that both parties shall take such steps as lie within their competence to ensure that the average number of hours per week of the workers shall not exceed forty-eight over the term of the Agreement.

IN WITNESS WHEREOF THE PARTIES HAVE SIGNED:

Blue Funnel Line,  
 Cunard White Star Ltd,  
 Donaldson Atlantic Line,  
 Donaldson Brothers, Ltd.  
 Bristol City Line,  
 Furness Line,  
 Manchester Liners, Ltd.  
 Newfoundland Canada Steamships, Ltd.  
 Thomson Line (Cairn Line of Steamships, Ltd.)  
 Vancouver St. Lawrence Line,  
 Canadian National Steamships,  
 Canadian Pacific Steamships, Ltd.,  
 Canadian South American Line,  
 Ellerman & Bucknall Line,  
 Ellerman's Wilson Line,  
 Head Line,  
 Scandinavian American Line,  
 County Line, Ltd.,  
 Hamburg American Line,  
 North German Lloyd,  
 Montreal Australia New Zealand Line,  
 New Zealand Shipping Co. Ltd.,  
 South, East and West African Lines,  
 American Pioneer Line,  
 Norwegian American Line,  
 Swedish American Mexico Line,  
 Cape Line,  
 Joseph Constantine Steamship Line,  
 Ocean Dominion Steamship Corporation,  
 T.N. Timmuth, Inc.,  
 Shipping Limited,  
 Wm. I. Gear, Son & Co. Inc.,  
 J.F. Whitney & Company.

Local 375, I.L.A. } J.B. Labello, President.  
 } J.A. St. Pierre, Business Agent.  
 } M. Guillemette, Secretary.  
 } A. Lassier, A. Daigneault, J. Daignault.

International Longshoremen's Association. } Joseph P. Ryan, Int. President.

The undersigned Stevedoring Companies agree to fulfil the terms of the foregoing Agreement, and the Schedule of Working Conditions attached thereto, in respect of all ocean steamships coming into the harbour of Montreal for which they are stevedoring contractors:-

Atlantic & Gulf Stevedores, Ltd.  
 Brown and Ryan, Ltd.  
 Economic Stevedoring Co.  
 Peter W. Fornas,  
 Jerka Corporation of Canada, Ltd.  
 Monard Stevedore Company,  
 Montreal Shipling Co. Ltd.  
 Wolfe Stevedores, Limited,  
 Capt. L.M. Hatfield.



## Une lente progression des salaires

Jusqu'en 1960, les salaires des débardeurs progressent à petit pas et ne permettent pas à leurs familles de faire face au coût de la vie.

Le tableau ci-bas fait état d'une liste concoctée par les employeurs maritimes en vue des négociations de la convention collective de 1940. Les employeurs veulent y étaler la générosité des salaires payés en démontrant que ces salaires sont suffisants pour affronter le coût de la vie. La capacité du travailleur de s'enrichir pour avoir une vie décente ne vient pas non plus à l'esprit de l'employeur.

### EMPLOYERS' EXHIBIT NO. 4.

<u>Year</u>	<u>Basic Rate for season (General Cargo)</u>	<u>Montreal Longshoremen</u>	
		<u>Cost of Living "Weekly Budget" (Labour Gazette) March</u>	<u>Average Prices ("all items") March</u>
1927	.65	21.29	157
1928	.65	21.15	156
1929	.65	21.52	157
1930	.65	21.96	159
1931	.65	19.47	145
1932	.59	17.16	131
1933	.56	15.59	122
1934	.59	16.51	126
1935	.62	16.10	124
1936	.65	16.63	126
1937	.65	17.13	129
1938	.77	17.48	132
1939	.77	17.06	130
1940		Jan. 17.70	Jan. 135

(Source : Archives du local 375)

## **ENTENDU SUR LES QUAIS!\***

**L**e chargement était plus difficile si tu travaillais sur le sucre. En automne, il fallait prendre une barre de fer pour décoller chaque poche. Avec l'humidité ces poches étaient devenues des blocs de sucre rigides.

Pour prendre une poche, il fallait mettre une ligne de câble dessous et puis tirer la roche de sucre. Quand la poche se déchirait, on disait qu'elle vêlait : c'était comme un veau. On appelait ça « faire un veau » ; elle vêlait. Après, c'était à toi de ramasser le sucre échappé et de recommencer.

C'était dur travailler sur le sucre dans ce temps-là. Il y avait des souris là-dedans et des « palmettos » : une sorte de grosse coquerelle. Mais peu importe ce que tu faisais dans le sucre, que tu urines dessus ou que tu y mettes de l'huile à moteur, une fois qu'il était raffiné, le sucre était tout beau. Ça sortait du raffinage blanc comme neige.

Lorsque nous avons terminé de décharger le sucre, nous devions ensuite passer toute la cale à la brosse et gratter le sucre encore collé sur les parois.

*J.-P. C., débardeur*

*Le sucre p. 40*

*\*Légende : C'est arrivé au Bord-de-l'eau, Atelier d'histoire des Débardeurs du port de Montréal, 2018, Montréal, p.40*

Entre **1946** et **1958**, la situation économique des débardeurs connaît deux périodes distinctes selon l'historien Francis Gaudet (Vie syndicale et conditions de travail dans l'industrie du débardage à Montréal, 1946-1966 p. 71)

De **1946** à **1951**, les salaires augmentent en moyenne de 6,7% sur une base annuelle.

Le local 375 réussit enfin à obtenir la journée de travail de neuf heures en **1946** (longtemps après les autres ports canadiens) puis de huit heures l'année suivante.

La durée de travail commence donc à se normaliser, au moins en théorie, puisque dans la pratique, selon les circonstances, les débardeurs sont encore contraints de travailler 24 ou 48 heures d'affilée.

Pendant toute la période de **1946** à **1958**, les contrats de travail sont négociés en présence d'un conciliateur qui appuie les demandes des débardeurs de **1946** à **1951** puis appuie systématiquement la partie patronale par la suite.

Les débardeurs reçoivent également 0,35\$ de l'heure supplémentaire pour la manipulation de cargaisons dangereuses comme le nitrate d'ammonium. Le poids des élingues est réduit de 10%, ce qui diminue l'effort physique et les travailleurs sont enfin payés à plein tarif lorsqu'appelés au travail à minuit. Jusqu'alors, ils n'étaient pas payés et devaient attendre sur place gratuitement lorsque le bateau n'était pas encore arrivé ou prêt à être déchargé.



Vue aérienne du port vers 1955 (Source : Bibliothèque et Archives nationales du Québec)



Le Western Prince à quai vers 1965. (Source : Archives de la Ville de Montréal)

## De 1952 à 1958, la situation stagne

L'employeur obtient en arbitrage le droit de continuer à appeler les hommes au travail à compter de 8hres le matin même si aucun travail n'est disponible. Chaque débardeur doit alors attendre à ses frais (!) un nombre indéterminé d'heures.

En échange du maintien des salaires au même niveau que les années précédentes, le syndicat réussit à obtenir un régime de sécurité sociale et de retraite, une première. Le régime comprend une assurance-vie et paie une partie de l'hospitalisation et des frais médicaux en cas d'accident ou de maladie. Il s'applique également à la famille.

Mais le taux payé pour les vacances, soit 2,68%, équivaut à une semaine et demeure inférieur à celui du port de Vancouver (4%). En 1959, la convention collective est négociée en même temps que celle de tous les ports de l'est du Canada et apporte peu de changements.



Chargement d'un cargo

(Source : Archives d'Ingenium, Collection Le Canada vu par le CN, domaine public)



Débardeurs au travail entre 1945 et 1947. (Source : Archives du journal syndical du local 375)



Déchargement de poches de sucre en 1947  
(Source : Archives d'Ingenium, Collection Le Canada vu par le CN, domaine public)



## ***II- Le fonctionnement du syndicat***

# Contexte général

En **1946**, le local 375 est le plus important syndicat de débardeurs au Canada.

En **1954** il affiche 3 000 membres en règle : 1700 débardeurs, 300 surnuméraires (« seineux ») et 1 000 cotisants supplémentaires : ce sont d'anciens débardeurs désirant conserver leur lien avec le syndicat au cas où ils perdent leur emploi ou des travailleurs qui viennent à l'occasion travailler au port.

Le syndicat a le contrôle total sur l'employabilité. Les compagnies maritimes doivent obligatoirement passer par le syndicat lorsqu'un navire océanique arrive au port, sauf lorsque de la main-d'œuvre supplémentaire est nécessaire.

L'agent d'affaires du syndicat fait respecter la convention collective.

Les contremaîtres font partie du syndicat et un débardeur peut porter plainte contre un contremaître pour violation de la convention.

Tout syndiqué accusé doit comparaître devant l'exécutif qui peut lui imposer une amende ou dans un cas grave il peut devoir s'expliquer devant l'assemblée générale.

Les assemblées sont convoquées de manière régulière, parfois chaque semaine en temps de négociation collective.

Le comité exécutif est formé de douze officiers élus pour un an (deux ans à partir de **1958**) et les trois postes les plus importants sont :

**Le président** : il dirige le comité et organise les assemblées générales (2 fois par mois).

**Le secrétaire-trésorier** : il reçoit les revenus, émet les chèques. Il présente les finances aux membres à chaque assemblée.

**L'agent d'affaires** : il représente le syndicat sur les lieux de travail et doit faire respecter la convention collective. Il gère tous les griefs et les règles avec l'employeur.

Parmi les 9 autres membres du comité exécutif, il y a un premier et un deuxième vice-président et deux archivistes.

Le comité exécutif se réunit avant chaque assemblée générale pour examiner les sujets portés à son attention : les dépenses du local, les griefs, les demandes d'aide provenant de l'extérieur; syndicats en grève, organismes charitables etc., et...les plaintes portées contre les débardeurs pour différents motifs souvent liés au cadre de travail.

Même s'ils exercent un contrôle total sur leur équipe et qu'ils peuvent décider d'un claquement de doigts qu'un débardeur ne travaille plus pour eux, les contremaîtres et leurs supérieurs; les grands contremaîtres, sont également membres du syndicat et peuvent avoir à répondre de leurs actes devant l'assemblée.

Pour être admissible au travail, chaque débardeur doit payer sa cotisation mensuelle et porter le fameux « bouton », petit macaron qui affiche son numéro d'appartenance au syndicat.

Ce résumé présenté à l'assemblée pour la période 1937 - 38 montre que le local a perçu 5 100 \$ en frais d'adhésion soit environ 110 000 \$ en dollars de 2025. C'est sans compter évidemment les frais mensuels payés par chaque débardeur pour le bouton.

MEMBRES QUI ONT ÉTÉ INITIÉS DU 16 MAI AU 3 OCTOBRE 1937  
D'APRÈS LE LIVRE DE MINUTES DES ASSEMBLÉES GÉNÉRALES DES  
MEMBRES.

Assemblée du 16 mai	1937	50 nouveaux membres initiés
Assemblée du 30 mai	1937	77 nouveaux membres initiés
Assemblée du 20 Juin	1937	114 nouveaux membres initiés
Assemblée du 12 septembre 1937		61 nouveaux membres initiés
Assemblée du 19 septembre 1937		66 nouveaux membres initiés
Assemblée du 3 octobre 1937		36 nouveaux membres initiés
		<u>TOTAL:....432 nouveaux membres initiés</u>

NOTE:- Je ne peux pas jurer combien ces nouveaux membres ont payé en droit d'initiation, car je n'ai pas le livre de caisse pour cette période, mais d'après la constitution, ils auraient dû payer dix (\$10.00) dollars chacun, ce qui aurait fait un total de quatre mille trois cent vingt (\$4,320.00) dollars.

---

Du 4 octobre 1937 au 17 décembre 1938, d'après le livre de comptes tenu par Monsieur Marcel Guillelette, la somme de cinq mille cent (\$5,100.00) dollars a été perçue en droits d'initiation.

(Source : Archives du local 375)

## COMMENT DEVENIR MEMBRE

Pour devenir membre, un homme doit posséder une carte d'identité de la ville de Montréal. Il vaut également mieux être parrainé par un débardeur. Si le comité exécutif du local syndical accepte la demande, l'admission doit être approuvée par l'assemblée générale devant laquelle le nouveau débardeur devra se prêter à une déclaration d'engagement (voir en page 125).

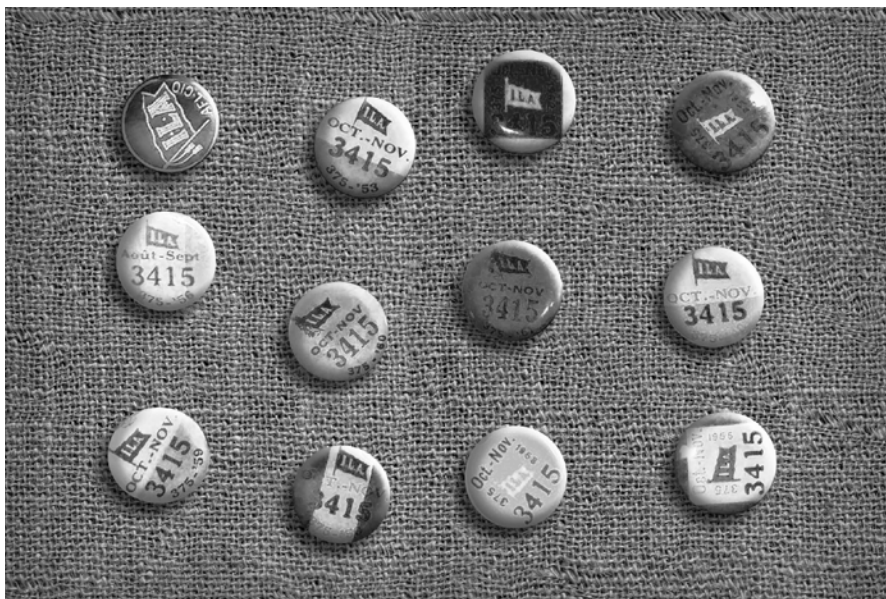
En 1903, la somme à déboursier pour adhérer au local syndical est de 5 \$ environ 160 \$ de 2025, ce qui n'est pas une petite somme pour des travailleurs pauvres.

***La cotisation mensuelle est de 0.50 \$ soit environ 16\$ de 2025.***

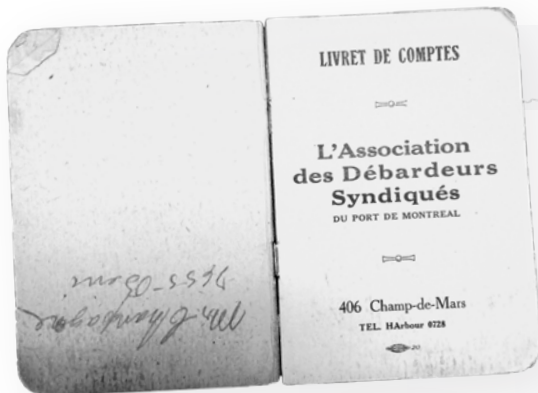
En 1933 la somme à déboursier pour l'admission est de 50 \$ soit 1160 \$ de 2025.

**La cotisation mensuelle exigible est de 1.25 \$ soit 25 \$ en dollars contemporains.**

Si un débardeur pour une raison ou l'autre omet de payer sa cotisation mensuelle trois mois consécutifs, il est rayé des effectifs du syndicat. Par ailleurs, les procès-verbaux des assemblées des années 1940 à 1959 font une mention régulière de l'entrée de nouveaux membres.

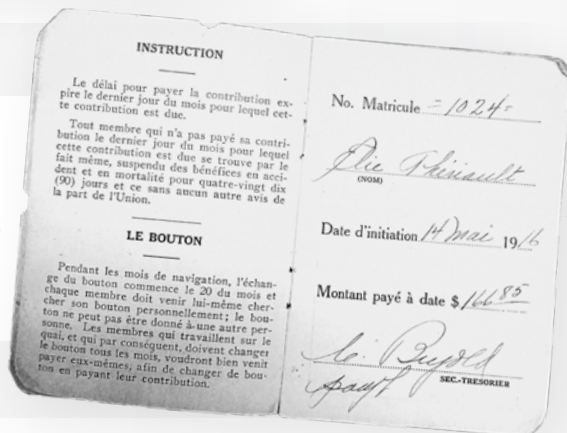


Une collection du fameux bouton mensuel que chaque débardeur arbore.  
(Source : Archives du local 375)



Le livret où sont consignés les paiements mensuels du débardeur au syndicat  
(Source : Archives du local 375)

Le livret montre le nom du débardeur, la date de son entrée au syndicat et la signature du secrétaire-trésorier du local.  
(Source : Archives du local 375)



ANNEE 1928			ANNEE 1929		
JANVIER	FEVRIER	MARS	JANVIER	FEVRIER	MARS
			50 Cts	50 Cts	50 Cts
AVRIL	MAI	JUIN	AVRIL	MAI	JUIN
			\$1.25	\$1.25	\$1.25
JUILLET	AOUT	SEPTEMBRE	JUILLET	AOUT	SEPTEMBRE
			\$1.25	\$1.25	\$1.25
OCTOBRE	NOVEMBRE	DECEMBRE	OCTOBRE	NOVEMBRE	DECEMBRE
	50 Cts		\$1.25	\$1.25	\$1.25

À l'intérieur du livret les montants payés pour chaque mois sont estampillés.  
Selon les périodes, le local syndical fournissait aussi au débardeur un livre d'heures où il pouvait comptabiliser ses heures de travail.  
(Source : Archives du local 375)

## Les griefs :

Le syndicat peut déposer un grief s'il considère que la convention collective n'est pas respectée. Si le patronat ne donne pas suite ou refuse de résoudre le problème, le grief est porté devant un comité d'arbitrage.

Dans sa thèse, l'historien Francis Gaudet détermine que 245 griefs sont déposés pour la période entre 1948 et 1966 inclusivement soit une moyenne approximative de 13 par année (*Vie Syndicale* p. 39). Les griefs relatifs à la paie sont de loin les plus fréquents avec 74 suivis par les cas reliés à la discipline avec 35. Les autres causes de grief sont notamment la sécurité au travail, la juridiction de travail, le déploiement de la main-d'œuvre et les conditions et les heures de travail.



Débardeurs au travail 1963. (Source : Archives de la Ville de Montréal)

## QUI EST L'EMPLOYEUR

Les entreprises portuaires sont également représentées par une forme de syndicat : La « *Shipping Federation of Canada* », l'ancêtre de l'actuelle « *Association des Employeurs Maritimes* ».

La « *Shipping* » négocie au nom de toutes les entreprises maritimes qui se divisent pour l'essentiel en deux catégories : d'abord les armateurs, propriétaires de leurs bateaux et seuls habilités à participer directement aux négociations de la convention collective avec le local 375.

La deuxième catégorie regroupe les compagnies de débardage ou « *stevedores* » qui prennent le chargement et le déchargement de navires à forfait et qui engagent les débardeurs pour ce faire. Ces stevedores ont un intérêt tout particulier à ce qu'un navire reste le moins longtemps possible à quai. Plus le déchargement et/ou le chargement se fait rapidement, plus le profit est grand.

Ce sont les « *stevedores* » qui donnent le plus de fil à retordre au syndicat. Ces entreprises n'ont pas de voix lors des négociations des contrats de travail mais ce sont elles qui appliquent les directives patronales sur les quais et communiquent les instructions de travail au contremaître de chaque équipe.

Dans sa thèse « *Vie syndicale et conditions de travail dans l'industrie du débardage à Montréal 1946-1966* » (page 20) Francis Gaudet trace le tableau des entreprises de débardage, les stevedores; présentes sur les quais à partir de 1966:

## Les entreprises (stevedores) existantes en 1946 et toujours en activités en 1966 :

Brown and Ryan Limited

Eastern Canada Stevedoring Company

Empire Stevedoring

Montreal Shiplining Company Limited

McLean Kennedy Limited

Economic Stevedoring

Wolfes Stevedores Limited

## Stevedores apparus à partir de 1955 :

Foley Stevedory Limited and/or Atlantic & Gulf Stevedores Limited

## Stevedores apparus à partir de 1960 :

Ceres Stevedoring Company

Cullen Stevedoring Company Limited



Remorquage d'un paquebot dans le port de Montréal. - 25 septembre 1963.  
Photo par Henri Rémillard. (Source : Archives de la Ville de Montréal)

## La liste d'épicerie des compagnies

*En 1940, les débardeurs réclament une augmentation de salaire. Les employeurs refusent, invoquant le fait que les débardeurs gagnent suffisamment pour vivre. Les compagnies poussent même l'arrogance jusqu'à fournir une liste d'épicerie qui à leur avis, convient aux débardeurs et que leur salaire peut payer. En d'autres mots, l'employeur conteste aux débardeurs leur droit à s'alimenter et se donne l'autorité de décider ce qu'ils devraient manger.*

heavy increases in the costs of living of ocean longshoremen, employed in the harbour of Montreal, had taken place, that such increases had added about 20% to the actual living costs of Montreal longshoremen and that, in consequence, a substantial increase in wages was justified.

6. This claim was confirmed in a letter addressed to the Shipping Federation under date February 26th, 1940, by Mr. K. Trolsas, President, I.L.A. Local 376, copy of which is submitted as Employers' Exhibit No. 3. Of course, the claim on the basis submitted is altogether without justification. The items selected by the longshoremen to show an increase in the cost of living represent less than 20 percent of the total Family Budget cost as published in the Labour Gazette. It would be quite as reasonable, or rather more unreasonable, for the Shipping Federation to claim justification for a reduction in longshoremen's rate of pay by selecting other items in the Family Budget cost that show decreases during the same period as the items selected by the longshoremen that show increases. This is clearly indicated by the following extract from the Family Budget cost as Montreal prices as published in the Labour Gazette:

		March 1938	January 1940
Anthracite Coal	1/16 ton	88.2	90.5
Bituminous Coal	2 1/4 tons	51.6	49.4
Hard wood (Stove lengths)	1/16 cord	116.7	108.3
Soft wood "	1/16 cord	62.8	60.2
Coal Oil	1 gal.	26.9	25.1
Veal	1 lb.	13.2	13.8
Mutton	1 lb.	24.4	24.8
Pork	1 lb.	21.5	22.5
Becon	1 dz.	30.4	29.7
Storage eggs	6 quarts	28.7	29.3
Milk	2 lbs.	65.0	66.0
Butter, Dairy	1 lb.	73.4	71.3
" Creamery	1 lb.	56.1	55.8
Chesse, Old	1 lb.	22.4	22.8
New	1 lb.	98.0	86.3
Bread	15 lbs.	22.4	26.0
Flour	10 lbs.	47.0	45.8
Rice	2 lbs.	15.2	15.7
Apples, evaporated	1 lb.	13.8	14.7
		48.63	46.74

These items represent over 40 percent of the total of the Family Budget cost figures and show a decrease of 8.0%.

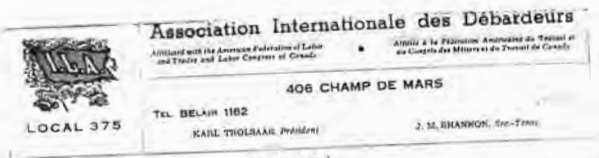
7. The employers' representatives pointed to the fact that since the previous agreement was entered into, in March 1938, the increase in costs of living as shown by the "all items" index of the Labour Gazette was negligible, the index figure having increased from 138 in March 1938 to 135 in January 1940, an increase of 2.27 percent.

The employers contended that as the general increase in costs of living ("all items") since the previous agreement was entered into in March 1938 was approximately 2%, and that as the longshoremen had enjoyed, during the seasons of navigation 1938 and 1939, a high standard of wages, there was no justification for further increases at this juncture.

8. In this connection, the employers beg to submit a statement (Employers' Exhibit No. 4) showing the variations in the basic wage payable to ocean longshoremen at Montreal since 1927, together with the fluctuations in the costs of living ("Weekly Budget" and "all items") as shown by the Labour Gazette during that period. The employers' claim, which is corroborated by this statement, is that under the standard of wages in force during 1938 and 1939, the longshoremen at Montreal enjoyed wages that had, and still have, a purchasing value very much greater than ever before, and that there are no grounds for the excessive demands that have been put forward

## La réplique des débardeurs :

Les débardeurs répliquent avec leur propre liste, appuyée sur les prix de la Gazette du Travail du Canada (« Labour Gazette »). Cet organisme surveille de près les variations du coût de la vie. Karl Trolsaas, président du local 375, souligne en faisant appel aux chiffres de cette Gazette, que les prix des denrées alimentaires consommées par les familles de débardeurs ont connu une augmentation de 18 à 20%. Il rappelle également que selon cette même Gazette, le montant nécessaire pour subvenir aux besoins généraux d'une famille de cinq personnes est de 1 400,00\$ par an (soit 29 000,00\$ de 2025). Il fait remarquer qu'une telle somme est hors de portée du débardeur.



( COPY )

MONTREAL, CANADA February 26th, 1940

Mr. A. L. W. MacCallum,  
Manager and Secretary,  
Shipping Federation of Canada,  
Board of Trade Building,  
Montreal.

Dear Sir,-

Enclosed you will find a list of necessities with prices given in the Labour Gazette for December 1938 (date of renewal of our contract) and prices given in the last issue January 1940.

I have not included bread and milk as the prices of these articles have not changed much. It is to be noted that the largest part of our food must of necessity consist of the less expensive kind: Beef, Fish, Beans, Potatoes etc. and I believe that a fair study of the items mentioned will bear out my contention that the cost of living has increased at least 18 to 20 %.

According to the budget published in the Labour Gazette it would take at least \$1400.00 a year for a man to support a family of five without making any provision for such items as medical care which are unavoidable when a man has a large family. Such a budget is altogether out of the reach of a longshoreman.

The Labour Gazette gives no increase in rents. This however is not in accordance with the experience of our men who have had their rent increased both last year and this year.

There is no mention of clothing in the Labour Gazette but it is well known that the price of woollens, cotton fabric as well as footwear has increased considerably. Coal has increased at least one dollar per ton at our best dealers.

Yours very truly,

(signed ) Karl Trolsaas


President.

Mr. Karl Trolsaas,  
President, Local 375, I.A.D.  
406 Champ de Mars Street,  
Montreal.

(Source : Archives du local 375)

Liste produite par les débardeurs, appuyée sur les prix de la Gazette du Travail du Canada

**Association Internationale des Débardeurs**  
Affiliated with the American Federation of Labor and Trades and Labor Congress of Canada • Allié à la Fédération Américaine du Travail et au Congrès des Métiers et du Travail du Canada



**406 CHAMP DE MARS**

TEL. BELAIN 1182      **KARL TROLSAAR, Président**      **J. M. SHANNON, Sec.-Trés.**

**LOCAL 375**

( COPY )

**MONTREAL, CANADA**

	December 1939	December 1938	%
Beef.....(lb).....	9.9	12.5	25.0
Steak (Round).....	21.4	22.7	10.7
Veal.....	11.5	13.2	14.5
Pork...(Fresh).....	20.9	22.1	5.7
Pork (Salt).....	20.6	21.5	4.4
Codfish.....	12.6	14.7	16.7
Salmon (Canned).....	19.9	22.5	15.0
Butter.....	25.4	30.0	18.1
Beans.....	4.9	6.8	38.0
Potatoes (15¢ lb).....	23.1	27.7	19.9
Sugar.....	5.7	6.3	10.5
Coffee.....	34.5	44.5	28.9
Tea.....	64.9	67.8	4.4

Labour Gazette December 1938      Pages 1474-1475-1477-1478  
 Labour Gazette January 1940      Pages 80-81-83-84

**Er. Karl Trolsaar,**  
 President, Local 375, I. A. T. O. U.  
 406 Champ de Mars Street,  
 Montreal.

(Source : Archives du local 375)



Les étals de fruits et légumes au Marché Bonsecours, milieu des années 60  
(Source : Archives de la Ville de Montréal)

# La constitution du local et les règles

La constitution du local 375 suit les grandes règles du modèle syndical américain. Il ne peut y avoir aucune discrimination envers un membre pour des questions de race ou de religion.

Chaque membre s'engage à respecter et même à secourir ses confrères de travail de manière fraternelle, que ce soit au travail ou ailleurs.

Surtout, sur le plan idéologique, il ne peut y avoir aucune remise en question du système économique capitaliste.

***L'ouvrier est un ouvrier, le patron est un patron.***



Grand contremaîtres et débardeurs sur le pont d'un navire en 1935.  
(Source : Archive du journal syndical du local 375)



## Le livret de la constitution du local, La devise :

« Liberté, Vérité, Égalité, Solidarité »

CONSTITUTION ET RÈGLEMENTS

de

# L'ASSOCIATION INTERNATIONALE DES DÉBARDEURS

LOCAL 375



Adoptés le 1er mars 1942

Tels qu'amendés le 7 mars 1943, le 7 avril 1946,  
le 6 avril 1947, le 4 avril 1948, le 21 mars 1954,  
le 4 avril 1954, le 20 mars 1955, le 4 mars 1958,  
le 15 mars 1959, le 13 mars 1966, le 3 avril 1967,  
le 20 mars 1968, le 19 mars 1969, le 3 juin 1970,  
le 19 avril 1972, le 5 novembre 1974, le 21 mai 1975,  
le 17 mars 1976, le 21 juillet 1976, le 16 novembre 1977,  
le 20 juin 1979, et le 18 juin 1980.

3977 est, Ste-Catherine  
Montréal H1W 2G7  
527-9863

(Source : Archives du local 375)



Chargement du bois par les débardeurs en 1940 (Source : Archives du local 375)

# L'assemblée générale

Elle est le lieu de suivi des négociations avec la partie patronale et l'instance décisionnelle pour tout ce qui concerne la vie et les activités du syndicat. À chaque assemblée deux maréchaux maintiennent l'ordre et à la porte, deux sergents d'armes s'assurent que tous ceux qui entrent sont débardeurs. Un interprète traduit en français ou en anglais à l'assemblée et aide à produire des procès-verbaux en anglais et en français même si moins de 10% des débardeurs comprennent l'anglais.

*Par respect, lors d'une assemblée, chaque membre a droit au titre de « confrère ».*



Comité exécutif du local 375 en 1946  
(Source : Archives du journal syndical du local 375)

## Extrait du rapport du comité de négociation de 1940 aux débardeurs réunis en assemblée générale. :

RAPPORT DU COMITE DE NEGOCIATION POUR LE CONTRAT <sup>DE</sup> ~~XXXX~~ LA SAISON DE 1940

Votre Comité de négociations s'est rassemblé le 8 janvier de 1.30 heures à 5 heures P. M. et le 9 janvier de 1.30 heures à 5 heures P. M. et a formulé des demandes de changements dans les salaires et dans les conditions de travail. Ces demandes ont été envoyées à la Shipping Federation of Canada, qui en a accusé réception par lettre le 15 janvier nous déclarant ~~qu'elle avait~~ qu'elle avait envoyé une copie de ces demandes à toutes les Compagnies et qu'elle nous aviserait aussitôt qu'elle pourrait arranger pour que tous les bourgeois soient à Montréal afin d'avoir une assemblée.

Le 19 février le gerant de la Federation nous a avisé ~~qu'il~~ qu'il pourrait arranger une assemblée pour 2.45 heures P. M. le 22 février si cela nous convenait. Votre comité s'est rassemblé le 21 février de 1.30 heures à 4 heures P. M.

Votre comité a été en assemblée avec la Federation le 22 février de 2.45 à 6 heures P. M. Toutes nos demandes de changement dans les conditions d'ouvrage ont été discutées ainsi que les salaires. Les Compagnies ont demandé à votre Comité de fournir un bref détaillé sur l'augmentation du cout de la vie pour les Débardeurs. Ce bref basé sur la Gazette officielle du Gouvernement a été rédigé et envoyé à la Federation le 26 février.

Le 2 mars votre comité a été avisé par le gerant de la Federation qu'il pourrait arrangé une assemblée pour le 7 mars si cela nous convenait. Votre comité a été en assemblée avec la Fédération de 1.30 à 5 P. M. heures le 7 mars. Nous avons de nouveau discuté les salaires et les conditions d'ouvrage. Lorsqu'il fut évident que nous ne pourrions pas en venir à une entente ni sur les salaires ni sur les conditions d'ouvrage la Federation a déclaré que la seule chose à faire pour régler le différend était de demander au Gouvernement pour un bureau d'arbitrage. Et Monsieur MacCallum le gerant nous dit qu'il ferait la demande tel que prescrit par la loi et qu'il nous en enverrait une copie.

Le gerant de la Fédération Monsieur MacCallum étant retenu à Ottawa toute la ~~xxx~~ dernière semaine téléphona à son Secrétaire de nous avertir qu'il se mettrait en communication avec nous dès son arrivée en ville samedi matin le 16 mars (c'est-à-dire hier).

Extrait du rapport du comité de négociation de 1940 présenté en assemblée générale.  
(Source : Archives du local 375)

## ENTENDU SUR LES QUAIS!\*

**I**l y avait des Montréalais qui venaient s'essayer comme débardeurs, mais ils ne restaient pas. Parce que ce n'était pas une belle vie : tu travaillais le soir et les fins de semaine. Tu n'avais pas d'horaire stable. Le matin, tu te levais et si tu n'avais pas d'ouvrage à ta compagnie tu devais aller voir ailleurs. Ensuite, s'il n'y avait toujours pas de « job », tu retournais chez toi le midi. Après tu retournais encore voir s'il y avait du travail. Débardeur ça a toujours été dur sur la famille. C'est pour ça qu'il y a beaucoup de fils qui n'ont pas imité leur père. Le plus dur pour les débardeurs c'est qu'ils n'ont pas de vie. De nos jours, ils ont droit à une fin de semaine sur trois. Ils ne peuvent pas prévoir des activités à l'avance, des billets pour aller voir un spectacle. Ça, ça n'a pas changé du tout depuis mon époque. Aujourd'hui, au moins, ils ont une fin de semaine à eux. À l'époque, tu ne pouvais jamais savoir (quand tu allais avoir une journée de congé).

G. A., débardeur  
Les Montréalais p. 45

\*Légende : C'est arrivé au Bord-de-l'eau, Atelier d'histoire des Débardeurs du port de Montréal, 2018, Montréal, p.45



Débardeurs dans une cale de bateau (Source : Archives du local 375, journal syndical)




Archives d'Ingenium, Collection Le Canada vu par le CN, domaine public



Archives d'Ingenium, Collection Le Canada vu par le CN, domaine public

Un débardeur mis en accusation par le local 375 doit se défendre soit devant l'exécutif soit devant l'assemblée elle-même. La lettre ci-bas fait suite à une série de confrontations et de règlements de compte qui suivent le schisme de 1937. Le local 375 accuse certains débardeurs de rester fidèles à l'ancien régime.

Un débardeur peut être suspendu par le syndicat ou même en être expulsé mais ces cas sont rarissimes.

 LOCAL 375	<b>INTERNATIONAL LONGSHOREMEN'S ASSOCIATION</b> Affiliated with AMERICAN FEDERATION OF LABOR and Trades and Labor Congress of Canada
	406 CHAMP DE MARS TEL. BELAIR 1182 <span style="float: right;">20</span>
	KARL TROLSAAS, President <span style="float: right;">J. M. SHANNON, Sec.-Treas.</span>

Montréal, le 6 mars 1939

Monsieur Armand Sauriol,  
986 Sanguinet,  
Montréal.

Monsieur,

Le comité exécutif de l'Association Internationale des Débardeurs, local No 375, Montréal, a porté contre vous une plainte écrite requérant votre expulsion pour avoir contrevenu à la section 8 de l'Article 2 des règlements de l'Association, dont copie véritable est annexée aux présentes.

Ayez donc en conséquence à vous présenter à l'assemblée du comité exécutif du local qui sera tenu en leurs bureaux au No 406 Champ-de-Mars le 17ième jour de mars 1939, à 8 heures du soir, avec vos témoins pour vous défendre contre cette accusation.

Secrétaire-Trésorier

(Source : Archives du local 375)

Certains débardeurs répliquent par voie légale, un processus très coûteux. Mais la très grande majorité des membres de l'ancien syndicat de boutique vont alors être intégrés sans problème et la plupart des cas litigieux vont se régler par la prestation de serment. Un débardeur peut être suspendu par le syndicat ou même en être expulsé mais ces cas sont rarissimes.

Mr. J.M. Shannon  
 Secrétaire-Trésorier  
 INTERNATIONAL LONGSHOREMEN'S ASSOCIATION  
 Local 375  
 406 Champ de Mars, Montréal, P.Q.

Cher Monsieur et Confrère:-

Nous, les soussignés, accusons conjointement réception de votre lettre envoyé à nous, en date du 5 du mois de juin courant, par malle recommandée, dans laquelle lettre, sur instruction du Comité Exécutif, vous nous accusez d'avoir contrevenu aux articles 5-section-1- et 2-section-6- des règlements de l'association.

En réponse nous désirons vous informer que les accusations qui furent portées contre nous individuellement sont absolument fausses, malicieuses et sans fondement aucun, étant donné que nous ne faisons pas partie de l'UNION DES DEBARDEURS DU PORT DE MONTREAL et que nous n'avons jamais fait de propagande en faveur de la susdite Union rivale à la nôtre et nous tenons à vous informer, que si en dépit de notre dénégaration énergique à cet effet, vous persistez à nous ostraciser et à nous persécuter, et de ce fait nous empêcher de gagner honorablement notre vie et celle de nos familles sur le port de Montréal, alors, bien qu'avec regret, nous nous verrons dans la pénible nécessité de prendre des procédures légales contre tous les Officiers et les membres du Comité Exécutif ainsi que tous les membres de l'Union individuellement de l'ASSOCIATION INTERNATIONALE DES DEBARDEURS, Local 375, conformément à la loi 1 George VI, Chapitre 49, amendée par 2 George VI, Chapitre 52, Article 39, sections (a), (b) et (c).

De plus veuillez prendre avis que si vous persistez à nous ostraciser et à nous persécuter du fait que nous entretenons des relations amicales personnelles, même avec le Président d'une Union rivale à la nôtre, cela ne veut pas dire que nous sommes membres de cette Union, nous prendrons les moyens légaux et légitimes pour obtenir justice par l'entremise de notre aviseur légal sous le plus bref délai possible.

Si d'ici 10 hrs. a.m., samedi le 17 du mois de juin courant nous n'avons pas reçu un avis officiel, émanant du Comité Exécutif, que ces accusations fausses, malicieuses et mensongères sont retirées avec en même temps des excuses officielles du susdit Comité Exécutif à cet effet, alors nous procéderons conjointement immédiatement par l'entremise de notre avocat. Apparemment les mêmes individus qui firent perdre le control du port au vieux Syndiqués et qui firent poursuivre cette Union par un de ses membres, action qui fut maintenue par la Cour contre l'Union des Syndiqués, sont présentement à l'oeuvre pour faire la même chose contre notre Union actuelle, le Local 375 de l'Union Internationale des Débardeurs du Port de Montréal.

Conséquemment, nous attendons avec une ferme confiance le dénouement, d'une manière ou de l'autre, de cette malpropreté de la part de ceux qui prétendent s'ériger en Dictateurs du travail sur le port de Montréal. Et nous sigons:

Alex Beland 1209 rue Cartier, Cité  
 Alexandre Beland

Henri Lanciault 1867 Jeanne d'Arc, Cité  
 Henri Lanciault

Idola Tremblay 1128 Plessis, Cité  
 Idola Tremblay

Norbert Cossette 1002 St. André, Cité  
 Norbert Cossette

(Source : Archives du local 375)

# Un écho des journaux au fonctionnement interne du syndicat :

Le Devoir, 5 mai 1925

## **Une chicane de débardeurs**

UN CONTREMAITRE CONGEDIÉ  
RECLAME \$3.500 A L'ASSOCIATION  
DES DEBARDEURS ET A  
L'UN DE SES MEMBRES

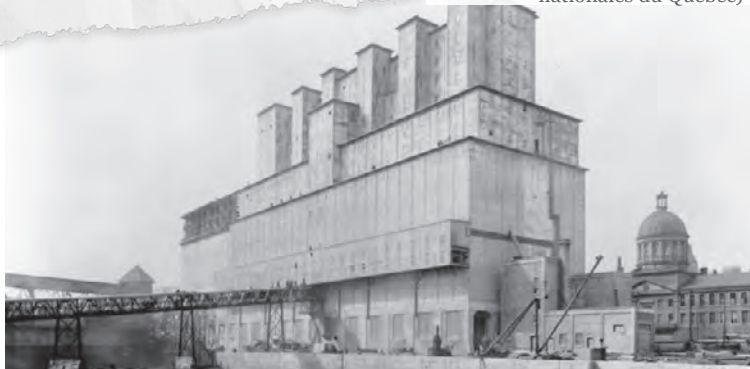
Le juge Philippe Demers a entendu la cause d'Edouard Matte contre Xiste Signorie et al, défenseurs de l'Association des débardeurs de Montréal.

Il expose qu'il travaillait au port comme contremaître d'un groupe de débardeurs depuis 1917. En 1922, il a été forcé de congédier Xiste Signorie, qui travaillait sous ses ordres. Quelques jours plus tard Signorie l'a attaqué au coin de la rue des Commissaires et du marché Bonsecours et l'a battu au point que Matte a dû passer trois semaines à l'Hôpital Général.

Au mois de septembre 1923, il a été accusé, par Signorie, dans une assemblée, d'avoir insulté l'association des débardeurs, et quelques jours plus tard, le conseil de l'Association rejetait Matte de ses rangs. Matte prétend qu'il a été rejeté sans avoir eu l'opportunité de se disculper, et sans la moindre preuve.

Il réclame \$3,500 de dommages subis par pertes de salaires et demande à être réinstallé dans l'union.

(Source : Bibliothèque et Archives nationales du Québec)



Silo à grain no.2 et marché Bonsecours en 1912.

(Source: Wikimedia Commons)

Cet extrait d'un article du Monde Ouvrier du 17 avril 1937 est une pièce de propagande destinée aux débardeurs affiliés au syndicat de boutique mis en place par les armateurs.

Le Monde ouvrier, 17 avril 1937

### AU DEBARDEUR INCREDULE DE MONTREAL

Qu'il est triste, le sort que réserve l'avenir au débardeur qui, en ce moment, se ferme les yeux aux avantages sérieux que lui tendent l'Union internationale des Débardeurs du port de Montréal. Qu'il puisse rester un débardeur, sur nos quais, qui ne voit pas l'échelle traditionnelle qui lui aidera à parvenir jusqu'au sommet le plus haut de sa vie économique, c'est presque incroyable. Mais puisqu'il faut s'en tenir à l'actualité, il en existe, non pas un seulement, mais plusieurs.

Oh! de posséder le don de sonder la profondeur des esprits de ces incroyables! Peut-être pourrais-je leur transmettre alors, une partie de la confiance que je ressens en ce moment dans ce grand mouvement qui bat sa marche degré par degré vers ce futur, qui sera à ce moment, un présent enviable, à tous point de vue de la vie du débardeur montréalais. Ce mouvement dont je vous entretiens est le seul et unique qui peut changer du triste au joyeux, de l'incertain à l'assuré, l'avenir pour lequel nous dépensons nos énergies et nos efforts sans les compter.

R.-A. BRILLON,  
Sec.-trés., Local 1443

(Source : *Le Monde ouvrier*)



Élévateur no.3 1941. (Source : Archives de la Ville de Montréal)

# Donner et soutenir

Le local 375 supporte régulièrement une large variété de causes et d'organisations charitables. Les comptes-rendus des assemblées générales font état des dons et des contributions offerts par les débardeurs.

## L'historien Francis Gaudet trace une liste des syndicats à qui les débardeurs apportent leur aide entre 1946 et 1966 (p.56)

Année	Cause/organisation
1951	L'Union internationale des travailleurs du tabac, local 234 : 200,00 \$ (\$ 2025 : 2 400,00 \$)
1952	Union intl. des ouvriers du textile : 200 \$ (\$ 2025 : 2 400,00 \$)
1954-55	Ouvriers unis du textile : 100,00 \$ (\$ 2025 : 1 170,00 \$) Syndicat de la Regent Knitting Mills : 100 \$ (\$ 2025 : 1 170,00 \$)
1956-57	Union internationale des travailleurs du tabac, local 301 : 100,00 \$ (\$ 2025 : 1 170,00 \$) Métallurgistes, local 4851 : 500,00 \$ (\$ 2025 : 5 600,00 \$)
1958-59	Association internationale des machinistes, local 631 : 300,00 \$ (\$ 2025 : 3 230,00 \$) International Woodworkers of America : 100,00 \$ (\$ 2025 : 1 050,00 \$) Local 103 CTC : 300,00\$ (\$ 2025 : 3 230,00 \$)

Année	Cause/organisation
1959	<b>Association internationale des travailleurs en briques : 300,00 \$</b> (\$ 2025 : 3 230,00 \$) <b>Union internationale des travailleurs en sacoches, local 9 : 100 \$</b> (\$ 2025 : 1 080,00 \$) <b>Union internationale des réalisateurs de la radio et de la télévision : 100,00 \$</b> (\$ 2025 : 1 080,00 \$)
1960	I.U.E., local 522 : 50,00 \$ (\$ 2025 : 530,00 \$)
1961-62	<b>Grève d'ouvriers à Hamilton, Ontario : 1 000,00 \$</b> (\$ 2025 : 10 400,00 \$)

Les débardeurs ne font pas que contribuer financièrement. Ils n'hésitent pas à manifester publiquement leur appui aux causes qui leur tiennent à cœur. Les résolutions adoptées en assemblée générale entre 1938 et 1959 en témoignent.

***Ainsi, en janvier 1947, le local 375 adopte la proposition de protester auprès de la Commission des Prix et du Commerce au sujet de la hausse du prix de l'huile à chauffage (mazout).***

***En janvier 1948, il est décidé que le local envoie une lettre de protestation contre le prix élevé de l'accès aux tramways au premier ministre d'alors, Mackenzie King.***

Cette cause préoccupe les débardeurs puisque le prix des tramways revient encore dans les sujets abordés par les assemblées générales des années suivantes. À d'autres occasions, l'assemblée générale exige une manifestation officielle du local en lien avec le contexte de travail.

***En février, l'envoi d'une nouvelle lettre de protestation est décidé, cette fois-ci à la Commission des Ports nationaux, afin de souligner la malpropreté générale du port de Montréal.***

Dans certains rares cas, les débardeurs peuvent être soupçonnés de favoriser leurs intérêts personnels lorsqu'ils soutiennent un groupe particulier.

***En 1943, l'assemblée générale adopte une motion exigeant du Gouvernement qu'il intervienne afin que soient accordées plus de bières aux employés des tavernes.***

Certaines décisions surprennent:

***En janvier 1949, le local 375 décide de soutenir le Trésor canadien en achetant un bond du Dominion du Canada pour un montant de 20 000,00 \$ soit 272 000,00 \$ de 2025.***

Il est possible ici que la cause ait été autre que patriotique, peut-être consolider les finances du syndicat sur une longue période de temps. Quoi qu'il en soit, pour l'époque et à plus forte raison un syndicat, le montant est très élevé.

D'autres manifestations sont directement liées à la cause syndicale en général:

***En 1956, le local syndical assiste à la première Convention du Congrès du Travail du Canada tenue à Toronto.***

***Au début des années 70, les débardeurs vont soutenir la grève de la United Aircraft, devenue depuis la Pratt & Whitney.***

Les débardeurs vont également soutenir :

***Le mouvement du Front Commun de 1972, qui voit les trois grandes centrales syndicales du Québec ; CSN, FTQ et CEQ s'unir afin d'obtenir pour les employés de la fonction publique de meilleures conditions salariales.***

Ce qui sera fait malgré l'emprisonnement de chacun des chefs des trois centrales.



Manifestation du front commun de 1972. (Source : Archives du journal syndical du local 375)

# La vision du rôle syndical entre 1910 et 1959

Une organisation syndicale est le reflet des préoccupations de ses membres mais elle anime également leurs réflexions et leurs prises de position à la fois sur leur situation et sur le contexte dans lequel ils évoluent.

Elle joue donc aussi le rôle de vigie, qui amène aux débardeurs l'information nécessaire pour prendre des décisions éclairées, et enfin de conscience sociale.

Il est légitime de questionner l'activité d'un local syndical sur une certaine période de temps et à long terme, les trajectoires historiques qui apparaissent peuvent éclairer sur l'efficacité d'une organisation syndicale.

Si de 1910 à 1959 le syndicat sans aucun doute fait de la question des salaires sa préoccupation essentielle, il faut se demander s'il porte l'attention nécessaire sur d'autres priorités, comme la sécurité des débardeurs par exemple, ou les conditions générales de travail.



Près de la Pointe-à-Callières vers 1965.  
(Source : Archives de la Ville de Montréal)

## L'information au local

Le journal syndical, l'un des plus anciens au pays, sert de courroie de transmission au local 375 pour rejoindre ses membres. Né au début des années 20 sous le nom "*Le débardeur*" le journal publie, avec des périodes d'arrêt, pendant près d'un siècle. Il renaît en 1971 sous le nom "*Nouvelles*" pour devenir ensuite "*Journal Nouvelles*" et réapparaître dans sa dernière incarnation sous le titre : "*Sur les quais*".



(Source : Archives du local 375)

## Elwyn Bowker remarque avec pertinence dans son étude:



*Les relations entre les employeurs et les ouvriers ont toujours été très cordiales. La dernière grève sur les quais de Montréal est survenue en 1904 (sic). Les points de désaccord ont toujours été aplanis à travers la discussion ou la médiation. »*

*(Source: Elwyn Bowker : « Unemployment Among Dock Labourers in Montreal » p. 136)*

## Karl Trolsaas, membre fondateur de l'Association originale de 1902 et plusieurs fois élu à l'exécutif syndical note lui-même:

*«L'Association joue un rôle important dans le maintien de relations cordiales entre les patrons et les employés (page 3)*

*...*

*L'ardeur au travail des débardeurs de Montréal va jusqu'à l'enthousiasme et constitue un facteur important de la prospérité du Port. Leur travail est connu et apprécié de toutes les compagnies maritimes ayant des intérêts dans le port de Montréal. (page 4)*

*...*

*Ce qui n'est peut-être pas le moins important, jamais les relations entre les patrons et les employés n'ont été plus cordiales qu'aujourd'hui... Puissions-nous ne jamais oublier que notre devoir à tous est envers notre pays, au service de sa plus grande ville et de son magnifique port national.*

*(Source : Karl Trolsaas «Histoire de l'Association des Débardeurs Syndiqués du Port de Montréal, depuis son organisation en 1902 » page 10)*



Cette satisfaction et ce vœu de patriotisme sont en contradiction flagrante avec les conditions à la fois misérables et dangereuses que vivent les débardeurs de l'époque au travail.

## **Les ambitions de Trolsaas pour les débardeurs se révèlent très limitées :**



*Il a souvent été difficile, parfois même impossible, d'établir un équilibre parfait entre le coût toujours plus élevé de la vie et les salaires reçus, d'obtenir une juste récompense pour le travail difficile et dangereux qu'il nous faut, chaque jour, fournir,...*

*(Source: Karl Trolsaas: « Histoire de l'Association des Débardeurs Syndiqués du Port de Montréal, depuis son organisation en 1902 » page 10)*

À la fin des années 20, toujours selon Trolsaas, l'Association se flatte de procurer au débardeur :

*«Un montant versé à ses héritiers variant de 50,00 \$ à 200,00 \$ en cas de mort accidentelle, une somme hebdomadaire de 7,50 \$ durant une période maximale de 12 semaines, en cas de blessure l'empêchant de travailler et en cas d'infortune, il est entouré d'amis pour venir à son secours.*

*(Source: Karl Trolsaas: « Histoire de l'Association des Débardeurs Syndiqués du Port de Montréal, depuis son organisation en 1902 »)*



Nous sommes très loin des revendications des syndicats anglophones qui réclament l'assurance-chômage, une compensation en cas d'accident de travail d'une durée égale à celle de l'absence, de meilleures conditions salariales, et de meilleures conditions de travail incluant la semaine de 40 heures, etc.

Face au danger et aux conditions de travail dangereuses qui prévalent au port, il y a également une forme d'indifférence ou de fatalisme de la part du local 375.

Le débardage présente de nombreux écueils aux travailleurs. Le travail du grain par exemple consiste littéralement à se laisser enterrer vivant puisque qu'il faut emplir la cale, enfouis dans le grain parfois jusqu'à mi-cuisse et qu'il faut cinq minutes aux engins soufflant la matière pour tomber à l'arrêt une fois la commande activée. Il faut des nerfs solides pour travailler sur le grain et le débardeur qui surveille du pont doit être tout à fait vigilant pour être réceptif aux signaux que lui envoient les hommes, leurs voix dans la cale enterrées par le bruit de la machinerie.

Charles Barnes dans « The Longshoremen » répertorie ainsi les causes de la mort de 94 débardeurs (page 181): 38 hommes sont tombés dans la cale et 5 sont tombés des ponts inférieurs en tentant d'attraper une charge avec leur crochet. 16 autres ont été tués lorsque heurtés par la charge soulevée par le treuil. La variété des autres causes d'accidents mortels donne une idée de l'omniprésence du danger : deux hommes meurent d'un choc thermique dû à la chaleur, quatre sont écrasés contre le treuil, quatre autres encore sont tués par la chute d'une pièce d'équipement, deux sont arrachés du pont par le mouvement de câbles d'amarrage, deux autres meurent à la suite de l'explosion de produits chimiques, et ainsi de suite... Le mouvement rapide des marchandises soulevées et descendues, le bruit des treuils et l'activité incessante

sur le pont créent un tourbillon permanent où les travailleurs doivent être conscients à chaque instant de ce qui se passe autour d'eux. Mais éventuellement la fatigue des longues heures de travail vient à bout de leur vigilance.



Débardeurs au nivelage du grain.

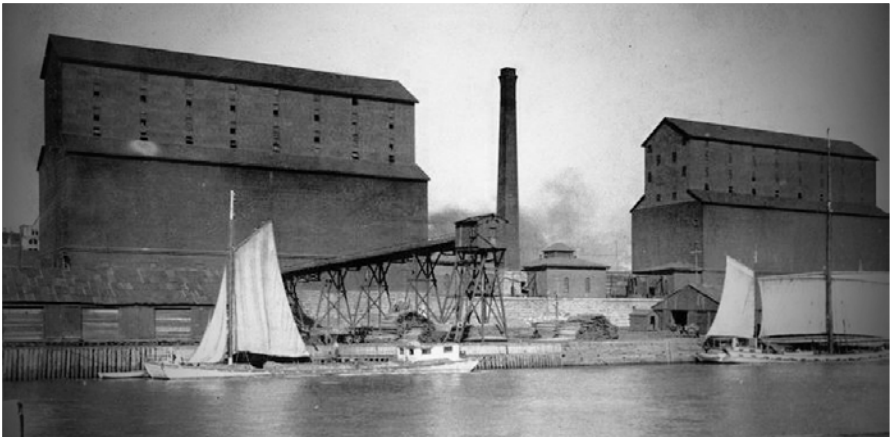
(Source : Archives du journal syndical du local 375)

## **ENTENDU SUR LES QUAIS!\***

**P**arfois ils faisaient une erreur comme ils ont fait avec moi : ils m'ont enterré! On n'avait plus de place dans le compartiment et nous étions 5. J'avais de la misère, j'ai paniqué et j'étais jeune. Quelqu'un m'a dit : « Si tu bouges encore, je te donne un coup de pelle dans le front. Ne bouge plus parce qu'on va manquer d'air. » Les gars sur le pont ont vu que nous étions pris en dessous : ils ont descendu en bas et ils ont commencé à pelleter pour essayer de me déterrer. Aussitôt que j'ai vu le jour, ce fut terminé : je ne suis plus jamais retourné dans le grain. On ne m'y prendra plus jamais, c'est terminé! Le contremaître me disait : « Voyons Rosaire, viens travailler sur le grain! » Je disais: « Non! Même si je suis appelé là, je ne descendrai pas dans la cale. Personne ne pourra me faire descendre. » J'ai la phobie de cela depuis ce temps-là. Même aujourd'hui, il ne faut pas que tu m'enfermes, je vais tout casser. J'ai cherché longtemps celui qui avait fait couler le grain : je voulais lui casser la gueule...

R. A., débardeur  
Le grain 2 p. 66-67

*\*Légende : C'est arrivé au Bord-de-l'eau, Atelier d'histoire des Débardeurs du port de Montréal, 2018, Montréal, p.66-67*



Élévateurs à grain en 1909. (Source : Wikimedia commons)



### ***III- Le droit de vivre***

1960 – 1980

# Une nouvelle génération

Au début des années 1960, une nouvelle génération fait son apparition progressive sur les quais et elle n'entend pas supporter à son tour ce qu'on dû endurer ses prédécesseurs. Le milieu de travail doit s'humaniser.

De **1960** à **1975**, les protestations et les grèves vont s'enchaîner sur les quais en même temps que le Québec connaît une vague sans précédent de contestations.

De **1910** à **1960**, la vaste majorité des conventions collectives des débardeurs se négocient avec un médiateur. Les communications entre le local syndical et les employeurs maritimes sont réduites au minimum entre les conventions collectives et en période de négociation, les demandes sont souvent acheminées au dernier moment afin de mettre davantage de pression sur l'autre partie.



Un débardeur vers 1965. (Source : Archives de la Ville de Montréal)



Débardeurs au travail. (Source : Archives du local 375)



Débardeurs au travail. (Source : Judith Mironchuck débardeure)

# Le survol des événements 1960 - 1975

---

## LA GRÈVE DE 1960 :

Le 23 septembre 1960 une grève éclate soudainement sur les quais. Cette grève ne répond ni à une demande d'augmentation salariale ni à une demande d'avantages sociaux.

Comme en 1902 le syndicat s'adapte simplement à une explosion de colère spontanée qui marque le ras-le-bol des travailleurs contre leurs conditions de travail en général.

L'épicentre du conflit est le stevedores Brown and Ryan depuis longtemps taxé d'esclavage par les débardeurs pour sa manière de les traiter qu'ils perçoivent comme inhumaine.

Les problèmes commencent lorsqu'un contremaître insatisfait des efforts de son « gang » menace ses employés de les remplacer par d'autres. En colère, les 10 débardeurs au fond de la cale quittent le travail et apprennent le lendemain que le contremaître les a fait congédier et que l'entreprise interdit à tous les autres contremaîtres à son service de les réembaucher.

Convoqué puis condamné par l'assemblée générale, le contremaître refuse de s'amender. Le syndicat exige que la Brown and Ryan congédie à son tour le contremaître en question, ce qu'elle refuse.

Les 3 000 débardeurs du port déclenchent alors la grève. Les débardeurs ne supportent plus les méthodes de la Brown and Ryan. En trois jours, près de 50 navires s'entassent dans le port.

Les débardeurs de Québec refusent par la suite de décharger les navires à destination du port de Montréal.

Le gouvernement fédéral nomme comme à l'habitude un conciliateur qui négocie avec les parties durant quatre jours suite à quoi la Brown and Ryan accepte de congédier le contremaître fautif que le syndicat va suspendre jusqu'à la fin de l'année.

### ***ENTENDU SUR LES QUAIS!\****

*J'ai vu mourir un gars à côté de moi. Nous travaillions avec des plaques de vitre qui mesuraient chacune environ 5 ou 6 pieds de haut par 9 à 10 pieds de long. Chaque vitre devait peser pas loin d'une tonne. Nous placions les vitres debout dans la « shed » en utilisant un monte-charge. Les piles étaient placées l'une sur l'autre le long du mur. Un monte-charge est arrivé, mais la pile était trop près de la porte. Il y avait des hommes en train de travailler juste à côté. Le monte-charge a accroché la vitre qui devait peser une tonne et elle est tombée sur un des gars. Il avait toutes les côtes cassées. J'ai essayé de relever la vitre, mais elle était trop lourde. J'étais assez énervé. Le gars agonisait et il m'a dit: « C'est correct, c'est correct, c'est correct... ». Il est mort là. C'était un dénommé Bélisle.*

*R.A., débardeur  
La plaque de vitre p. 68*

*\*Légende : C'est arrivé au Bord-de-l'eau, Atelier d'histoire des Débardeurs du port de Montréal, 2018, Montréal, p.68*

## **LA GRÈVE DE 1963 :**

La grève éclate en octobre, alors que les négociations pour la saison ont été entreprises en début d'année comme à l'accoutumée. Une nouvelle fois, cette grève témoigne de l'exaspération des débardeurs face à leurs conditions de travail et de vie.

### **Les demandes syndicales sont simples :**

- 2 sous d'augmentation en 1963 et 1964 pour le fonds de pension et de bien-être.
- 6 sous de l'heure d'augmentation salariale.

### **Un compromis est trouvé avec l'employeur, mais fait exceptionnel, les membres réunis en assemblée générale le refusent et exigent à leur tour :**

- Une hausse salariale de 0,35 \$ de l'heure répartie sur deux ans.
- Une hausse de 5 sous de l'heure pour le fonds de pension.
- Le temps payé en double pour le travail de nuit et à temps et demi pour la journée du samedi.

Les débardeurs réclament également une enquête sur la gestion de leur fonds de retraite par l'employeur, mettant en cause des malversations présumées.

Après 8 mois de négociations sans succès, le 9 septembre, 2500 débardeurs déclenchent une grève spontanée. Il s'agit d'une grève illégale. Elle prend fin le lendemain alors que les membres forment un comité ad hoc de 50 personnes pour poursuivre les négociations en lien avec le comité exécutif du local syndical et que le gouvernement fédéral de son côté nomme une commission de conciliation pilotée par le juge Robert Lafleur.

Le 29 septembre, les débardeurs rejettent la proposition de la commission qui offre 0,22 \$ de l'heure échelonnés sur deux ans. Le 4 octobre à minuit les débardeurs débraient à nouveau, mais ils sont cette fois

suivis spontanément par les débardeurs des ports de Trois-Rivières et de Québec. Un nouveau médiateur, le juge Lippé, se voit chargé de trouver un terrain d'entente entre les parties.

Les choses traînent en longueur et des incidents violents ont lieu entre débardeurs et policiers. Pour la première fois de son histoire, le local 375 reçoit la visite de Thomas Gleason, le président de l'Union internationale des débardeurs, le bureau-chef américain, qui se déplace à Montréal dans le but de... ramener les débardeurs au travail.

Les débardeurs finissent par avoir gain de cause au bout de 10 jours. Ils obtiennent 0,30\$ d'augmentation horaire répartis sur trois ans. Une garantie minimale de 4 heures leur est accordé afin qu'ils ne se déplacent pas à leurs frais lorsqu'appelés au travail. La rotation des équipes et l'équivalent de 4% de leur salaire en guise de vacances leur sont également accordés.

La rotation des équipes va permettre de mieux répartir les heures de travail entre les débardeurs; les équipes ayant le moins travaillées étant alors appelées en premier lorsqu'un bateau se présente, et ce jusqu'à ce qu'un équilibre s'établisse au niveau des salaires sur la base de la saison de navigation en cours.



Vue aérienne du port vers 1966. (Source : Archives de la Ville de Montréal)

## **LA GRÈVE DE 1966 :**

Cette grève s'inscrit dans un contexte où partout au Québec, les revendications économiques et sociales des travailleurs se multiplient rapidement. Sur le plan local, les débardeurs voient l'arrivée des conteurs d'un œil inquiet et cherchent à protéger leur métier.

La grève va débuter en avril et s'étendre de manière exceptionnelle aux mois de mai et de juin. Elle se répercute également sur les autres ports du Saint-Laurent; Trois-Rivières et Québec.

Comme en 1963, un incident en apparence isolé met le feu aux poudres. La police des Ports nationaux donne des constats d'infraction aux véhicules des débardeurs garés près du hangar 49. Les places de stationnement sont rares au port. Un premier arrêt de travail de protestation s'étend du 19 au 22 avril. Les contraventions sont annulées et un comité de travail sur la question des places de stationnement est promis. Cependant, un nouvel incident relié au stationnement le 9 mai suivant déclenche un débrayage spontané des 3500 débardeurs réguliers du port.

La cause première de l'exaspération des travailleurs se trouve davantage dans le fait que comme en 1963, une nouvelle convention collective est attendue depuis la fin de l'année précédente et que 23 rencontres patronales-syndicales se sont révélées infructueuses.

Les travailleurs souhaitent obtenir de fortes hausses salariales pour compenser l'arrivée au port de méthodes modernes de transport de marchandises : les conteneurs et les grues utilisées pour les déplacer.

***La modernisation du port est essentielle à sa survie,  
mais elle diminue le temps de travail des débardeurs  
et menace leurs emplois.***

Les débardeurs veulent également obtenir la parité salariale avec les travailleurs du port de Vancouver. L'employeur lui veut diminuer les équipes de travail de 19 à 13 hommes.

Suivant le rituel établi, un conciliateur est nommé. Le temps presse; le Canada vient de signer une entente pour expédier d'importantes quantités de blé en Union soviétique, le matériel nécessaire à la construction de l'Exposition universelle de 1967 à Montréal doit être acheminé aux chantiers et enfin, après deux jours de grève illégale, 89 navires attendent dans les eaux du port et autour.

Le président du volet américain du syndicat tente encore vainement d'obtenir que les débardeurs rentrent au travail. Après l'échec d'une première négociation, le juge René Lippé est à nouveau nommé médiateur.

Une entente est assez rapidement trouvée sur les augmentations de salaire, mais la sécurité d'emploi des débardeurs demeure une pierre d'achoppement.

Le 13 juin, le premier ministre du Canada lui-même intervient dans le conflit et promet aux débardeurs une commission d'enquête chargée de se pencher sur les conditions de travail dans les ports du Saint-Laurent.

C'est l'enquête Picard, une toute nouvelle initiative, car d'autres commissions d'enquête se penchent depuis quelques années sur les causes des problèmes récurrents au port comme les conditions de travail médiocres, l'absence de formation et la gestion déficiente.

37 jours de grève permettent aux débardeurs d'obtenir le succès sur le plan salarial et celui d'avantages sociaux. Évidemment, l'essentiel est à venir : la commission Picard doit déposer son rapport à l'automne de l'année suivante et des emplois sont en jeu.

Au port de Vancouver en 1963, plusieurs débardeurs ont été forcés de prendre une retraite prématurée en échange d'un montant forfaitaire de 13 000,00 \$, une situation que souhaite éviter le local 375.

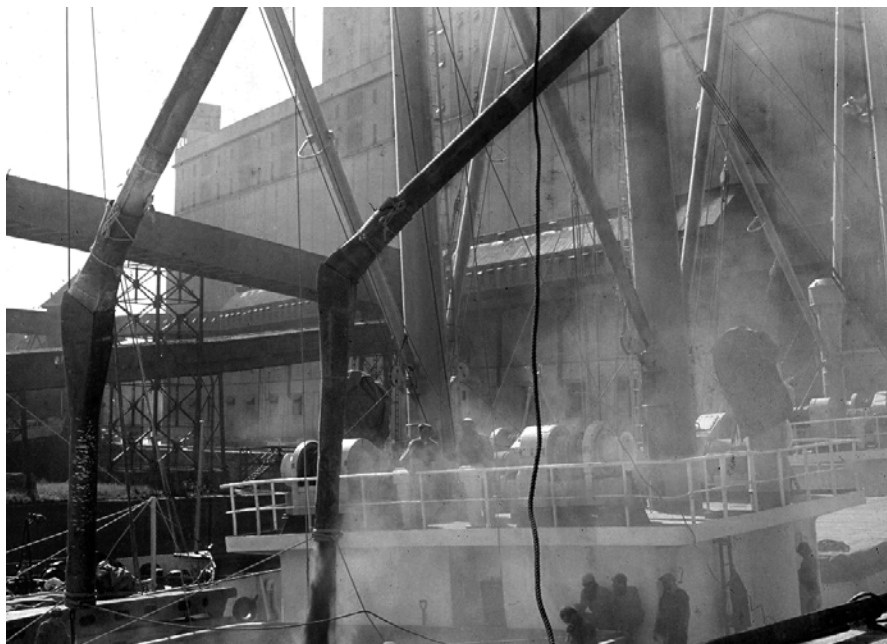
Le nombre de débardeurs surnuméraires et non syndiqués atteint également près de 4 000 hommes entre 1965 et 1967, ce qui accentue la pression sur ceux des travailleurs qui sont syndiqués et mieux protégés.

## **ENTENDU SUR LES QUAIS!\***

*Le travail sur le grain dans les cales soulevait énormément de poussière. Le plus dur, c'était au niveau des poumons et au niveau des voix nasales. Les gars attrapaient des rhinites, des conjonctivites et des sinusites à répétition qui devenaient parfois chroniques. En plus sur le grain, il y avait de la chaux et des insecticides pour que les insectes n'infectent pas le grain : et nous respirions tout ça. J'en connais beaucoup qui sont morts d'une maladie des poumons ou qui souffrent d'emphysème. Parmi ceux-là, il y en a beaucoup qui n'ont jamais fumé.*

*J.-P. C., débardeur  
Le grain p. 66*

*\*Légende : C'est arrivé au Bord-de-l'eau, Atelier d'histoire des Débardeurs du port de Montréal, 2018, Montréal, p.66*



Le fameux chargement du grain dans les années 60. La poussière de grain flotte au-dessus de l'écouille et on ne peut qu'imaginer la densité de la poussière dans la cale.

(Source : Archives de la Ville de Montréal)



Des débardeurs s'activent auprès d'une charge. (Source : Archives du local 375)



Un navire à quai au Port de Montréal. (Source : Archives du local 375)

## **1967 : LE RAPPORT PICARD**

Après son dépôt le 20 octobre 1967, le rapport devient parti d'une nouvelle loi fédérale qui vient modifier la convention collective.

### **Le rapport préconise notamment que :**

- Une équipe de débarbage défavorisée par l'absence de travail peut aller œuvrer pour une autre compagnie du port, permettant ainsi un équilibre dans la répartition du travail.
- Un nombre minimum d'heures par semaine est également garanti aux travailleurs.
- Près de 51% des débardeurs, ceux ayant travaillé 1 600 heures et plus sont ainsi assurés de travailler au moins 40 heures par semaine durant l'année à venir.
- La garantie s'étend à 34 heures pour ceux ayant travaillé entre 1 200 et 1 600 heures et à 28 heures par semaine pour ceux ayant travaillé entre 550 et 1 199 heures.
- Les équipes sont réduites à 17 hommes plutôt que les 13 souhaités par la partie patronale.

Après tous ces efforts, les conditions salariales et sociales des débardeurs de Montréal se sont améliorées, mais les salaires, le fonds de pension, la durée des vacances (1 semaine contre 2 ailleurs), et le nombre de jours de congé continuent à être inférieurs à ceux des autres ports nord-américains en général malgré la forte augmentation de la productivité du port, 64% entre 1955 et 1965.

## **Le jugement des commissions d'enquête sur l'état des choses au port :**

Avec l'état délabré des toilettes, la négligence au niveau des mesures de sécurité et les méthodes de productions désuètes, une impression générale de laisser-aller se fait jour que ne manquent pas de souligner les autorités qui se penchent sur la gestion du port à l'époque.

En novembre, les employeurs imposent un lock-out. Planifier la prochaine convention collective pour l'année 1968 en y insérant les recommandations du rapport Picard s'avère de toute manière une lourde tâche et une commission de conciliation présidée par le juge Gold est mise sur pied.

Une convention de 3 ans en sort avec un fonds créé pour amortir le choc des mises à pied de travailleurs à cause de la réduction des équipes de travail.

En 1970 l'AEM ou Association des Employeurs Maritimes, une structure de gestion qui représente les entreprises opérant au port vient remplacer la Shipping Federation of Canada. Avec l'AEM en place, les négociations commencent dès 1971 en vue du renouvellement de la convention collective de 1972.

Le juge Gold est à nouveau appelé en renfort dans une Xe opération de conciliation. La convention qui en sort met de l'avant une modernisation encore plus poussée que celle préconisée par le rapport Picard. Il n'y a aucune mise à pied et la sécurité d'emploi est entièrement payée par l'Association des Employeurs Maritimes.

**MAIS**, ce qui est sacrifié est immense pour le syndicat et les débardeurs. Le système des équipes ou « Family Gangs » est mis aux oubliettes et chaque débardeur fera désormais l'objet d'une répartition sur une base individuelle, orchestrée par ordinateur.

Il s'agit d'une première en Amérique du Nord. Le local renonce ainsi de facto à son droit de répartir lui-même le travail entre les débardeurs.

De 1969 à 1972 le volume de conteneurs déchargé au port est passé de 3% à 45%. Le port s'est modernisé et les débardeurs ont joué un grand rôle dans cette modernisation en acceptant de sacrifier les équipes traditionnelles de travail et le contrôle sur l'emploi.

Cependant, à peine la convention collective de 1972 signée, l'AEM la dénonce affirmant que les règles de la sécurité d'emploi lui coûtent trop cher et qu'elle est incapable de la payer.

En 1973 elle propose de verser une somme de 12 000,00 \$ pour le rachat de l'emploi des débardeurs. 825 d'entre eux acceptent de partir. L'AEM récupère donc rapidement une partie des coûts de la sécurité d'emploi qui pour elle de toute manière se traduit par des gains de productivité et des gains sur le long terme. Mais elle en veut encore davantage.



Un terminal à conteneurs dans le port de Montréal (Source : Archives du local 375)

## **LE RETOUR EN ARRIÈRE : 1975**

Cette année-là, l'Association des Employeurs Maritimes revient à la charge afin de se débarrasser de la garantie d'emploi.

Les débardeurs tiennent à cette garantie, obtenue après avoir sacrifié les équipes de travail, le contrôle de la main-d'œuvre et 825 des leurs qui ont pris une retraite prématurée.

Chaque partie s'arcboute et la grève éclate. Le gouvernement comme à son habitude lorsqu'il s'agit des débardeurs, intervient rapidement pour la juguler avec un projet de loi, le C-59, complètement inédit dans l'histoire des relations de travail au Canada. En plus de forcer le retour au travail des travailleurs, la loi C-59 impose le rapport d'un conciliateur, le juge Gold, qui intervient pour la troisième fois dans un conflit opposant les débardeurs à la gestion des employeurs maritimes. Cette fois, le juge Gold renverse les règles qu'il a lui-même prescrites trois ans auparavant.

***La garantie d'emploi va être amputée, malgré les concessions faites par les débardeurs dans les années antérieures.***

À sa place un nouveau système fait du débardeur une version plus moderne du travailleur occasionnel. Il a droit à une forme de couverture d'emploi sur une base annuelle de 1420 heures et non plus de 1600 puisque vacances et congés sont désormais déduits de la banque d'heures. Cependant, le débardeur doit désormais être disponible la totalité des 168 heures de la semaine.

Il n'a droit qu'à 2 jours de congé pour chaque période de 28 jours. Il doit donc travailler 26 jours d'affilée avant d'obtenir un congé. Il peut dans la même semaine être indifféremment affecté de jour, de soir et de nuit.

C'est le retour aux conditions de 1880, mais avec un salaire qui se compare à celui d'un travailleur spécialisé moderne. Le débardeur est désormais lié au travail 7 jours sur 7, 24 heures par jour et dans l'incapacité totale de pouvoir planifier quoi que ce soit, encore moins une activité familiale. Fait inédit, le gouvernement fédéral impose également aux débardeurs le fameux « code de discipline » qui vient donner de très larges pouvoirs à l'employeur dans son application.

Quitter le travail avant la fin de la journée même si l'on est malade relève de l'insubordination et entraîne une sanction qui peut aller éventuellement jusqu'à la suspension.

Ne pas se rapporter au travail, peu importe la cause, vaut également une sanction.

Obligation est faite à chaque débardeur de téléphoner quotidiennement afin de connaître son assignation du lendemain.

Ne pas téléphoner, peu importe la raison, est là aussi une cause éventuelle de sanction.



Débardeurs au travail au Quai Bickerdike en 1977 . (Source : Archives du local 375 )



La fall (Source : Archives du local 375)



Sur le quai (Source : Archives du local 375)

## **RÉDUCTION DE LA GARANTIE DE SALAIRE ET CODE DE DISCIPLINE : LES DÉTAILS**

---

Depuis 50 ans le local 375 et les débardeurs en général voient le rapport Gold d'avril 1975 et la loi (le Bill C-59) qui l'impose, comme un recul majeur des droits des travailleurs et une injustice historique à réparer. En plus d'instaurer le mode de sécurité d'emploi et de garantie salariale qui régissent encore de nos jours la paie des débardeur(e)s, le rapport et la loi insèrent également comme encadrement aux conditions de travail le Code de discipline qui continue à faire rager les travailleurs.

Autant le rapport que la loi qui le suit concluent une cascade d'événements amorcée par les bouleversements des années 60. Les débardeurs portent leurs revendications à travers des grèves. Chaque fois que la convention collective doit être renégociée, le gouvernement fédéral intervient, soit comme médiateur, arbitre ou juge. Une négociation ou une grève égalent une tentative de médiation ou un arbitrage, aux résultats variés selon les années.

Voici tracé à grands traits le fil des événements qui aboutissent au rapport du juge Alan B. Gold de 1975.

### ***Le rapport Picard***

Les grandes grèves des années 1960 entraînent la mise sur pied de la Commission d'enquête sur les ports du Saint-Laurent, présidée par un commissaire unique, Laurent Picard, docteur en administration des affaires de l'Université Harvard.

La Commission qui œuvre durant 18 mois, va siéger durant 95 jours, entendre 72 témoins et accumuler 12,528 pages de documentation.

Le rapport qu'elle produit en octobre 1967 innove en proposant pour les débardeurs jusque là considérés comme des travailleurs occasionnels, une forme de sécurité d'emploi basée sur une garantie salariale.

**Cette garantie d'emploi est :**

- hebdomadaire;
- avec un maximum de 40 heures par semaine;
- variable selon la productivité;
- étalée sur 37 semaines par année;
- financée par une \*taxe de 15 sous la tonne (de cargaison manipulée).

Cette taxe alimente un Fonds de sécurité d'emploi administré par les parties; patronale et syndicale. Les débardeurs obtiennent également de meilleures conditions de travail, un Code de sécurité et des périodes de repos. En contrepartie l'employeur se voit accordée la flexibilité recherchée dans les méthodes de travail et des équipes réduites.

L'idée qui articule la garantie salariale c'est que les débardeurs n'aient plus à craindre les transformations technologiques comme par exemple le transport de containers. Elle fonctionne puisque entre 1969 et 1972, le volume transbordée de cargaison en containers passe de 3 à 45% de l'activité de débardage.

***1968 : négociations pour la convention collective***

1968 voit surgir le renouvellement de la convention collective et des difficultés à implanter les recommandations du rapport. Comme d'habitude un médiateur est nommé auquel s'ajoute presque tout de suite une Commission de Conciliation présidée pour la première fois par le juge Alan B. Gold, une figure marquante de l'histoire de la magistrature au Québec.

La nouvelle convention signée en avril 69 fixe définitivement la garantie salariale à 40 heures semaine et entraîne la création d'un Fonds de changement technologique alimenté par une nouvelle taxe de 0,14\$ par tonne manipulée afin de pouvoir indemniser les débardeurs qui seraient éventuellement mis à pied à la suite de changements technologiques.

En échange, les débardeurs sacrifient le contrôle sur l'emploi qu'ils exercent depuis le début de l'histoire syndicale au port en 1902. L'embauche et la distribution des tâches seront désormais l'apanage de l'employeur.

### ***1972 : négociations pour la convention collective***

Comme la convention est valable pour 3 ans, 1972 voit s'amorcer de nouvelles négociations en vue du renouvellement et comme ces négociations sont encore difficiles, le juge Gold, sollicité par le gouvernement fédéral, fait une autre apparition pour obliger la formulation d'une entente.

Tout en conservant pour l'essentiel le cadre déterminé par les négociations précédentes, elle modifie certaines règles du jeu.

-Les Fonds de la sécurité d'emploi et des changements technologiques sont abolis.

-L'Association des Employeurs maritimes (AEM) devient seule responsable de la gestion de la garantie salariale et elle doit s'engager à ce qu'il n'y ait aucune mise à pied.

-Les débardeurs obtiennent une pause-café de 30 minutes par période de 4 heures.

La garantie salariale estivale s'étend toujours sur 40 semaines mais à partir du 1er avril la semaine de travail est définie comme allant du lundi au vendredi, comme partout ailleurs.

Les débardeurs concèdent cependant de gros morceaux : les équipes permanentes (« Family gangs ») de 16 hommes disparaissent et le déploiement des débardeurs se fait désormais sur une base individuelle. Qui plus est, c'est un ordinateur qui décide l'endroit et la tâche qui échoueront à chaque travailleur.

L'utilisation de la main d'oeuvre devient plus flexible pour l'employeur. Mais chaque soir au retour du travail, les débardeurs doivent désormais téléphoner pour savoir où ils seront affectés le lendemain, sans savoir où, à quelle tâche et si ce sera de jour, de soir ou de nuit. La nouvelle convention collective prend fin le 31 décembre 1974.

Cependant, l'Association des Employeurs Maritimes se plaint rapidement de sévères problèmes à payer la garantie d'emploi qu'elle juge trop coûteuse. En réalité l'AEM ne paie rien puisque la garantie est entièrement payée par la taxe sur les cargaisons de navires. Mais dès le début de 1973, l'AEM évoque une possible faillite. À tort ou à raison le syndicat accepte de collaborer à la proposition que l'AEM fait aux débardeurs afin de diminuer ses coûts. Elle offre de verser 12 000\$ à chaque débardeur qui accepte de quitter son emploi. 825 d'entre eux acceptent, diminuant d'autant la force du local.

### ***1975 : négociations pour la convention collective***

1975 s'ouvre évidemment sur de nouvelles négociations, toutes aussi ardues que les précédentes, pour le renouvellement de la convention collective. Et encore une fois, une Commission de conciliation présidée à nouveau par le Juge Alan B. Gold est nommée par le gouvernement fédéral.

Les enjeux cette fois sont plus élevées. L'AEM veut briser la garantie salariale existante et la remplacer par un plan saisonnier moins coûteux. Au lieu de payer le débardeur pour une semaine où il n'y a pas de travail puis le payer à nouveau la semaine suivante pour ses heures éventuellement oeuvrées, l'employeur préfère considérer la garantie salariale comme une forme maximale de compensation pour 40 heures hebdomadaires étalées durant 40 semaines soit 1600 heures au plus.

Dans le cadre de cette nouvelle formule, si un débardeur est payée une semaine pour 40 heures alors qu'il n'a travaillé que 32 heures, la semaine suivante, s'il fait 48 heures, les 8 heures supplémentaires servent à rembourser la période de 8 heures payée la semaine précédente. Avec la mise en place d'un tel système, l'AEM limiterait sévèrement ce qu'elle peut avoir à déboursier pour la garantie salariale au cours d'une année.

### ***Les débardeurs eux y tiennent à leur garantie.***

Pour l'obtenir ils ont sacrifié en 1968 leur contrôle sur l'embauche et en 1972, pour la maintenir, ils ont laissé partir les équipes permanentes et accepté le joug d'un ordinateur. La réponse initiale du syndicat à la demande patronale est d'ailleurs de revenir aux conditions de la convention de 1969 à 1972.

Le juge Gold tranche en faveur de la proposition patronale. La garantie salariale devient une banque de 1600 heures sur une période de 40 semaines se terminant fin décembre. En réalité c'est moins; doivent être déduites 180 heures pour les vacances et les congés statutaires. En outre il devient désormais impossible pour les débardeurs de refuser du temps supplémentaire après leur journée de travail. L'obligation d'être disponible 168 heures par semaine leur

est imposée et la semaine de travail s'étale désormais sur sept jours incluant les samedi et dimanche; enchainant les débardeurs aux quais et les privant de la capacité d'organiser leur vie familiale.

Les débardeurs se mettent en grève mais le parlement vote le Bill C-59 : *Loi portant sur la reprise du débarbage, de la vérification, du radoub et des opérations connexes dans certains ports de la province de Québec.*

La loi, qui s'applique aux débardeurs des port de Montréal, Trois-Rivières et Québec entre en vigueur le 25 avril 1975. Elle impose le mode de garantie salariale du juge Gold et le Code de discipline qui lie encore les débardeurs en 2025.



Manifestation de débardeurs vers les années 1970 (Source : Atelier d'histoire des débardeurs)

### **L'article 8.04 a) spécifie notamment :**

« Quand un débardeur est assigné à un travail, il y demeurera jusqu'à ce que l'une des circonstances suivantes survienne :

- 1) qu'il ait terminé son travail;
- 2) qu'il soit requis dans une classification supérieure; ou
- 3) qu'il ait complété quarante-quatre (44) heures de travail dans la semaine. »

La sentence arbitrale rendue le 20 octobre 1975 par Me Roland Tremblay à la demande du Ministre du Travail de l'époque définit alors ce quarante-quatre heures comme une période assignée à la même tâche ce qui fait que cette limite atteinte, l'employeur peut ensuite utiliser le débardeur à autre chose. Légalement, le débardeur devient alors littéralement cloué à son travail jusqu'à ce que l'employeur décide de le libérer.

Cinquante ans plus tard les mêmes conditions s'appliquent et le débardeur moderne vit comme celui de 1875. Il est exploité sans merci et sans aucun contrôle sur sa vie personnelle. Il sait quand il arrive sur le quai, pas quand il en repart.

*Sources :*

*« Mémoire concernant la sécurité d'emploi et le code de discipline imposés par le Bill C-59 »,*

*Journal Nouvelles, vol.4 no 38, 1976, Archives du local 375.*

*« Sentence arbitrale : Interprétation et application de certaines clauses de la convention collective », Me Roland Tremblay, arbitre unique, 20 octobre 1975. Archives du local 375.*

*« Rapport : tâches particulière », Me Roland Tremblay, 13 août 1976. Archives du local 375.*

*Note: Le rapport fait suite à l'écoute par Me Tremblay des plaintes du local 375 (ainsi que des débardeurs de Trois-Rivières et Québec) concernant la garantie de salaire et le Code de discipline imposés par le juge Gold et le Bill C-59.*

# En grève! Reflets médiatiques des années 60 : Extraits des journaux de l'époque

1963

Le Devoir, 11 octobre 1963

## ***La grève des débardeurs atteint un point critique***

Aucun progrès n'a marqué hier les négociations entre les armateurs et le syndicat des débardeurs en vue de mettre fin à la grève qui entre aujourd'hui dans sa deuxième semaine et risque de porter gravement atteinte à l'économie. L'inquiétude ne cesse de croître depuis 24 heures :

*\* Le président international de l'association des débardeurs, M. Terry Gleeson, a pris part hier aux négociations et a déclaré qu'il était bien décidé à mettre fin à la grève le plus tôt possible. Selon lui, les débardeurs ne comprennent pas clairement quels problèmes sont en cause, et s'inquiètent des lenteurs dans les négociations.*

*\* A Toronto et à Ottawa, le premier ministre M. Pearson a déclaré que le gouvernement interviendra pour mettre fin à la grève si tous les efforts raisonnables de médiation se révèlent vains.*

*\* Le premier ministre de la Saskatchewan et l'Union des fermiers de la même province ont invité le gouvernement fédéral à intervenir immédiatement en vue de faire cesser la grève et d'assurer l'expédition du blé canadien à l'URSS.*

Le Devoir, 11 octobre 1963

Ottawa – Le premier ministre M. Pearson a indiqué clairement, hier, que son gouvernement interviendrait en vue de mettre fin à la grève des débardeurs du St-Laurent, si tous les efforts de médiation aboutissaient à un échec... "L'intervention gouvernementale ne signifie ni plus, ni moins que le gouvernement force les grévistes à retourner au travail", a signalé le premier ministre.

(Source : Bibliothèque et Archives nationales du Québec)

Le Devoir, 11 octobre 1963

---

### *PIQUETS INTERDITS*

Les débardeurs du port de Montréal ne pourront plus établir des piquets à l'entrée du port. Le juge Robert Lafleur, de la cour supérieure du district de Montréal, a donné suite hier à la requête du Conseil des ports nationaux qui demandait une injonction interdisant les piquets et les rassemblements d'importance des grévistes tant sur la propriété du port qu'aux abords.

Le Devoir, 11 octobre 1963

---

*Extrait d'un éditorial*

### **-LA GRÈVE DES DÉBARDEURS**

**Le conflit qui sévit depuis une semaine dans les ports de Montréal, Trois-Rivières et Québec prend des proportions inquiétantes.**

Le nombre des navires immobilisés dans les eaux du Saint-Laurent s'accroît de jour en jour. Les livraisons de blé canadien à l'URSS sont sérieusement compromises. Les pertes financières s'élèvent, dans la seule région de Montréal, à \$2.000.000 par jour. Le conflit menace de gagner les ports des Maritimes. La violence a aussi fait son apparition dans le tableau.

...

Lors d'une rencontre qu'il eut mardi avec les représentants des débardeurs, Le ministre fédéral du travail, M. MacEachen, a admis que la grève est parfaitement légale.

...

Les deux parties conservent, pour l'instant, leur liberté de négociation et de décision. Mais leur responsabilité envers le pays devient, d'heure en heure, plus lourde. L'opinion publique n'acceptera pas que la situation actuelle se prolonge indéfiniment.

(Source : Bibliothèque et Archives nationales du Québec)

### **UNE GRÈVE DES DÉBARDEURS ?**

D'autre part, au moment de publier, on s'attend à une deuxième grève, à Montréal cette fois, de la part d'un autre syndicat international.

Il s'agit des débardeurs qui, après un premier arrêt de travail, étaient retournés au port en attendant les conclusions d'un conseil de conciliation.

Ils ont maintenant rejeté les recommandations de l'organisme, qui prévoyait une hausse globale de 22 cents répartie sur deux ans, alors qu'eux-mêmes réclamaient 35 cents l'heure en salaires et 10 cents de bénéfices marginaux.

La grève des débardeurs, qui s'étendrait à Québec et Trois-Rivières, paralyserait à peu près complètement le chargement de millions de tonnes de blé vendu à l'Union soviétique.

Les cargos russes tenteront-ils de s'approvisionner à Saint-Jean et à Halifax, ports également contrôlés par l'Association internationale des débardeurs ? Ou bien à Sorel et Baie-Comeau, syndiqués par la CSN ?

*La situation maritime reste fluide ...*

(Source : *Le Monde ouvrier*)



Bateau à quai en 1963 durant la grève des débardeurs.  
(Source : Archives de la Ville de Montréal)

## GRÈVE DES DÉBARDEURS

### PARALYSÉ, LE PORT DE MONTRÉAL EST ENTOURÉ DE BARRICADES

Par Jacques Lafrenière

Les 3,800 débardeurs des ports de Montréal, Québec et Trois-Rivières ont quitté le travail ce matin pour appuyer leurs revendications. La grève a débuté à minuit dans les ports de Québec et de Trois-Rivières. À Montréal, l'Association internationale des débardeurs a permis que soit terminé le chargement ou le déchargement des navires. Selon la police du port, les derniers débardeurs ont cessé leur travail vers 12 h. 20 ce matin.

### LE CONFLIT

Les débardeurs ont décidé de se mettre en grève pour obtenir une augmentation de salaire et des améliorations aux conditions de travail et au fonds de retraite. Ils demandent que leur salaire soit haussé de 35 cents l'heure, plus 10 cent en bénéfices marginaux, en l'espace de deux ans. Quant aux conditions de travail, les débardeurs désirent que les armateurs fassent au moins quelques concessions sur un ou deux des cinq points litigieux, quitte à étudier les autres plus tard.

---

### 27 NAVIRES SONT IMMOBILISÉS

Par Denis Masse

À 10 h. ce matin, 27 navires, côtiers et océaniques, étaient paralysés par la grève des débardeurs dans les trois ports de Montréal, Trois-Rivières et Québec. L'arrêt de travail de quelque 3.800 débardeurs dans les trois ports menaçait d'affecter encore une longue caravane de navires s'avancant dans le golfe en direction de ces ports.

## De nouvelles offres aux débardeurs

(J.L.) — Les 3,000 débardeurs du port de Montréal se réuniront demain matin, à 8 h. à un endroit qui n'a pas encore été choisi pour prendre connaissance des nouvelles offres de la Fédération des armateurs du Canada, offres que les négociateurs syndicaux jugent acceptables. Le secrétaire - trésorier de l'Association internationale des débardeurs (CTC), M. Adrien Lemoyne, n'a pas voulu dévoiler la nature de ces nouvelles propositions avant que les membres en aient pris connaissance. On croit savoir cependant que l'association patronale aurait décidé de faire quelques concessions. Au cours du marathon de 12 heures de pourparlers hier et cette nuit, en présence du médiateur fédéral, le juge René Lippé, de Montréal.

## Une note optimiste

par Gilles PRATTE

*Les représentants de la Fédération des armateurs du Canada et ceux de l'Association internationale des débardeurs se sont quittés sur une note relativement optimiste, ce matin à 2 h. 30, après avoir discuté pendant 12 heures les recommandations du médiateur fédéral, le juge René Lippé.*

*... En plus de provoquer des pertes de quelques \$2 millions par jour, la grève des débardeurs empêche la livraison de 60,000,000 de boisseaux de blé à l'Union soviétique. On apprenait cependant hier que des navires chargés de blé destiné à la Russie avaient quitté les ports de Baie-Comeau et de Sorel qui ne sont pas directement touchés par la grève.*

(Source: Bibliothèque et Archives nationales du Québec)



Chargement au chariot élévateur dans la cale. (Source : Archives du local 375)



Bâtiment à quai au Hangar 16 du quai de l'horloge en 1964  
(Source : Archives de la Ville de Montréal)

**E**n immobilisant, dans les cargos qui les transportent, des matériaux expédiés par des participants étrangers et en empêchant leur déchargement dans tous les ports de l'Amérique, la grève des dockers au Québec ... met aussi en péril l'Exposition universelle de 1967 elle-même. La construction de l'Expo, en effet, suit un planning complexe et rigoureux, dont l'inconvénient unique — mais possiblement grave — est que des retards à l'une des étapes du cheminement des travaux se répercutent dans toute la suite des opérations prévues. Les autorités de l'Expo accusent une nervosité croissante devant la prolongation de la grève. ...

par Raymond GRENIER

### **L'inactivité du port met en péril la livraison du blé à la Russie**

Par Denis MASSE

La grève des débardeurs, entre autres inconvénients majeurs pour l'économie canadienne, met sérieusement en péril la livraison du blé vendu l'année dernière à la Russie. Depuis le 9 mai, pas un seul boisseau de céréales n'a quitté le port de Montréal, ni même les ports de Trois-Rivières et de Québec où, à tout le moins, les navires russes auraient pu aller prendre leurs chargements de blé.

### **Pertes considérables**

Les cinq élévateurs du port de Montréal sont présentement remplis à pleine capacité, ce qui veut dire qu'on y trouve entreposés près de 23,300,000 boisseaux de blé. Avec les sept millions de boisseaux contenus dans les péniches, cela fait 30 millions de boisseaux qui dorment dans le port.

### **125 navires paralysés**

Entre-temps, la liste s'allonge de jour en jour des navires paralysés par cette grève générale des débardeurs, que ce soit à Montréal, à Trois-Rivières ou à Québec.

Hier encore, 125 navires de toutes sortes étaient paralysés par cet arrêt de travail dans les trois principaux ports du St-Laurent.

### **Grève légale possible des 1,200 employés de la Voie maritime mercredi prochain**

OTTAWA. (PC) — Le rapport majoritaire d'une commission fédérale de conciliation recommande une hausse de salaire de 7 p. 100 au bénéfice des 1,200 employés de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent et une augmentation additionnelle identique dans un an avec un contrat de travail de deux ans.



Navire *Western Prince* à quai en 1966 (Source : Archives de la Ville de Montréal )

1972

La Presse, 31 mars 1972

---

## **Les débardeurs du St-Laurent gagneront \$5 l'heure**

La paix syndicale a été pratiquement assurée pour trois ans dans les ports du Saint-Laurent avec la signature d'une convention collective touchant quelque 3,000 débardeurs, a annoncé, hier, un dirigeant syndical.

...

Les débardeurs obtiennent une garantie de sécurité d'emploi et des augmentations de salaire qui porteront leur salaire horaire de \$4.65 à plus de \$5.00. La ratification de l'entente devait se faire dans les huit ou 10 prochains jours parmi les 2.300 syndiqués à Montréal et les 500 de Trois-Rivières et de Québec.

(Source: Bibliothèque et Archives nationales du Québec)

La Presse, 20 mai 1972

---

## **De nombreux navires immobilisés**

Environ 62 navires, dont plusieurs océaniques, sont immobilisés dans les trois ports du Saint-Laurent, alors que les 3,200 débardeurs de Montréal, Trois-Rivières et Québec poursuivent leur débrayage en dépit d'une injonction prise contre eux par les armateurs.

(Source: Bibliothèque et Archives nationales du Québec)



Débardeurs dans la cale (au premier pont) déchargeant des "unités"  
(Source : Archives du local 375)



(Source : Archives du local 375)

# Des acquis

Les luttes et les efforts des années 60 et 70 ont laissé aux débardeur(e)s certains acquis durables qui font aujourd'hui partie de leur environnement quotidien et les soutiennent.

## LE NOUVEAU FONDS DE PENSION

Celui dont profitent les débardeur(e)s actuels concrétise une lente évolution commencée durant les années 20 et surtout les années 40 alors que les travailleurs des quais tentent de s'assurer d'un minimum de moyens de subsistance pour le jour où ils doivent prendre leur retraite.

À l'époque, l'ouvrier travaille jusqu'à ce qu'il meure ou soit physiquement incapable de faire le travail pour lequel il est payé. Ce qui le laisse lui et sa famille dans le dénuement complet. Beaucoup de projets de fonds de retraite vont rester sur la table jusqu'à ce qu'un fonds de pension fonctionnel soit enfin mis sur pied dans la foulée de la grève de 1972. Le fonds prévoit qu'un montant doit être payé par l'employeur pour chaque heure travaillée par le débardeur.

Durant les années 80, insatisfaits de la manière dont l'employeur gère leur fonds de pension, les débardeurs décident de s'en rendre maîtres et d'en assumer eux-mêmes l'évolution pour s'assurer une retraite décente.

Logo du Régime de Sécurité Social des débardeurs  
(Source : Archives du local 375)



Le fonds entretemps a évolué pour devenir le nouveau fonds de pension et de bien-être, maintenant gérés par un comité de fiduciaires nommés par les débardeurs couvrant également une partie des besoins médicaux de la famille.

## ***ENTENDU SUR LES QUAIS!\****

**L**orsque nous étions dans le trou, l'amiante était contenu dans de la grosse poche de jute. Tu prenais la poche et un nuage en sortait : la poussière montait dans les airs. On ne voyait rien.

Nous n'avions pas de museau\*, nous n'avions rien pour nous protéger un tant soit peu pendant qu'on travaillait là-dedans. Pourtant c'était de l'amiante! Aujourd'hui, les gens voient de l'amiante à 100 pieds et ils se mettent pratiquement des «capines\*\*» sur la tête pour la voir passer. Nous autres, on travaillait dedans; les mains dans les poches de jutes déchirées. Ça n'avait pas de bon sens!

Il y en a qui se faisaient des boules d'amiante avec de l'eau dans les mains puis ils se lançaient ça. On marchait dans l'amiante.

L'amiante, c'était comme les champignons qu'on écrase : il y a un nuage qui sort de cela. C'était terrifiant de voir la poussière lever des poches: nous n'avions qu'un petit mouchoir sur la bouche. Il y en a qui ne mettaient même pas de petits mouchoirs!

\* Masque couvrant la bouche et le nez.

\*\* Grand capuchon.

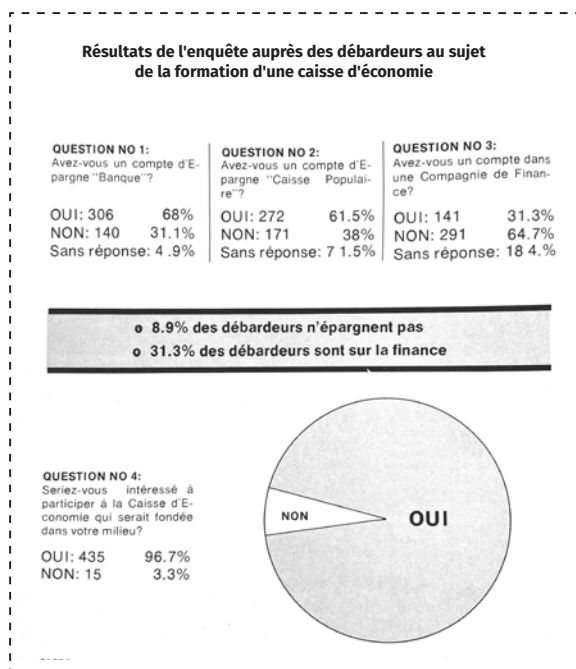
R.A., débardeur  
L'amiante p 64

\*Légende : C'est arrivé au Bord-de-l'eau, Atelier d'histoire des Débardeurs du port de Montréal, 2018, Montréal, p.64

## LA CAISSE D'ÉCONOMIE

1972 voit également la création par quelques débardeurs d'une caisse d'économie afin d'aider les membres à prendre en main leur budget et leur avenir financier.

Une bonne part des débardeurs a d'importants problèmes de dettes et développer une culture de l'épargne est une nécessité. Le modèle coopératif d'une caisse d'économie, où les profits sont répartis entre les actionnaires à la fin de l'année, s'impose.



Sondage des débardeurs (Source : Archives du local 375)

Le groupe de débardeurs à l'origine du projet prend conseil auprès de la Fédération des Caisses d'économie du Québec. Qui demande qu'une consultation formelle des débardeurs soit mise sur pied. Un sondage est donc organisé auprès des travailleurs et des centaines d'entre eux y participent.

L'enquête révèle que le tiers des débardeurs est aux prises avec des entreprises prêtant à des taux élevés; ce qu'on appelle à l'époque les « compagnies de finance ». Surtout, 96,7% des répondants sont en faveur de la mise sur pied de la Caisse d'économie qui prend vie

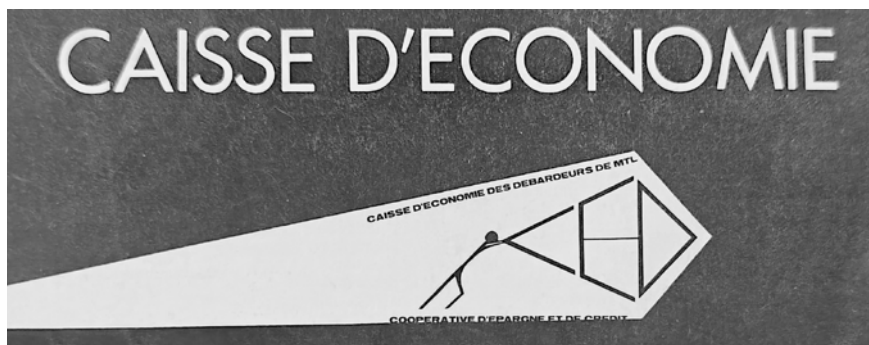
officiellement lorsque approuvée par le sous-ministre des Institutions financières le 29 août 1972.

L'assemblée d'organisation a lieu le 2 novembre suivant à la Maison des débardeurs et dès le premier février suivant, la Caisse compte au-delà de 500 membres et est en mesure d'avancer des sommes à la hauteur de 300\$.

Les sommes économisées par les débardeurs sont prélevées à la source. Outre les prêts, la Caisse offre des taux préférentiels pour l'assurance automobile, une dépense importante à l'époque, et sur l'huile à chauffage.

De la fin août 1973 au 31 janvier 1975, soit une période de 18 mois, l'actif de la caisse progresse de 98,883,53 à 182, 044,10 \$

L'année suivante, en février 1976, la Caisse d'Économie des Débardeurs de Montréal fusionne avec la Caisse d'économie Angus et l'actif grimpe à plus de 9 000, 000,00\$. Aujourd'hui, sous le nom de la Caisse Desjardins des Transports avec un chiffre d'affaires de près de 2 milliards de dollars, elle constitue l'une des plus importantes institutions financières de cette partie de Montréal.



Logo de la Caisse D'économie conçu par un débardeur de l'époque  
(Source : Archives du local 375)

# journal NOUVELLES

L'ASSOCIATION INTERNATIONALE DES DÉBARDEURS - LOCAL 375

2701 Est, rue Notre-Dame — Montréal 402, P.Q.

VOL. 2

OCTOBRE 1972

NO 47

## CAISSE D'ÉCONOMIE DES DÉBARDEURS DE MONTRÉAL

### ASSEMBLÉE D'ORGANISATION

Tous les membres de la Caisse d'économie des débardeurs de Montréal et ceux qui le seront à cette date sont convoqués à l'assemblée d'organisation.

Cette assemblée aura lieu le JEUDI 2 NOVEMBRE 1972, à 8 HEURES p.m., à la Maison des débardeurs.

### ORDRE DU JOUR

1. Election du président et du secrétaire de l'assemblée.
2. Acceptation d'adhésions nouvelles.
3. Lecture de la déclaration de fondation et de l'avis de formation publié dans la *Gazette officielle du Québec*.
4. Etude et adoption du règlement de régie interne.
5. Election des membres du conseil d'administration, du conseil de surveillance et de la commission de crédit.
6. Affiliation à la *Fédération des caisses d'économie du Québec*.

Denis Decelles,  
Chef des services techniques,  
F.C.E.Q.

\*\*\*\*\*  
Dans le dernier numéro du journal "Nouvelles", nous avons annoncé que le ministre des Institutions financières, Compagnies et Coopératives, avait approuvé la formation de la *Caisse d'économie des débardeurs de Montréal*. Cette approbation fut donnée à Québec le 29 août 1972.

L'avis d'approbation a été publié dans la *Gazette officielle du Québec* le 9 septembre 1972.

L'article 17 de la Loi des caisses d'épargne et de crédit nous accorde un délai de 60 jours commençant le 9 septembre (donc jusqu'au 9 novembre) pour tenir notre première assemblée ou assemblée d'organisation. C'est pourquoi nous avons fixé au 2 novembre cette assemblée.

Quand ils ne seront pas appelés au travail, les membres du Comité provisoire seront à votre disposition à la Maison des débardeurs afin de répondre à vos questions et de prendre vos adhésions. Si il y a de nouveaux

développements, nous les affichons dans les salles d'attente et à la Maison des débardeurs.

Jusqu'au 2 novembre, nous allons recruter de nouveaux membres. Nous invitons tous les débardeurs, membres du local 375, à adhérer à la *Caisse d'économie des débardeurs de Montréal*.

Le but premier de la Caisse d'économie est d'être un instrument de libération et de maturation économique pour ses membres. C'est pourquoi nous déduisons sur les chèques de paye les épargnes destinées à la Caisse d'économie. Cela devrait commencer au début du mois de décembre.

Le comité provisoire  
Fernand Boudreau

### 8496 GAZETTE OFFICIELLE DU QUÉBEC,

9 septembre 1972, 104<sup>e</sup> année, n° 36

#### Caisse d'Économie des Débardeurs de Montréal

(Loi des caisses d'épargne et de crédit)

Avis est donné que le ministre des Institutions financières, compagnies et coopératives, a approuvé la formation de la caisse d'épargne et de crédit : « Caisse d'Économie des débardeurs de Montréal. »

Le groupe dans lequel la caisse recrutera ses membres sera : Les membres de l'Association Internationale des Débardeurs de Montréal, Local 375.

Le siège social de cette caisse d'épargne et de crédit est situé dans la ville de Montréal, Québec, dans le district électoral de Montréal.

Cette caisse sera affiliée à la Fédération des Caisses d'Économie du Québec.

Québec, le 29 août 1972.

Le sous-ministre des Institutions financières,  
compagnies et coopératives.

47819-0

FERNAND LALONDE.

(Source : Archives du local 375)

## **ENTENDU SUR LES QUAIS!\***

**E**n 1972. Nous sommes partis, quelques militants, et nous sommes allés rencontrer l'administration portuaire et Nicholas Beshwaty, le président du port à l'époque. Nous avons demandé un local pour que puisse s'implanter une caisse d'économie, mais nous avons essuyé un refus.

Nous nous sommes tournés de bord et nous avons fondé nous mêmes la Caisse d'économie des débardeurs. À cette époque, ça faisait deux ans que les débardeurs avaient leur maison sur la rue Notre-Dame. Nous avons établi un genre de guérite là-dedans, avec un guichet. Nous pouvions prêter jusqu'à 300\$ à un débardeur. Nous avons appuyé la formation de quelqu'un au local syndical qui pouvait aider les gars pour établir un budget familial, faire un dépôt volontaire, faire une faillite et toutes ces choses-là. Notre délégué avait été formé par les ACEF\*\* qui commençaient à cette époque-là. Nous avons aidé de cette manière beaucoup de débardeurs à se débarrasser des dettes qu'ils avaient avec les « shylocks ». À cette époque, nous avons reçu des menaces et de la visite de certains de ces « shylocks ». Ils étaient des confrères de travail et pour nous, c'était une situation difficile. Mais nous sommes passés au travers et par la suite les choses se sont aplanies.

La Caisse d'économie est devenue de plus en plus importante. En 1973, l'Association des employeurs maritimes (AEM) a procédé au rachat de l'emploi de 750 débardeurs. Lesquels ont accepté de quitter pour un montant forfaitaire de 12 000,00 \$ chacun. La Caisse des débardeurs a donc perdu 750 membres et a dû fusionner avec la caisse des employés des usines Angus\*\*\* et celle des employés de la Vickers\*\*\*\*. L'entité qui descend de cette fusion se nomme la Caisse du secteur industriel de Montréal.

*J.-P.C., débardeur  
La Caisse d'Économie*

*\*Légende : C'est arrivé au Bord-de-l'eau, Atelier d'histoire des Débardeurs du port de Montréal, 2018, Montréal, p.134-135*

## LA MAISON DES DÉBARDEURS

Les débardeurs ont été la première institution syndicale de Montréal à être propriétaire de ses locaux. Dès 1913 le local syndical fait construire dans le Vieux-Montréal un édifice incluant non seulement les bureaux, mais un vaste espace pour y tenir des assemblées et une salle de loisir.

Les débardeurs font construire leur propre bâtiment pour répondre à leurs besoins et éviter de dépendre des circonstances lorsque le contexte oblige à réunir les membres, à leur fournir de nouveaux services ou lorsque de nombreux membres, par exemple des comités, doivent se rencontrer régulièrement.

En 1970, les débardeurs, vont créer une institution parallèle, La Maison des Débardeurs inc., dont le but est de construire et d'assurer la gestion de locaux convenant aux besoins du syndicat et de tous ses membres.

Le projet de construction est financé par un prélèvement volontaire sur la paie des débardeurs. Lorsque les prélèvements d'un débardeur atteignent un montant de 100\$, une action privilégiée (sans droit de vote) lui est émise.



La gestion de la Maison des Débardeurs inc. est assurée par un comité de débardeurs.

Mme B. Pelletier  
2701 est, rue Notre-Dame  
Montréal, Québec

# journal NOUVELLES



L'ASSOCIATION INTERNATIONALE DES DÉBARDEURS - LOCAL 375

2701 Est, rue Notre-Dame — Montréal 402, P.Q.

Vol. 2

MONTRÉAL AOÛT 1972

NO 5

## La Maison des Débardeurs de Montréal Incorporée

2701 est, rue NOTRE-DAME — Tél. 527-9863 — MONTREAL 402, QUE.

Remarques et conditions concernant votre livret vert.  
Lorsque le montant de cent dollars (\$100.00) sera atteint, les directeurs de la Maison des Débardeurs Inc. émettront en votre faveur une action privilégiée de cent dollars (\$100.00). Lors de l'émission de ladite action, elle pourra commencer à rapporter des dividendes s'il y en a, et cettedite action sera remboursable lorsque vous quitterez les rangs du local pour n'importe quelle raison.

Par contre, avant d'avoir atteint le montant de cent dollars (\$100.00) lorsque vous quitterez les rangs du local, soit pour prendre votre pension ou à votre décès, tout montant accumulé sera remboursable sur votre demande ou celle de votre héritier. J'autorise les directeurs de la

Maison des Débardeurs de Montréal Inc. de rembourser le montant d'argent accumulé à:

Pour vous renseigner au sujet d'une action privilégiée, profitez de la remise de votre cotisation du mois pour demander de plus amples renseignements.

Les directeurs de la Maison des Débardeurs sont:

- Fernand Neault, président
- Maurice Boutet, secrétaire
- Léon Brulé, vice-président
- Marcel Wolfe, directeur
- Gérard Brisotto, directeur

Le mois prochain, nous vous parlerons de l'expropriation. Message de votre secrétaire-trésorier.

*Maurice Boutet*  
MAURICE BOUTET



Action privilégiée au montant de 100\$ (Source: Archives du journal syndical du local 375)

## DU COEUR ET DES CAUSES : LE SOUTIEN DES DÉBARDEURS À DE GRANDES CAUSES SOCIALES

---

À toutes époques, quel que soit le contexte, les débardeurs ont donné généreusement et soutenu les causes sociales qui leur tenaient à coeur. À travers le local ils se sont retrouvés, en particulier entre 1960 et 1985, au coeur de projets et de mouvements qui ont contribué à définir une partie du Québec actuel.

- L'appui au Front Commun
- L'appui aux travailleurs de Tricofil en grève
- L'appui à la grève de la United Aircraft
- L'appui à la souveraineté du Québec
- L'appui au démarrage du Fonds de solidarité

### L'appui au Front Commun

Les débardeurs vont également soutenir et participer aux manifestations organisées par le Front commun intersyndical composée des trois principaux syndicats de l'époque soit la CSN, la FTQ et la CEQ

#### FRONT COMMUN

---



(éducation). Dans le cadre de la renégociation commune des conventions collectives des employés de l'État, le Front commun déclenche le 11 avril 1972 une grève générale, ponctuée de nombreuses manifestations. Les chefs syndicaux; Marcel Pépin (CSN), Louis Laberge (FTQ) et Yvon Charbonneau (CEQ) vont ensuite défier la loi spéciale forçant le retour au travail et sont emprisonnés, déclenchant de nouvelles manifestations.



Manifestation de débardeurs en appui au front commun 1972  
(Source : Archives du journal syndical du local 375)



Rassemblement du Front commun à Montréal en 1972.  
(Source : archives CC-BY-SA 4.0, Wikimedia Commons (CSN)).

## L'appui à Tricofil

Les débardeurs vont également appuyer l'expérience de Tricofil. En 1972 l'usine de textile de la *Regent Knitting* à Saint-Jérôme ferme ses portes. Le contexte économique est défavorable et les équipements de l'usine n'ont jamais été modernisés. Mais le syndicat est très militant. Il mène le regroupement des ouvriers qui reprennent en main l'usine en 1974 et en assurent la production en mode autogestion. L'usine sous le nom de Tricofil, est désormais gérée par la communauté de l'ensemble de ses travailleurs et travailleuses. L'expérience prend fin avec la fermeture définitive de Tricofil en 1982.



La Regent Knitting avant qu'elle ne devienne TRICOFIL en 1975  
(Source : Ferrisson les archives solidaires, capture vidéo de la série *Les Militants*)

## L'appui à la grève de la United Aircraft

Le 9 janvier 1974, commence à l'usine de la United Aircraft à Longueuil l'une des grèves les plus brutales de l'histoire ouvrière du Québec. L'entreprise américaine refuse d'appliquer la formule Rand, qui rend obligatoire le prélèvement sur les paies de la cotisation syndicale. Le conflit qui suit dure jusqu'en mai 1975. L'embauche par la compagnie de briseurs de grève envenime la situation. La grève va être soutenue par de nombreuses manifestations auxquelles participent les débardeurs de l'époque qui usent des ressources du syndicat pour supporter les travailleurs en grève sur le plan logistique et financier.

Le conflit à la United Aircraft va entraîner la modernisation des lois du travail au Québec comme l'imposition de la formule Rand et la loi anti-briseur de grève. United Aircraft changera de nom pour devenir Pratt & Whitney.



Manifestation des débardeurs dans les rues de Montréal vers le milieu des années 1970  
(Source : Atelier d'histoire des débardeurs)

## L'appui à la souveraineté du Québec

Le référendum de 1980 sur la souveraineté du Québec, un moment-pivot de l'histoire politique du Québec, trouve un écho très favorable auprès des débardeurs lorsque le comité du OUI cherche à obtenir leur soutien. Les débardeurs ont encore fraîches à la mémoire les luttes des années 60 et 70 pour améliorer leurs conditions de vie. René Lévesque, premier ministre et leader du Comité pour le OUI prononce une allocution au port de Montréal le 21 avril 1980, traçant dans une perspective historique le manque de vision et d'attention dont le port a été jusque là victime dans le cadre fédéral. Plus de 350 débardeurs se sont déplacés pour l'entendre. Le Regroupement des débardeurs pour le oui présente alors au leader souverainiste un document étoffé qui détaille les raisons de leur appui à la cause.



Certificat attestant que le Regroupement des débardeurs du port de Montréal devient membre du regroupement national pour le OUI en 1980. Le certificat est signé par le premier ministre de l'époque René Lévesque. (Source : Archives du local 375)

*Document remis à l'honorable René Lévesque le 21 avril 1980, qui explique clairement notre "OUI".*

***Regroupement des débardeurs du Port de Montréal pour le OUI:***

*Pendant deux générations par notre travail, malgré nos accidentés, nos maladies industrielles, nos mutilations, nos morts, nous avons maintenu sans relâche une productivité enviée par la quasi-totalité des ports dans le monde.*

*Ce rôle productif dans notre société que nous avons assumé est le seul élément qui a permis au Port de Montréal de maintenir une rentabilité constante.*

*En opposition à cette attitude d'autres agents économiques (gouvernement fédéral, Conseil des ports, employeurs) ont constamment unis leur pouvoir pour maintenir le Port de Montréal dans un marasme et une stagnation continue en assumant si peu leur rôle de coordinateur, d'administrateur et de gérance.*

***Les quelques exemples qui suivent nous le démontre très clairement :***

***-La voie maritime,***

*Construction et déficit annuel financé par le Canada et le Québec dont les retombées économiques vont essentiellement en Ontario et aux États-Unis;*

***-Par la suite,***

*une série d'enquêtes et de rapports dont le seul objectif était de discréditer les travailleurs du Port de Montréal. (Hobbs 1965, D.M. Cassidy 1967, J Deschênes 1967, Smith 1968).*

**-En 1967,**

*le rapport Picard manifestait une volonté d'améliorer les relations de travail dans le Port.*

**-Dès 1968,**

*l'employeur et le gouvernement fédéral amorcent une stratégie certaine, qui devait arriver d'une façon évidente à anéantir les effets positifs d'harmonisation des relations de travail du rapport Picard.*

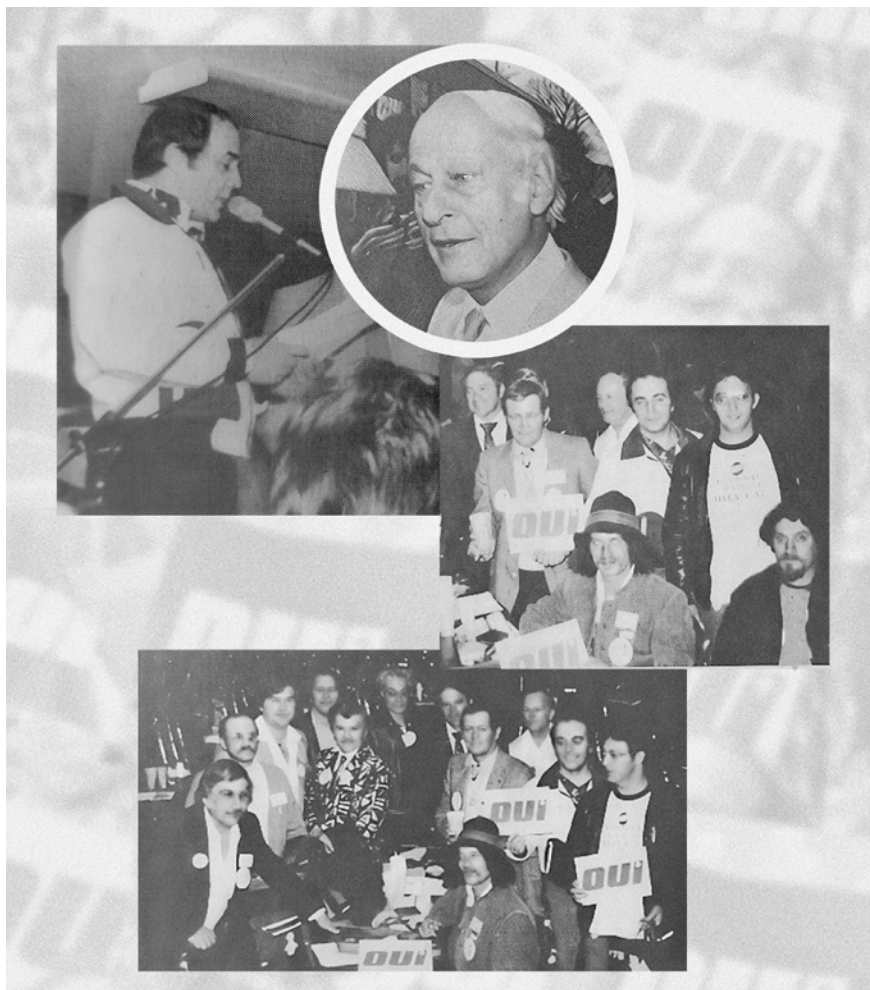
*L'aboutissement de cette amorce accouche d'un tragique et criminel complot, soit le bill C-59, qui faisait dire à Claude Ryan dans Le Devoir du 25 avril 1975 «D'une manière insolite et dangereuse va même jusqu'au recours à la procédure odieuse de l'outrage au tribunal».*

*Depuis lors, un écran de projets bidons (Projet du Vieux-Port, quai public Jacques-Cartier, aménagement de l'Île Ste-Thérèse, restauration et amélioration des élévateurs à grains, Cité du cinéma, fenêtre sur le fleuve,) permet au gouvernement fédéral de perpétuer sa politique de destruction. Se souvenant de cette réalité, qui est la nôtre depuis deux générations, nous joignons notre voix à celle de tous les travailleurs québécois qui se prononceront pour le OUI, dans l'espoir qu'un gouvernement du Québec ayant conclu une entente d'égal à égal permettra une nouvelle structure d'administration qui garantirait que les intérêts des travailleurs et les intérêts des autres agents économiques seraient d'égal à égal.*

**OUI, JE ME SOUVIENS!**

*Quelques délégués du local 375 au Congrès Spécial de la Fédération des Travailleurs du Québec (FTQ) tenu à Québec le 19 avril 1980*

*En médaillon, René Lévesque, Premier ministre du Québec, écoute attentivement la lecture du document présentée par Normand Ferguson, représentant du regroupement des débardeurs.*



Montage réalisé à partir de photographies tirées des archives du journal syndical du local 375.  
(Source : Archives du journal syndical du local 375)

## Le soutien au démarrage du Fonds de solidarité



Aujourd'hui avec un actif de 22 milliards de dollars et près de 800,000 des actionnaires-épargnants au Québec, le Fonds de

solidarité FTQ est un intervenant majeur dans le développement économique québécois. Incarné par un projet de loi adopté par l'Assemblée nationale le 23 juin 1983, le Fonds de solidarité démarre ses activités malgré le scepticisme des milieux d'affaire. À la base du projet repose l'idée de créer un fonds d'investissement pour stimuler l'emploi au Québec alors que le taux de chômage avoisine les 14%.

Au début des années 1980, le Québec traverse sa plus grande crise économique depuis le krach des années 1930 : les usines ferment les unes après les autres et les chômeurs se comptent par centaines de milliers. Louis Laberge, président de la FTQ, propose de créer un fonds permanent pour le soutien à l'emploi.

La FTQ a déjà tenté par deux fois, sans succès, auparavant de créer un fonds tripartite impliquant dans sa gestion le patronat, les travailleurs et l'État. Échaudée la FTQ décide de se lancer en solo. Mais pour donner une réalité concrète au fonds, il faut des premiers actionnaires.

C'est alors que la FTQ se tourne vers les débardeurs pour obtenir leur aide et assurer le succès de sa première campagne de souscription. Elle offre l'action du Fonds à 10\$. Le local 375 décide d'appuyer le projet et de le recommander auprès de ses membres. En trois semaines la FTQ va amasser 500 000,00\$ auprès de 1000 travailleurs-actionnaires.



Premier conseil d'administration du Fonds de solidarité FTQ composé des membres nommés au Conseil général du 9 août 1983. Fernand Boudreau (CTM), Claude Ducharme (TUA), les dirigeants de la FTQ, Louis Laberge et Fernand Daoust, Edmond Gallant (SCTP), Clément Godbout (Métallos) et Claude Morrisean (SCFP).(Source : Atelier d'histoire des débardeurs)

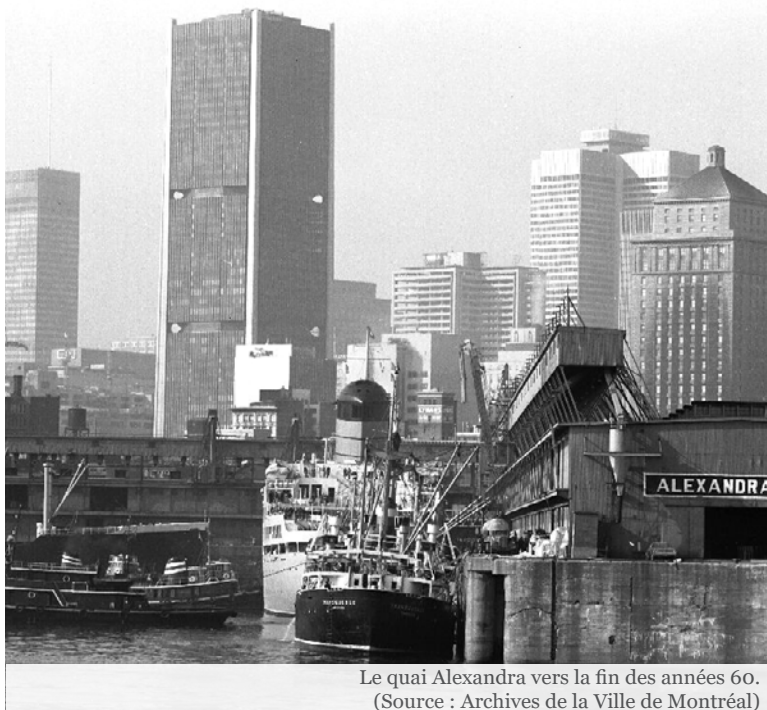


Présentation du Fonds au 18e congrès FTQ, 9 décembre 1983 Crédit photo : Michel Cloutier  
(Source : Site web ecomusee.qc.ca)

# De 1980 à nos jours

## **LES SALAIRES : la stagnation**

À partir de 1987 les salaires des débardeur(e)s progressent peu. C'est un écho marqué à la stagnation des salaires de 1910 jusqu'au début des années 60, qui alourdit la vie des débardeurs de l'époque.



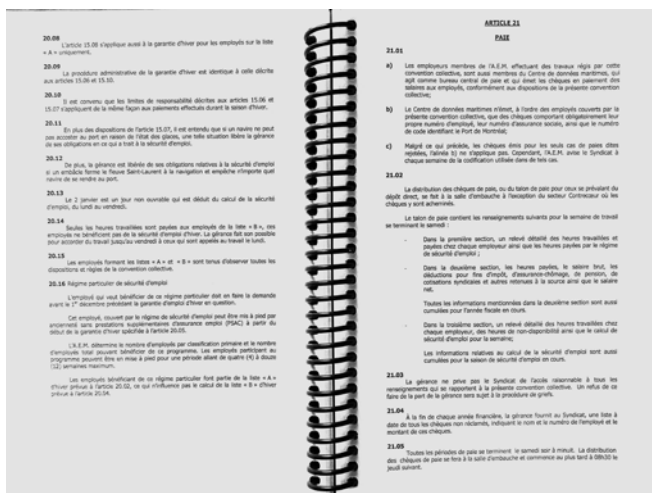
Le quai Alexandra vers la fin des années 60.  
(Source : Archives de la Ville de Montréal)

## La taille de la convention collective

Des années 40 à aujourd'hui, la convention est passée d'un micro-carnet de quelques centimètres de diamètre et d'une trentaine de pages à un « livre » de 300 pages, aux articles hyper-pointus.



Un livret de convention collective dans les années 40 .  
(Source : Archives du local 375)



Un extrait de la convention collective qui s'est terminée en 2018.  
(Source : Archives du local 375)

## Comparatif des taux horaires moyens entre les débardeur(e)s et les ouvriers spécialisés au Québec pour 2022

Les débardeur(e)s sont souvent décrits comme des ouvriers profitant d'un salaire exceptionnellement élevé. Il n'en est rien. Les débardeurs sont payés comme des ouvriers spécialisés.

Métier	Taux horaire
Débardeurs <sup>1</sup>	41,55 \$
Peintre compagnon <sup>2</sup>	33,99 \$
Grutier compagnon classe A <sup>3</sup>	42,50 \$
Mécanicien industriel compagnon <sup>4</sup>	40,87 \$
Mécanicien machinerie lourde, compagnon <sup>5</sup>	39,04 \$
Monteur-assembleur compagnon <sup>5</sup>	40,84\$
Opérateur d'équipement lourd compagnon classe A <sup>5</sup>	38,46 \$
Opérateur de pelle, compagnon classe A <sup>5</sup>	41,09 \$
Plâtrier compagnon <sup>5</sup>	38,53\$
Briqueteur compagnon <sup>5</sup>	39,58 \$
Carreleur compagnon <sup>5</sup>	40,01 \$
Charpentier compagnon <sup>5</sup>	39,92 \$
Chaudronnier compagnon <sup>5</sup>	40,43 \$
Cimentier compagnon <sup>5</sup>	38,77 \$
Couvreur compagnon <sup>5</sup>	40,75 \$
Électricien compagnon <sup>5</sup>	40,43 \$
Ferblantier compagnon <sup>5</sup>	40,43 \$
Ferrailleur compagnon <sup>5</sup>	40,84 \$

Sources: <sup>1</sup>(Local 375), <sup>2</sup>(Local 99), <sup>3</sup>(Gouvernement du Québec, Emploi)

<sup>4</sup>(Gouvernement du Canada, Guichet Emploi), <sup>5</sup>(Commission de la Construction du Québec)

## La progression salariale des débardeurs entre 1956 et 2025, en comparant le dollar de chaque époque à celui de 2025

Années de la convention collective	Valeur \$	Conversion en \$ 2025
1956	1,88	21,65
1965	2,63	25,90
1972	4,72	35,52
1974	5,10	32,17
<b>Convention 1987-1989</b>		
1987	17,00	40,97
1989	17,80	39,27
<b>Convention 1987-1989</b>		
1992	21,00	41,26
<b>Convention 1993-1997</b>		
1997	22,74	41,52
<b>Convention 1998-2003</b>		
1998	23,19	41,93
2003	26,11	41,93
<b>Convention 2003-2008</b>		
2008	29,97	43,35
<b>Convention 2013-2018</b>		
2013	32,44	43,59
2018	36,09	44,65

Produit avec un outil de calcul historique de l'inflation monétaire ("Inflation Tool" ) et validé avec le calculateur d'inflation (basé sur un panier de produits) de la Banque du Canada.

Peu importe la cause; que les débardeur(e)s se soient considérés satisfaits ou que le militantisme se soit fait discret, l'augmentation des salaires ne semble pas avoir été une priorité de l'action syndicale durant de longues années.



Le silo à grain numéro 2 1964 (Source : Archives de la Ville de Montréal)

## **DES PROGRÈS SOCIAUX**

### **Le programme d'aide aux employés (PAE) (1982)**

Chaque milieu de travail vient avec les risques physiques; accidents, blessures, et mentaux; stress, dépression, etc, qui menacent la santé des travailleurs.

C'est la même chose pour le travail des quais, à ceci près que le niveau de danger est accru et les menaces, plus denses et variées. Cela tient à la nature même du travail qui se déroule sur et autour de navires, au bord d'un large fleuve où l'hiver se manifeste de manière parfois imprévisible, au milieu de la circulation de lourds camions, de grues géantes et du transfert fréquent de containers.

Le risque engendre naturellement son lot de stress. La situation particulière des débardeur(e)s, soumis à une surveillance très étroite, et à un code de discipline contraignant, augmente considérablement ce stress. Facteur aggravant; leur vie personnelle sévèrement limitée puisqu'ils doivent être disponibles 24 heures sur 24. Va sans dire que la vie familiale est soumise aux aléas de l'horaire de travail.

En moyenne, sur une base annuelle, un nombre croissant de débardeurs doivent s'absenter du travail pour des problèmes liés au stress. La dureté de l'environnement engendre également des problèmes d'alcool, de drogue, de violence.

Pour y faire face, le local a négocié un programme d'aide conjoint à partir de 1982.

## **L'arrivée des femmes au Bord-de-L'eau (1985)**

Suite à l'adoption de la Loi sur l'équité en emploi (13 août 1986), le local 375 se voit dans l'obligation d'ouvrir ses rangs aux femmes. C'est un choc culturel. Il y a des grognements au début, mais l'ensemble des débardeurs tire un grand profit de l'adaptation nécessaire.

Aujourd'hui environ 15% des débardeuses sont des femmes.

## **Le programme des délégués sociaux (1987)**

Au milieu des années 80, la Fédération des Travailleurs du Québec (FTQ) de concert avec le Conseil du Travail du Canada chapitre de Montréal et Centraide, élaborent un projet pilote afin de former parmi leurs membres, des personnes ressources capables de venir en aide aux travailleurs syndiqués aux prises avec des problèmes liés à la famille, à la toxicomanie, à l'endettement ou la santé mentale, etc. Le/la délégué(e) syndical(e) doit être en mesure d'orienter la personne en détresse vers les ressources capables de lui venir en aide de manière immédiate.

Le local 375 s'engage immédiatement dans ce nouveau programme de délégués sociaux en y consacrant 5 de ses membres qui forment ainsi le premier comité des Délégués sociaux. Par la suite l'assemblée générale va entériner le comité et le programme qui feront éventuellement partie de la constitution du local.

## **DISSENSION, CONTESTATION ET ÉLECTIONS : UNE VIE SYNDICALE ANIMÉE**

---

La vie syndicale au local 375 a toujours été bouillonnante. Comme partout ailleurs, bien des débardeurs se satisfont d'accomplir leur journée de travail et de toucher leur salaire. Mais les syndicats existent parce que les problématiques du travail existent; la sécurité physique et mentale des travailleurs, la stabilité et le maintien de leur emploi, l'amélioration de leurs conditions ont leur propre force de gravité qui tôt ou tard forcent la réflexion et entraînent des débats. Il en sera ainsi tant que les menaces au bien-être des débardeurs existeront. La vie syndicale n'est pas un luxe mais une nécessité. C'est une réalité très bien intégrée à la vie du local. Les assemblées générales sont vives et les élections contestées. Ces dernières reflètent le changement d'humeur de la majorité des membres; tantôt plus sensible à l'argumentation patronale, tantôt plus militante.

Aux débardeurs mécontents, et il y en a, de se manifester lors des assemblées générales qui suivent et lors de la prochaine élection. Le processus est imparfait mais comme toute forme de vie démocratique, il reflète les préoccupations des membres qui elles, sont forgées par l'évolution de la vie quotidienne à l'état brut, heure de travail par heure de travail, paie par paie.

L'un des plus anciens syndicats au Canada, le local 375 assume également la dimension d'une confrérie. Ce n'est pas pour rien que les débardeur(e)s se donnent du « confrère » ou de la « consoeur » en assemblée. La notion d'entraide entre membres a été insérée de manière viscérale dans l'ADN du local dès sa création et cette notion répond à la dureté traditionnelle du travail sur les quais.

## **L'ABANDON DE L'INTERNATIONAL LONGSHOREMEN ASSOCIATION**

---

Les grèves des années 60 et 70 créent des frictions entre le local syndical des débardeurs et l'organisation centrale américaine dont le président est venu à deux reprises à Montréal tenter... d'interrompre une de leurs grèves.

Les plaintes des débardeurs au sujet de l'ILA n'ont rien de nouveau et constituent un écho parfait aux revendications de leurs confrères du début du XXe siècle : l'ILA coûte cher et au mieux, on peut seulement espérer qu'elle ne nuise pas. Les débardeurs décident de s'en séparer et prennent alors leur indépendance.

Durant les années 1980, à la suite d'une tentative de rapprochement entre les ports de l'est du Canada, des rencontres entre syndicats s'organisent à un rythme soutenu et des visites se font entre les principaux centres portuaires de l'Est après St-John (N.B.), Halifax (N.E.), Toronto et Thunder Bay (Ont.), Mais les différences entre les orientations stratégiques des uns et des autres amènent le local 375 à prendre une autre direction.

Par la suite, le local 375 s'enquiert auprès de la FTQ de la possibilité de s'affilier à une centrale canadienne, puisque le syndicat est soumis à la juridiction fédérale.



Logo du SCFP (Source : Site web du SCFP Québec)

Le Congrès du Travail du Canada (CTC) émet au local 375 une charte temporaire en novembre 1989 et l'année suivante, les débardeurs rejoignent le SCFP Québec.



(Source : Archives du local 375)

## **ASSERVIS AU TRAVAIL DEPUIS 1875**

---

Les mêmes causes provoquent les mêmes problèmes et 100 ans plus tard, dans un décor moderne, et dans des conditions techniques nettement supérieures, des situations perdurent sur les quais comme autant de traditions lamentables sorties du XIX<sup>ème</sup> siècle.

La sécurité au travail continue d'être un souci. Ce qui empoisonne vraiment la vie des débardeurs cependant c'est d'être enchaînés en quasi-permanence au milieu de travail, forcés d'être disponibles 24 heures sur 24, 7 jours sur 7, sans possibilité de planifier leur vie personnelle et familiale.

Après le 11 septembre 2001, des centaines de caméras ont été installés sur les quais et servent maintenant, avec le renfort de capteurs numériques, à surveiller et quantifier quasi à la minute près le travail des débardeurs. Au stress de la surveillance constante s'ajoute donc le stress de la performance que le travailleur doit éventuellement justifier au détail près.

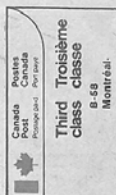
Chaque débardeur doit obtenir une habilitation de sécurité (note 1) lui permettant d'accéder aux différents terminaux portuaires et de circuler sur la route du Port de Montréal à la suite d'une enquête personnelle exhaustive.

*Notes :*

1. *Habilitation de sécurité : <https://www.tc.canada.ca/fr/transport-maritime/surete-maritime/programme-habilitation-secrite-matiere-transport-maritime>*

# journal NOUVELLES

POST RETOUR  
CORRANT PAR  
ASS. INT. LOCAL 375  
3977 Ste-Catherine est  
Montréal H1W 2G7



L'ASSOCIATION INTERNATIONALE DES DÉBARDEURS - LOCAL 375

3977 STE-CATHERINE EST - MONTREAL, P.Q.

Vol. 7

juillet 77

no 44

## Le débardeur, un robot dirigé par ordinateur

Les débardeurs exigent  
que l'AEM dépose ses  
états financiers

Première pour les péquistes du bas de la ville  
**VISITE DU PORT DE MONTREAL**

Un port, ça rapporte à tous

**Le port de  
Montréal paie  
\$3.5 millions de  
taxe à la ville**

M. Jean-Marie Chabot, président de l'administration du port de Montréal,  
dit: "Les intérêts des compagnies ne sont pas nécessairement ceux du  
port."  
**Nouvelles de l'Est - 9 mars p. 3**

**CAST à Halifax  
Fédéralisme rentable?**

Qui est ?  
patron ?

Le gouvernement du Québec trouve  
la solution aux problèmes

Ce n'est pas d'hier que les débardeurs se plaignent d'être prisonniers de l'informatique.  
Cette Une du journal syndical date de 1977! (Source : Archives du local 375)

## **L'INFLUENCE DES ANNÉES 1960 À 1975**

L'essentiel des acquis du débardeur moderne, comme pour la majorité des travailleurs, s'est construit essentiellement pendant les années 60 et 70.

Depuis, tous les syndicats le constatent, c'est le surplace. Le discours du capitalisme sauvage des années 1880 à 1920 est de retour :

***Il faut sans cesse « augmenter la productivité »  
et « créer de la valeur » mais gratuitement.  
Il n'y a pas d'augmentation salariale conséquente  
pour compenser cet effort.***

La réalité c'est que le Canada, comme le reste de la planète, n'a jamais généré autant d'argent. Les grandes corporations, les multinationales, les banques et les milieux financiers voguent paisiblement sur des océans de dollars. Simplement, ce que le capitalisme et l'État renvoient comme message c'est qu'il est impensable de toucher à cet argent, impensable de taxer les bénéfices des actionnaires, ou de contrôler les salaires délirants des chefs d'entreprise, impensable de taxer les transactions boursières, bref, comme 120 ans plus tôt : le partage est impossible.

***Heureusement, l'Histoire est là pour  
nous rappeler que c'est faux***

Contrairement à l'idée que l'État et que bien des partis politiques encouragent, le système capitaliste n'a jamais rien offert aux travailleurs.

La semaine de travail réduite de 60 heures par semaine à 50 heures puis de 50 à 40 heures, le capitalisme était contre. Empêcher le

travail des enfants dans les usines le capitalisme s'y est opposé.

Les règles minimales de sécurité et une forme de compensation pour les accidentés du travail; le capitalisme n'en voulait pas non plus.

Les salaires décents, le capital y a toujours été allergique.

L'assurance-chômage le capitalisme était contre également.

Le capitalisme n'a absolument rien donné de ce qui fait aujourd'hui du Québec une société où les gens peuvent prétendre vivre. Tout ce que nous avons qui fait du Québec une société moderne a été arraché au capital.

Le capitalisme fonctionne lorsque l'État encadre avec vigueur son avidité. L'argumentaire du patronat suit la même trajectoire depuis presque un siècle et demi : les mesures qui soutiennent le mieux-être de la collectivité vont alourdir les coûts d'exploitation, vont nuire à la productivité et alourdir la gestion. Les réglementations empêchent la production de richesse et ce que l'État donne à la société entrave la création de valeurs. Bref, depuis au moins 140 ans, si le patronat le dit, le contraire est vrai.



Débardeur lors d'une manifestation  
(Source : Archives du local 375)

Il y a cent ans les employeurs maritimes ne connaissaient même pas les noms de leurs débardeurs. C'est à partir des années 60 qu'ils ont appris à les connaître. Et peut-être que depuis ils ont eu l'occasion d'oublier.

Des conditions de sécurité minimales, ne pas mourir stupidement au fond d'une cale par la négligence de l'employeur ou par surcroît de fatigue, ce n'est pas un effet de la générosité patronale : c'est quelque chose que l'employeur a dû céder de force.

Payer l'attente des hommes en attendant que le bateau soit prêt, payer les nuits davantage que les jours, payer des jours fériés, payer des vacances, payer un minimum décent qui permette aux débardeurs d'abord de franchir le seuil de la pauvreté puis de pouvoir prétendre vivre : éduquer les enfants, leur acheter des vêtements, des jouets, prendre des vacances en famille, acheter une maison, aller au ski; tout cela, CHAQUE fois, à chacune de ces occasions, l'employeur s'est fait arracher le résultat.

*Il a été obligé de le concéder.*

Après plus de 140 ans d'histoire syndicale, dans l'ensemble du Québec comme au port de Montréal il y a un constat clair qui se dégage:

***Ce que les débardeurs veulent, ils doivent se battre pour l'avoir. Ce que la force ouvrière désire, elle doit le conquérir.***



Un débardeur sur le pont (Source : Archives du local 375)

## CONCLUSION

Karl Marx, comme d'autres penseurs du 19<sup>ème</sup> siècle, a imposé l'idée que le capitalisme est un système rationnel. Comme si le capital était une forme de stratégie consciente pour conquérir le monde. Ce que la réalité historique nous suggère plutôt c'est qu'il n'y a rien de particulièrement rationnel dans le capitalisme. Il n'y a aucun élément rationnel qui explique que quelqu'un veuille ajouter 100 milliards de dollars aux 100 milliards qu'il a déjà. Parce que factuellement, il n'en a absolument pas besoin; ni pour se nourrir, ni pour se loger et même pas pour passer sa vie à s'amuser.

Le capitalisme tient davantage de la maladie. De la même manière qu'un cancer veut s'étendre le plus possible, le plus vite possible, le capitalisme veut accumuler plus de richesse le plus vite possible et au moindre coût possible. Quitte au bout du compte à tuer la société dont il profite. Quitte éventuellement à mourir lui-même comme le cancer meurt avec son hôte.

Le capitalisme dans ses manifestations les plus sociopathes nous pouvons tous le voir à l'œuvre tout près de nous, à la une des médias de tous genres. Il menace explicitement notre bien-être, notre sécurité et notre avenir ici, comme à travers le monde. Ses algorithmes contrôlent presque chaque aspect de notre existence; travail, loisir, éducation, culture, etc.

Nous le sentons, même ceux qui parmi nous ne peuvent le formuler en mots: le capitalisme sauvage du XIX<sup>ème</sup> siècle est de retour. Nous sommes revenus 130 ans en arrière, avec les manifestations délirantes de CEOs vampiriques qui veulent tout, tout de suite, euphoriques de voir la tumeur de leurs entreprises rejoindre les coins les plus éloignés du globe, traquer chaque personne au cœur de son intimité.

Comment résister face à la marée qui exige notre soumission? De la même manière que jadis: en soutenant et en étant soutenu par notre voisin de gauche et notre voisin de droite, celui d'en avant comme celui d'en arrière. Le débardeur pour un n'a pas les fonds bancaires, l'écoute du gouvernement, les avocats, le rayonnement 2.0 et les officines de relations publiques pour faire valoir sa cause.

Ce que le débardeur a pour lui ce sont ses pairs: débardeurs et débardeures; ensemble ils sont un microcosme de la société dans laquelle ils vivent et comme elle, ils doivent se battre pour empêcher que le capital ne les dévore. Une société de débardeurs qui s'organise pour lutter ça s'appelle un syndicat.

Un syndicat ce n'est pas une organisation théorique. Ça vit et ça débat. Ce n'est pas Disneyland non plus. Comme tout organisme vivant c'est plein de contradictions, souvent frustrant et brouillon et ça évolue en zigzags plutôt qu'en ligne droite.

Mais ça permet aussi d'obtenir les moyens de vivre et d'obtenir les moyens pour continuer à vivre. Parce que dans un syndicat ça ne sert à rien de chercher un héros ou un sauveur. Le héros est multiple. Avec tous ses prénoms il peut simplement être nommé: **solidarité**.

### ***Solidarité comme dans : nous sommes ensemble dans le combat.***

Le combat qui permet aux débardeurs de continuer à aller au-delà de la survie pour s'épanouir. Pas seulement pour eux mais pour tous ceux qui les entourent: les enfants, la famille, les proches. Parce que si un groupe comme les débardeurs peut réussir, les autres prennent exemple sur lui. La société peut mieux se défendre. Et en retour une société plus forte supporte mieux les débardeurs. C'est le sens même de la vie syndicale : rien n'y est à sens unique, tout se partage.



Participation des débardeurs du local 375 lors d'une manifestation à Québec dans les années 70 (Source : Archives du local 375)

## BIBLIOGRAPHIE

Barnes, Charles B. « The Longshoremen » Russell Sage Foundation, Survey Associates, New-York 1915

Bowker, Elwyn. « Unemployment Among Dock Labourers in Montreal » Thesis submitted in partial requirements for the degree of Master of Arts, McGill University, Montreal, May 1933

Cleary, Elmer. « The Montreal Longshoremen & International Trade Unionism: The 'Great Strike' of 1903 » Université de Concordia, Montréal, 1988

Gaudet, Francis. « Vie syndicale et conditions de travail dans l'industrie du débarbage à Montréal, 1946-1966 étude de la section 375 de l'Association internationale des débardeurs ». Université de Montréal 1994

Leloup, Xavier. Desrochers, Florence, Damaris, Rose. « Les travailleurs pauvres dans la RMR de Montréal », Quartiers en transition partenariat de recherche, Centraide-INRS. Montréal, octobre 2016

Local 375. Archives

Martel, Étienne. « Une vie de débardeur : troubles et changements au port de Montréal (1960-1975) » Rapport de recherche présenté comme exigence partielle de la maîtrise en histoire Université du Québec à Montréal, Montréal, juillet 2014.

Inconnu. « Montreal by Gaslight » Autopublication, Montréal, 1889.

Polese, Mario. « Montréal économique : de 1930 à nos jours. Récit d'une transition inachevée », INRS, Montréal 2011.

Reseau Réussite Montréal. <https://www.researeussitemontreal.ca/defavorisation> « Défavorisation : Près de 84 % des élèves québécois du primaire qui vivent dans les pires conditions de défavorisation habitent à Montréal. »

Johal, Rupinder K. « Responses to Change : Labour, Capital and the State. A study of Montreal Working Class Through an Examination of Strikes and Lockouts in Montreal, 1901- 1914 ». A thesis submitted to

the Department of History in conformity with the Requirements for the degree of Masters of Arts. Queen's University, Kingston, Ontario, Canada, September 1999.

Rouillard, Jacques. *Le militantisme des travailleurs au Québec et en Ontario, niveau de syndicalisation et mouvement de grèves (1900-1980) Travailleurs et mouvements sociaux. Volume 37, numéro 2, Montréal, septembre 1983.*

Statistiques Canada. « Enquête nationale auprès des ménages de 2011 »: Tableaux de données <https://www12.statcan.gc.ca/nhs-enm/2011/dp-pd/dt-td/index-fra.cfm>

Tessier, Simon. Raynault, Marie-France. « Données sur la pauvreté à Montréal. » Direction de santé publique du CIUSSS du Centre-Sud-de-l'Île-de-Montréal, Montréal, janvier 2016.

Trolsaas, Karl. « Histoire de l'Association des Débardeurs Syndiqués du Port de Montréal, depuis son organisation en 1902 ». Local 375.

Le Vieux Gustave : *Les débardeurs en grève : l'acte d'émeute est proclamé. Guerre civile sur les quais de Montréal.* Notre histoire syndicale, Archives du local 375

## ICONOGRAPHIE

Page 3 Débardeurs sur les quais. (Source : Archives du local 375 - Original : Musée McCord)

Pages 6-7 Le port de Montréal vue de l'église Notre-Dame en 1863. (Source : Wikimedia Commons - Originale : Musée McCord)

Page 10 Le port de Montréal au début du XXe siècle. (Source : Fonds Edgar-Gariepy Archives de la Ville de Montréal)

Page 11 Vue aérienne de la jetée Bickerdike. (Source : Archives de la Ville de Montréal)

Page 15 Remorqueur et navire *Le Parisien* à quai vers 1870. (Source : Wikimedia Commons)

Page 15 Le port de Montréal en 1867. (Source : Wikimedia Commons)

Page 16 Illustration de la «Joe Beef Canteen» (Source : Bibliothèque et Archives nationales du Québec)

Page 17 La grève des travailleurs du canal Lachine en 1877. (Source : Collection EZ Massicotte, Bibliothèque et Archives nationales du Québec)

Page 17 Photographie d'une peinture du port de Montréal vers 1868. (Source : Archives de la Ville de Montréal)

Page 19 Publicité des stevedores Brown and Tierney de Baltimore et Montréal. Les stevedores s'occupent du chargement/déchargement des navires pour certains armateurs et embauchent les débardeurs. (Source: Wikimedia Commons, 1881, domaine public)

Page 21 La grève des journaliers du port de Montréal en 1877. (Source : Album de rue Édouard-Zotique Massicotte, Bibliothèque et Archives nationales du Québec)

Page 21 La grève des débardeurs du port de Montréal en 1877. (Source : Album de rue Édouard-Zotique Massicotte, Bibliothèque et Archives nationales du Québec)

Page 22-23 Le port et la rue de la Commune vus du Marché Bonsecours au tournant du 20e siècle. (Source : Fonds Edgar-Gariepy, Archives de la Ville de Montréal)

Page 25 Débardeurs sur le pont d'un navire. (Source: Archives du local 375)

Pages 28-29 Place Jacques-Cartier 1901. (Source : Librairie du Congrès américain)

Page 30 Karl Trolsaas. (Source: Archives du local 375)

Page 32 Déchargement de la mélasse à Montréal vers 1947. ( Source: Archives d'Ingenium, Collection Le Canada vu par le CN, domaine public)

- Page 35 Équipe de débardeurs en 1932 au quai Pie-IX. (Source : Archives du local 375, Syndicat des débardeurs du port de Montréal)
- Page 37 *La fall*. (Source: Archives de la Ville de Montréal)
- Page 41 Débardeurs en 1924. (Source: Archives du journal du local 375)
- Page 43 Marché Bonsecours 1913. (Source : Bibliothèque et Archives nationales du Québec)
- Page 47 Chargement d'un chariot-élévateur. (Source: Archives du local 375)
- Page 48 Mineurs abattant le charbon. (Source: Dessin de A. de Neuville, tiré du livre)
- Page 49 Le port de Montréal en 1875. (Source : Bibliothèque et Archives nationales du Québec)
- Page 53 Déchargement de poches de grain vers 1915. (Source: Archives du local 375)
- Page 54 Opération d'amarrage dans le port. Photographie tirée du journal l'Album universel. (Source: Bibliothèque et Archives nationales du Québec)
- Page 55 Montréal - La milice près du tunnel de la rue Berri. (Source : Bibliothèque et Archives nationales du Québec)
- Page 56-57 Lettre de Wilfrid Laurier. (Source : Archives Canada)
- Page 58 La grève des employés du tramway à Montréal. (Source : Bibliothèque et Archives nationales du Québec)
- Page 59 Montréal rue McGill 1900-1905. (Source : Archives de la Ville de Montréal)
- Page 59 Tramway rue Saint-Denis au début du XXe siècle. (Source : Archives de la Ville de Montréal)
- Page 60 Médaillon: Monseigneur Paul Bruchési, Archevêque de Montréal, 1918. (Source Wikimedia Commons)
- Page 61 Grève des débardeurs de Montréal 1903. (Source : Albums de rues de Édouard-Zotique Massicotte, Bibliothèque et Archives nationales du Québec)
- Page 62 Situé entre les rue Panet à l'ouest et De Salaberry à l'est, le parc Sohmer accueille les ouvriers montréalais l'été pendant 30 ans entre 1889 et 1919. Le parc est le lieu de concerts fréquents et on y trouve aussi des manèges. (Source : Archives de la Ville de Montréal)
- Page 64 James Cochrane maire de Montréal de 1902 à 1904. (Source : Wikimedia commons)
- Page 65 Port de Montréal vers 1870. (Source : Wikimedia commons)

Page 67 Le navire Alexandria est au centre d'un des incidents, réels ou non mais rapporté par les médias, qui marquent la grève de 1903. (Source : Bibliothèque et Archives nationales du Québec)

Page 69 Poches de sucre qui attendent d'être chargées sur la rue de la Commune. (Source: Wikimedia Commons Original: Archives nationales du Royaume-Uni, 1069-281-49 CO 1069-281-49)

Page 70 Le port de Montréal en 1906. (Source: Wikimedia Commons)

Page 72 Vue de l'élévateur à grain no 1 au début du XXème siècle

Page 75 En mortaise: défilé de camionneurs lors de la grève de 1903. (Source: Bibliothèque et Archives nationales du Québec)

Page 76-77 *La Presse* 15 mai 1907. (Source: Bibliothèque et Archives nationales du Québec)

Page 85 Débardeurs avec le crochet à l'épaule. (Sources: Archives du local 375)

Page 86 Débardeurs charpentiers. (Source : Archives du journal syndical du local 375)

Page 87 Un « Family Gang » (Source : Archives du local 375, journal syndical)

Page 87 Carte (Source : Archives de la Ville de Montréal)

Page 88-89 Des vapeurs dans le port vers 1910. (Source : Wikimedia Commons)

Page 90 Cornish Point et le navire *Admiral Cochrane* vers 1920. (Source : Wikimedia Commons)

Page 91 Vue des entrepôts frigorifiques vers 1925. (Source : Archives de la Ville de Montréal)

Page 91 Navires au quai avec à l'arrière la Tour de l'horloge. (Source : Archives de la Ville de Montréal)

Page 91 Le poste de la police du port près de la rue Berri. (Source : Archives de la Ville de Montréal)

Page 92 Le local syndical en 1913. (Source: Archives du local 375)

Page 92 Le local syndical en 1924. (Source: Archives du local 375)

Page 93 Le local syndical en 1975. (Source: Archives du local 375)

Page 93 Le local syndical actuel. (Source: Archives du local 375)

Page 94 Le port de Montréal en 1926. (Source Wikimedia Commons, domaine public)

Page 94 Paquebots près des entrepôts frigorifiques vers 1927 (Source : Archives de la Ville de Montréal)

Page 95 Deux débardeurs au hangar no 3; Pacifique Filion et Viateur St-Antoine. (Source : Archives du local 375, journal syndical)

Page 95 Débardeurs au hangar 18 à la compagnie Brown & Ryan en 1946. (Source : Archives du local 375)

Page 99 Un « Family Gang » en 1930. (Source : Archive du journal syndical du local 375)

Page 100 Document de conciliation 1940. (Source : Archives Local 375)

Page 101 Rapport de conciliation 1940. (Source: Archives du local 375)

Page 102 Liste des entreprises signataires. 1940. (Source : Archives Local 375)

Page 103 Document de négociation 1942. (Source : Archives Local 375)

Page 104 Liste des salaires payés au cours des années, concoctée par les employeurs maritimes en vue des négociations de la convention collective de 1940 (Source : Archives du local 375)

Page 107 Vue aérienne du port vers 1955. (Source : Bibliothèque et Archives nationales du Québec)

Page 107 *Le Western Prince* à quai vers 1965. (Source : Archives de la Ville de Montréal)

Page 108 Chargement d'un cargo. (Archives d'Ingenium, collection Le Canada vu par le CN, domaine public)

Page 109 Débardeurs au travail entre 1945 et 1947. (Source : Archives du journal syndical du local 375)

Page 109 Déchargement de poches de sucre en 1947. (Source : Archives d'Ingenium, Collection Le Canada vu par le CN, domaine public)

Page 114 Résumé de l'assemblée. (Source : Archives du local 375)

Page 115 Une collection du fameux bouton mensuel que chaque débardeur arbore. (Source : Archives du local 375)

Page 116 Le livret où sont consignés les paiements mensuels du débardeur au syndicat. (Source : Archives du local 375)

Page 116 Le livret montre le nom du débardeur, la date de son entrée au syndicat et la signature du secrétaire-trésorier du local. (Source : Archives du local 375)

Page 116 À l'intérieur du livret les montants payés pour chaque mois sont estampillés. Selon les périodes, le local syndical fournissait aussi au débardeur un livre d'heures où il pouvait comptabiliser ses heures de travail. (Source : Archives du local 375)

Page 117 Débardeurs au travail en 1963. (Source : Archives de la ville de Montreal)

Page 119 Remorquage d'un paquebot dans le port de Montréal. - 25 septembre 1963. Photo par Henri Rémillard. (Source : Archives de la Ville de Montréal)

Page 120 Liste d'épicerie des compagnies. (Source : Archives du local 375)

Page 121 Réplique des débardeurs. (Source : Archives du local 375)

Page 122 Liste d'épicerie des débardeurs (Source : Archives du local 375)

Page 123 Les étals de fruits et légumes au Marché Bonsecours, milieu des années 60. (Source : Archives de la Ville de Montréal)

Page 124 Grand contremaîtres et débardeurs sur le pont d'un navire en 1935. (Source : Archive du journal syndical du local 375)

Page 125 Serment du débardeur. (Source : Archives du local 375)

Page 126 Le livret de la constitution du local. La devise : « Liberté, Vérité, Égalité, Solidarité ». (Source : Archives du local 375)

Page 127 Chargement du bois par les débardeurs en 1940. (Source : Archives du local 375)

Page 128 Comité exécutif du local 375 en 1946. (Source : Archives du journal syndical du local 375)

Page 129 Rapport du comité de négociation en 1940. (Source : Archives du local 375)

Page 130 Débardeurs dans une cale de bateau. (Source : Archives du local 375, journal syndical)

Page 131 Navire à quai. (Source: Achives d'Ingenium, Collection Le Canada vu par le CN, domaine public)

Page 131 Déchargement de tonneaux (possiblement de la mélasse). (Source: Achives d'Ingenium, Collection Le Canada vu par le CN, domaine public)

Page 132 Plainte du comité exécutif contre un débardeur. (Source : Archives du local 375)

Page 133 Défense de débardeurs. (Source : Archives du local 375)

Page 134 Silo à grain no2 et marché Bonsecours en 1912. (Source: Wikimedia Commons)

Page 135 Élévateur no.3 1941. (Source : Archives de la Ville de Montréal)

Page 139 Manifestation du front commun de 1972. (Source : Archives 375, journal syndical)

Page 140 Près de la Pointe-à-Callières vers 1965. (Source : Archives de la Ville de Montréal)

Page 141: Montage photo: les changements de noms du journal syndical au fil des décennies. (Source: Archives du journal syndical du local 375)

Page 144 Débardeurs au nivelage du grain. (Source : Archives du journal syndical du local 375)

Page 145 Élévateurs à grain en 1909. (Source : Wikimedia commons)

Page 148 Un débardeur vers 1965. (Source : Archives de la Ville de Montréal)

Page 149 Débardeurs devant le navire *Manchester*. (Source : Archives du local 375)

Page 149 Débardeurs au travail. (Source : Judith Mironchuck débardeure)

Page 153 Vue aérienne du port vers 1966. (Source : Archives de la Ville de Montréal)

Page 156 Le fameux chargement du grain dans les années 60. La poussière de grain flotte au-dessus de l'écouille et on ne peut qu'imaginer la densité de la poussière dans la cale. (Source : Archives du local 375)

Page 157 Des débardeurs s'activent auprès d'une charge. (Source : Archives du local 375)

Page 157 Navire à quai au Port de Montréal. (Source : Archives de la Ville de Montréal)

Page 160 Un terminal à conteneurs dans le port de Montréal. (Source : Archives du local 375)

Page 162 Débardeurs au travail au Quai Bickerdike en 1977. (Source : Archives du local 375 )

Page 163 *La « fall »*. (Source : Archives de la Ville de Montréal)

Page 164 Sur le quai. (Source : Archives du local 375)

Page 170 Manifestation de débardeurs vers les années 1970. (Source : Atelier d'histoire des débardeurs)

Page 174 Bateau à quai en 1963 durant la grève des débardeurs. (Source : Archives de la Ville de Montréal)

Page 176 Chargement au chariot élévateur dans la cale. (Source : Archives du local 375)

Page 177 Bâtiment à quai au Hangar 16 du quai de l'horloge en 1964. (Source : Archives de la Ville de Montréal)

Page 179 Navire *Western Prince* à quai en 1966. (Source : Archives de la Ville de Montréal)

Page 181 Débardeurs dans la cale, au premier pont, déchargeant des "unités". (Source: Archives du local 375)

Page 181 Débardeurs resserrant des sangles au sommet de la cale. (Source: Archives du local 375)

Page 182 Logo du Régime de Sécurité Sociale des débardeurs. (Source: Archives du local 375)

Page 184 Sondage des débardeurs. (Source : Archives du local 375)

Page 185 Logo de la Caisse D'économie conçu par un débardeur de l'époque. (Source : Archives du local 375)

Page 186 La Une d'octobre 1972 du journal syndical du local 375 à propos de la Caisse d'Économie des débardeurs. (Source: Archives du journal syndical du local 375)

Page 188 Logo de la Maison des débardeurs. (Source: Archives du local 375)

Page 189 La Une d'août 1972 du journal syndical du local 372 à propos de l'incorporation de la Maison des Débardeurs. (Source: Archives du journal syndical du local 375)

Page 190 Logos des syndicats membres du Front Commun de 1972. (Source: reproduction à partir du journal syndical du local 375)

Page 191 Deux photos de débardeurs manifestant en appui au Front Commun de 1972. (Source: Archives du journal syndical du local 375)

Page 191 Rassemblement du Front Commun à Montréal en 1972. (Source Wikimedia Commons/CSN)

Page 192 La Regent Knitting avant qu'elle ne devienne Tricofil en 1975. (Source: Ferrison, les Archives solidaires. Capture vidéo de la série *Les Militants*)

Page 193 Manifestation de débardeurs dans les rues de Montréal vers le milieu des années 70. (Source: Atelier d'histoire des Débardeurs)

Page 194 Photo du certificat remis par le Regroupement national pour le OUI au Regroupement des débardeurs du port de Montréal en 1980. (Sources: Archives du local 375)

Page 197 Montage photo illustrant la présentation par Normand Fergusson, représentant du Regroupement des débardeurs, des raisons qui motivent le

Regroupement à appuyer le OUI au référendum de 1980. Le Premier Ministre de l'époque, René Lévesque, est présent lors de la lecture. (Source: Archives du journal syndical du local 375)

Page 198 Logo du Fonds de solidarité de la FTQ au milieu des années 1980. (Source: archives du journal syndical du local 375)

Page 199 Premier conseil d'administration du Fonds de solidarité FTQ en 1983. (Source: Atelier d'histoire des Débardeurs)

Page 199 Présentation du Fonds de solidarité au congrès de la FTQ en décembre 1983. (Auteur: Michel Cloutier Source: Archives de la FTQ. Avec la permission de la FTQ)

Page 200 Le quai Alexandra vers la fin des années 60. (Source : Archives de la Ville de Montréal)

Page 201 Un livret de convention collective dans les années 40 (Source : Archives du local 375)

Page 201 Un extrait de la convention collective qui s'est terminée en 2018. (Source : Archives du local 375)

Page 204 Le silo à grain numéro 2 1964. (Source : Archives de la ville de Montréal)

Page 208 Logo du SCFP. (Source: site web du SCFP. Avec la permission du SCFP Québec)

Page 209 Photo de la charte temporaire accordée au local 375 par le Congrès du Travail du Canada en novembre 1989. (Source: Archives du local 375)

Page 211 La Une du journal syndical du local 375 en juillet 1977. Ce n'est pas d'hier que les débardeurs se plaignent d'être prisonniers de l'informatique. (Source: Archives du local 375)

Page 213 Débardeur lors d'une manifestation. (Source: Archives du local 375)

Page 214 Un débardeur sur le pont. (Source: Archives du local 375)

Page 217 Participation des débardeurs du local 375 lors d'une manifestation à Québec au cours des années 70. (Source : Archives du local 375)

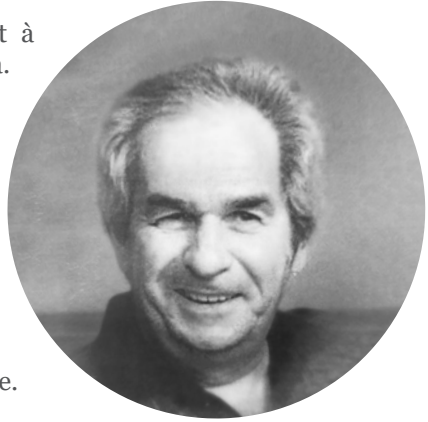
Page 228 En mortaise: Denis Bourassa, membre fondateur de l'Atelier d'histoire des Débardeurs du port de Montréal. (Source: Atelier d'histoire)

Page 228 De gauche à droite: Normand Ferguson, Jean-Pierre Collin et Denis Bourassa: fondateurs de l'Atelier d'histoire des Débardeurs du port de Montréal. (Source: Archives du local 375)

## REMERCIEMENTS

Nous tenons à remercier le Local 375 pour l'accès aux archives et les Archives de la Ville de Montréal.

Par la même occasion, l'Atelier tient à rendre hommage à Denis Bourassa. Ancien débardeur, convaincu de l'importance de préserver et de mettre en valeur le passé et la culture unique des débardeurs de Montréal, il fut l'idéateur de l'Atelier en plus d'en être l'un des trois fondateurs avec Jean-Pierre Collin et Normand Ferguson. Sa passion de l'histoire et sa fierté d'avoir été débardeur animent ce livre.



### Fondateurs de L'Atelier d'histoire des Débardeurs du Port de Montréal



Normand Ferguson, Jean-Pierre Collin et Denis Bourassa (Source : Archives du local 375)



# HISTOIRE DES DÉBARDEURS DU PORT DE MONTRÉAL LA VIE SYNDICALE

Voici un livre d'histoire syndicale un peu différent. Parce que ce sont les syndiqués qu'il montre, qu'il suit au fil de leurs tribulations et de leurs combats incessants depuis plus de 120 ans pour améliorer leur sort. Ce sont eux qui sont les héros du livre et ses principaux protagonistes. Parce que l'action syndicale doit tout au débardeur et à la débardeure et le pouvoir d'un syndicat passe par le maintien de la foi de ses membres dans la solidarité qui les unit.

« La vie syndicale des débardeurs » leur offre une vue globale de leur parcours; à partir des stratégies suivies au début pour s'organiser, en passant par les décisions prises pour lutter, jusqu'aux combats menés pour changer les conditions de travail qui leur étaient imposées. Les capitalistes ont des années de statistiques du Dow Jones pour observer leur trajectoire et planifier leurs actions. Les débardeurs·res ont leurs conventions collectives et leur histoire syndicale pour évaluer d'où ils viennent et décider de la manière dont ils vont assurer leur avenir.



ISBN 978-2-924967-11-9



9 782924 967119