

# Bulletin du RCHTQ

Regroupement des chercheurs-chercheuses en  
histoire des travailleurs et travailleuses du Québec

---



---

Volume 39, numéro 2 (98), automne 2013

Le *Bulletin du Regroupement des chercheurs-chercheuses en histoire des travailleurs et travailleuses du Québec* (RCHTQ) est publié deux fois l'an. Fondé en 1972 par un noyau de chercheurs intéressés à développer l'histoire ouvrière, le RCHTQ publie son *Bulletin* depuis 1974.

Conseil d'administration :

- Jacques Rouillard (président)
- Jean-Claude Dionne (secrétaire-trésorier)
- Éric Leroux (responsable de l'édition du Bulletin). Remerciements à Magali Bochet qui s'est chargée de la mise en page du Bulletin.
- Martin Petitclerc (conseiller)

Abonnement : (2 numéros par année) :

- Individu : \$ 20.00
- Institution canadienne : \$ 25.00
- Institution étrangère : \$ 30.00

Les anciens numéros sont disponibles au coût de \$ 10.00 le numéro.

Paiement par chèque au nom du RCHTQ :

Adresse : RCHTQ  
Département d'histoire  
Université de Montréal,  
C.P. 6128, succursale Centre-Ville  
Montréal, H3C 3J7.

Envoi de manuscrit, d'information ou d'annonce d'évènement : la même adresse.

Site internet : <http://www.rchtq.com/>

Les bulletins de 1974 à 2011 sont maintenant accessibles sur le site du RCHTQ.

**Image de la page couverture :** Ouvriers de la filature de la *Montreal Cotton* à Salaberry-de-Valleyfield vers 1910, Musée de Société des Deux-Rives.

Dépôt légal  
Bibliothèque nationale du Canada  
Bibliothèque nationale du Québec  
ISSN 1187-6484

---

**Volume 39, numéro 2 (98), automne 2013**

---

**ARTICLES**

Étienne Martel  
Une vie de débardeur :  
troubles et changements au port de Montréal (1960-1975) ..... 4

Christian Belhumeur-Gross  
Les revendications du Conseil des métiers et du travail de Montréal en matière de  
sécurité sociale durant la Grande dépression : le prélude à la révolution  
keynésienne ..... 33

**EXPOSITION**

Mathieu Tremblay  
La *Montreal Cotton* de Salaberry-de-Valleyfield, exposition permanente du Musée  
de société des Deux-Rives ..... 49

**ARCHIVES**

Yves Lacroix  
Localisation des fonds d'archives des fédérations de la CSN..... 53

Fonds d'archives du Centre d'histoire et d'archives du travail (CHAT) ..... 55

**LA VITRINE DU LIVRE**

Vient de paraître ..... 57

# Une vie de débardeur : troubles et changements au port de Montréal (1960-1975)

---

Étienne Martel

---

On a tendance aujourd'hui à sous-estimer l'importance qu'a eu (et a encore) le port sur le développement de Montréal, de sa région immédiate et du Canada en entier<sup>1</sup>. Il faut se rappeler qu'autrefois, le port de Montréal constituait un passage obligé entre l'est du Canada et le reste du monde : toutes les marchandises venant d'outre-mer devaient y transiter. C'est peut-être pourquoi, depuis la fin du XIXe siècle, les recherches des historiens se sont surtout attardées aux marchandises transbordées et aux immenses aménagements prenant progressivement place aux abords du Saint-Laurent. Les débardeurs, ces hommes engagés pour charger et décharger les bateaux, ont, quant à eux, marqué l'imaginaire collectif autant par leur crochet placé en permanence sur leur personne que par les histoires de taverne circulant sur eux. Étrangement, très peu d'écrits ont porté sur ces hommes et personne ne connaît vraiment leur histoire : on la déforme, on l'exagère, on l'invente, mais on la raconte rarement. Qui sont-ils? D'où viennent-ils? Qu'ont-ils à dire? Plus le temps avance, moins il est facile de trouver des gens qui peuvent répondre à ces questions. Avant que cette histoire ne se perde, mieux vaut la récolter afin de la préserver.

La tumultueuse histoire des débardeurs a été profondément et irrémédiablement transformée par les nombreux changements des années 1960 et

1970. Tandis que les grands-pères déchargeaient les marchandises avec des crochets ou directement avec leurs mains en obtenant un modeste salaire, les petits-fils gagnent bien leur vie en pilotant des grues de plusieurs tonnes pouvant soulever des poids titanesques. Le monde du débarquement d'aujourd'hui a ainsi remplacé d'anciennes manières de faire... et peut-être aussi de vivre.

Il est inconcevable qu'un seul élément puisse expliquer les importantes modifications vécues dans le monde du débarquement. C'est pour cette raison que le présent article adoptera une vision large et inclusive du problème : comment peut-on expliquer les transformations rapides et irréversibles sur les quais et dans la vie des débardeurs au cours des années 1960 à 1975? Cette interrogation, simple en apparence, apporte inévitablement dans son sillage une foule de questions connexes. Cet article propose d'y répondre, en partie, sous cinq thèmes : l'organisation du travail, les méthodes de manutention, la précarité du métier, les bénéfices et les dangers du métier.

## **Le contexte**

Après l'ère de prospérité s'étalant du début de la Deuxième Guerre mondiale jusqu'à l'Expo 67, Montréal et son port voient le socle impérial sur lequel ils se sont longtemps appuyés se fissurer. L'ouverture

de la voie maritime du Saint-Laurent, la libération du fleuve en hiver, la baisse importante du transport maritime de passagers et la montée des autres ports nord-américains modifient alors en profondeur les activités centenaires du port. De plus, jusqu'au début des années 1970, l'absence de contrôle et d'autorité au port de Montréal entraîne le pourrissement des pratiques sur les quais : le port est devenu une immense foire où chacun fait ce qu'il lui plaît. Jusqu'à la création de l'Association des Employeurs Maritimes (AEM) en 1968, le Conseil des Ports Nationaux (CPN) et les compagnies maritimes et de débarquement restent un groupe divisé qui se jalouse et s'entredéchire. Devant eux, se dresse un groupe nombreux, déterminé et imprévisible : les milliers de débardeurs ont compris mieux que quiconque leur pouvoir sur les négociations en déclenchant une dizaine des grèves en moins de deux décennies. C'est dans ce contexte particulièrement sulfureux où se mêlent le nationalisme québécois, le syndicalisme radical et la Révolution tranquille que le militantisme des débardeurs permet de remporter plusieurs importantes victoires syndicales.

Au moment où surviennent de multiples transformations sociales, économiques, politiques et technologiques au cours des années 1960 et 1970, on assiste à l'agonie, puis à la disparition du monde du bord de l'eau d'antan : son successeur ne lui ressemble en rien. La Commission Picard, en premier lieu, et les nombreuses autres enquêtes des années 1960 fixent alors les bases sur lesquelles le monde nouveau se construira. Ainsi, on favorise le développement des droits individuels des travailleurs, la mise en place de mesures de contrôle plus efficaces, la création d'une administration tripartite nommée AEM et l'assainissement de la culture des quais.

L'entente de 1972 représente, parmi les nombreuses conventions collectives signées ou imposées durant les années 1960 et 1970, un tournant capital. Il faut dire, autant de la perspective de l'AEM que de celle du syndicat des débardeurs, qu'il s'agit d'un pacte avec le diable. Le syndicat gagne certes une sécurité d'emploi complète pour ses membres et de meilleurs salaires, mais il doit céder le contrôle de la main-d'œuvre à l'AEM, dissoudre les équipes et sacrifier éventuellement une partie de ses membres. Autrefois partenaires d'infortune gérant leurs propres prérogatives, le patronat et le syndicat doivent, dès la signature de cette entente, vivre et travailler ensemble... pour le meilleur et pour le pire.

### **L'organisation du travail**

Jusqu'aux changements technologiques des années 1960 et 1970, la force brute reste l'une des qualités premières des débardeurs : des bras puissants, des muscles tenaces et un dos large sont nécessaires au métier. Le poids des paquets transbordés peut varier de 50 à 500 livres : une équipe d'une vingtaine d'hommes peut ainsi transporter de 37 à 50 tonnes à l'heure<sup>2</sup>! De l'avis de Maurice Boutêt, les colosses ne font pas toujours de bons débardeurs : « Il fallait que tu aies de bons muscles. Amène-moi un gros homme de 250 livres et je vais le brûler en quatre heures! (...) Quand tu dis brûlé : il n'était plus capable de travailler! C'était trop, les nerfs des muscles étaient à bout<sup>3</sup>. » Puisque beaucoup de débardeurs n'ont pas la charpente idéale pour effectuer ce travail éreintant, ils doivent y mettre du cœur à l'ouvrage<sup>4</sup>. Selon Edgar Boutin, les hommes qui ne font pas l'affaire ne restent pas longtemps : « Il fallait être travailleur, pas un paresseux. Si tu ne voulais pas travailler, ils te renvoyaient chez vous et ils en prenaient un autre. Ça marchait comme ça dans ce temps-là. Il y en a qui rentraient

et au bout de cinq minutes, il se faisait dire : Rentre chez vous, tu n'es bon à rien! »<sup>5</sup>.

Bien que la force et de la volonté soient essentielles, les techniques de travail jouent aussi pour beaucoup. Par exemple, il faut placer une lanière sous les poches de sucre pour les faire chavirer : cela évite aux débardeurs d'avoir à les soulever directement<sup>6</sup>. Il existe toutes sortes de trucs au bord de l'eau, comme dans le cas de la connaissance des nœuds, qui se transmet des vieux aux plus jeunes<sup>7</sup>. Certains débardeurs doivent aussi posséder une intelligence pratique élevée, notamment en sachant déterminer le nombre exact de boîtes pouvant entrer dans un espace vide. D'autres postes exigent aussi une grande concentration et un sens supérieur des responsabilités afin de préserver la vie des membres de l'équipe<sup>8</sup>. Toutefois, avant les changements technologiques des années 1960, on ne peut pas affirmer que le métier de débardeur est un métier qualifié au port de Montréal, car il possède l'un des plus petits nombres de débardeurs spécialisés des grands ports mondiaux<sup>9</sup>. Avant de travailler au bord de l'eau, la grande majorité des débardeurs de l'après-guerre exerce des emplois dits manuels comme dans les manufactures, la construction et la manutention de marchandises dans les trains<sup>10</sup>. Plusieurs débardeurs ont aussi mentionné avoir commencé aux « petites lignes » avant d'aller travailler aux « grandes lignes » et devenir membres du local 375<sup>11</sup>. La première journée est souvent difficile pour les recrues. À part les privilégiés, tous les nouveaux commencent à la cale, qui est généralement l'endroit le plus dur, pénible et dangereux au bord de l'eau<sup>12</sup>.

Surtout à partir des transformations du métier dans les années 1960, la mobilité dans l'emploi dans l'industrie du débardage

est très grande. Tous les débardeurs consultés ont indiqué avoir au moins exercé quatre postes<sup>13</sup>. Urgel Dubé énumère les emplois qu'il a occupés durant sa carrière : « Il n'y a pas une job que je n'ai pas fait! J'ai été signaleur; j'ai été sur les *cranks* à Racine; j'ai été professeur pour donner des cours sur la grosse machinerie comme les « héliporteurs », les 45 tonnes et les *winchs*. Il n'y a pas une job que je n'ai pas fait ici! »<sup>14</sup>. Avec l'arrivée de l'AEM, un nouveau système de classification est mis en branle au tournant des années 1970 afin de déterminer les capacités et les aptitudes de chacun des débardeurs<sup>15</sup>. Pour Denis Bourassa, être débardeur nécessite de grandes capacités : « C'est vrai que ce n'est pas un métier : en fait, c'est 26 métiers. Parce que tu peux être opérateur de grue, opérateur de *lift*, etc. Il faut que tu sois versatile pour être débardeur »<sup>16</sup>.

Avant que l'AEM obtienne le pouvoir de *dispatcher* les débardeurs en 1972, c'est le système des équipes qui est en vigueur. Ainsi, la *gang* constitue l'unité de base au bord de l'eau. Durant les années 1950 et 1960, une loi non écrite veut que chaque printemps, on constitue près de cent équipes régulières restant généralement intactes durant toute la saison. À ce nombre s'ajoutent quelques autres équipes de réserve pouvant pallier à un surplus de travail<sup>17</sup>. Selon Lucien Leriche, entrer dans une équipe n'est pas si aisé : « Il fallait être assez connu pour pouvoir être dans ces *gangs*-là. Ça marchait drôlement ces affaires-là. (...) Si tu ne t'entendais pas avec les gars de la cale, ils disaient : « Après-midi, tu rentres chez vous. » Il fallait alors que tu te trouves une autre équipe »<sup>18</sup>. Les avantages d'être dans une équipe sont nombreux : plus d'unité, de constance et de productivité<sup>19</sup>. Les membres des équipes régulières peuvent également faire davantage d'argent, notamment parce qu'ils

font beaucoup plus de temps double et de temps et demi que les autres débardeurs<sup>20</sup>. Afin de partager équitablement les meilleurs quarts de travail, le syndicat fait aussi, durant les années 1960, une rotation qu'il nomme le *pick* entre les équipes régulières<sup>21</sup>. Ainsi, l'équipe ayant le moins travaillé dans les semaines précédentes, devient la première à être appelée s'il y a un bateau. Lorsque le *pick* arrive, les hommes travaillent jour et nuit, car c'est le moment de faire de très bonnes payes<sup>22</sup>. Devant la baisse de la demande de la force brute amenée par les changements technologiques, les débardeurs mettent de plus en plus en pratique le « spell-o ». Ce système, considéré comme un des bénéfiques marginaux du métier, permet à plusieurs membres d'une équipe de prendre des pauses payées ou encore être payé pour deux emplois en même temps<sup>23</sup>. Jules Lavoie raconte comment cela se déroulait :

Le « spell-o » a vraiment commencé après l'enquête Picard. Il y a toujours eu un peu de « spell-o » avant ça de toute manière. [L'accrocheur] allait acheter des choses pour les autres : un coke, des gâteaux, n'importe quoi. Si le travail était bien fait, le contremaître ne nous achalait pas. Lorsqu'on était huit dans la cale, il y en avait quatre de trop : donc il y en avait quatre qui travaillaient pis quatre qui ne faisaient rien. C'est comme ça que ça marchait<sup>24</sup>.

La taille des équipes varie habituellement de 16 à 22 hommes en excluant le contremaître. Toutefois, selon les circonstances comme les caractéristiques du navire, l'urgence du travail et le chargement relatif du bateau, ce nombre peut diminuer ou augmenter<sup>25</sup>. En prenant l'exemple d'un déchargement<sup>26</sup> avec une équipe de 21 hommes, on retrouve un contremaître qui s'assure du déroulement des opérations;

trois hommes de pont (*deckmen*), dont un qui agit comme signaleur (*hatchman*) et deux treuillistes (*winchmen*); neuf hommes de cale (*holdmen*) dont huit qui placent les marchandises et un qui s'occupe des machines de levage; huit hommes à l'extérieur du bateau dont deux hommes de quai (*piermen*) prêts à recevoir les charges et six hommes de hangar (*shedmen*) disposant de la marchandise<sup>27</sup>. On reconnaît une bonne équipe surtout aux deux hommes de cale qu'on nomme *runners*, car c'est eux qui régulent le rythme de l'ensemble du groupe. Autrement dit, quand le trou va, tout va<sup>28</sup>!

Durant les décennies qu'ont duré les *gangs*, les liens entre les membres sont serrés : comme une famille, qu'ils s'aiment ou qu'ils se détestent, ils sont toujours ensemble<sup>29</sup>. La loyauté entre les membres d'une même équipe prime alors sur celle envers les autres débardeurs<sup>30</sup>. L'entraide reste fondamentale dans une *gang* : si un des hommes se blesse, on lui attribue habituellement le travail le plus facile pour qu'il puisse continuer à gagner sa vie<sup>31</sup>. Les équipes se constituent souvent de plusieurs hommes de la même famille, ce qui crée une synergie unique aux dires de Normand Ferguson :

C'était très familial. Il y avait des équipes où il y avait beaucoup de parenté. Il y avait des équipes qui pouvaient être formées presque complètement de cousins et de frères. Ça dépendait aussi de la région où les gens venaient. Parce qu'il y avait beaucoup de gens qui venaient de la Gaspésie, il y a en avait d'autres qui venaient de l'Isle-aux-Coudres. Normalement, les gens qui venaient du même coin travaillaient dans les mêmes équipes. Il y avait des connaissances et des relations. Ça donnait un meilleur

esprit pour le travail aussi<sup>32</sup>.

Tout au long de son existence, le système des équipes est basé sur les contremaîtres, considérés comme les premiers hommes des groupes. Ils travaillent moins dur physiquement et sont payés quelques sous de plus de l'heure, mais doivent accomplir des tâches variées et essentielles au bon fonctionnement des équipes<sup>33</sup>. Les contremaîtres gèrent les listes de paie selon les heures travaillées par les hommes; surveillent l'arrivée des bateaux et en informent les membres de leur équipe; trouvent des remplaçants; assurent la discipline au sein des troupes<sup>34</sup>. Généralement, les contremaîtres s'occupent davantage de la gestion des activités hors du bateau en laissant aux deux *runners* le soin de diriger le travail dans la cale<sup>35</sup>.

Les contremaîtres sont normalement engagés parmi les débardeurs les plus expérimentés ou ceux ayant l'expérience nécessaire. Savoir lire et écrire n'est cependant pas obligatoire: plusieurs contremaîtres sont d'ailleurs analphabètes<sup>36</sup>. Néanmoins, les contremaîtres doivent être capables de s'exprimer en français avec les hommes et en anglais avec les patrons anglophones<sup>37</sup>. Le contremaître doit rendre des comptes au grand contremaître qui s'occupe des différentes équipes travaillant sur un bateau ou sur un quai qui, à son tour, est subordonné à un surintendant responsable d'organiser tout le travail d'une même entreprise de débardage<sup>38</sup>. Habituellement, il existe un respect mutuel entre les membres des équipes, les contremaîtres et les grands contremaîtres, car tous font partie du même syndicat<sup>39</sup>. Toutefois, quelques contremaîtres font la vie dure à leur équipe. Maurice Boutêt se rappelle, de façon assez imagée, de quelques-uns d'entre eux: « C'était des gars qui allaient à l'église Bonsecours: ça allait

prier le matin à 7h et quand ils commençaient à 8h, ils te fouettaient! »<sup>40</sup>. Certains contremaîtres font preuve d'une extraordinaire intransigeance, comme le note Jean-Louis Bouchard au sujet de son grand-père: « Il n'avait pas de pitié pour ses fils. C'était vraiment un contremaître: c'était vraiment spécial. Mon père me l'a dit souvent: « Des fois, j'étais vraiment brûlé et si je ne faisais pas ça, dehors! Il en prenait un autre. » C'est comme ça que ça marchait »<sup>41</sup>.

Le plus grand pouvoir des contremaîtres, quasi impérial, reste leur capacité d'embauche et de congédiement sur leurs hommes<sup>42</sup>. Jean-Pierre Collin s'en souvient avec amertume: « D'abord, les contremaîtres avaient le droit de vie ou de mort sur les débardeurs: ils pouvaient les congédier à tout moment. Ils pouvaient dire soit à 5h ou à 11h du soir: « Demain, je t'ai remplacé ». Il n'y avait pas d'explication, même si c'était un bon travailleur. Il y avait plein d'injustice »<sup>43</sup>. Les passe-droits dans l'embauche restent monnaie courante dans ce système: les contremaîtres peuvent engager des membres de leur parenté, leurs fils, des compatriotes de leur coin de pays ou leurs amis<sup>44</sup>. Dans le jargon du bord de l'eau, on donne le nom de « têteux » aux hommes ayant le privilège d'avoir un emploi facile sans avoir eu à passer par la cale<sup>45</sup>. Étant donné que les équipes se refont à chaque printemps, le contremaître peut aussi se servir de cet argument comme le spécifie Rosaire Ahelo: « C'était terrible travailler l'automne: c'était froid; tu étais fatigué; tu avais hâte que l'année finisse. Parfois lorsque tu étais malade ou tu ne filais pas, il y avait certains contremaîtres qui disaient: « Il y a un printemps et il y a un automne... » (...) Lorsque ça fait dix ans que tu es dans une équipe et que tu te fais dire ça, c'est dur sur le moral »<sup>46</sup>.



On constate également que pour obtenir un emploi, certains contremaîtres acceptent ou exigent de l'argent<sup>47</sup>. Déjà en 1932, Elwyn Bowker déplore la main mise des *padrones*<sup>48</sup> sur les immigrants italiens œuvrant dans le débardage du charbon<sup>49</sup>. Les employés doivent déboursier une partie de leur salaire au *padrone* en échange de leur emploi, du paiement des frais de transport et de leur protection<sup>50</sup>. Les pratiques des contremaîtres canadiens-français de cette époque, sans atteindre l'emprise des *padrones*, sont de même nature, ce qui fait dire à Bowker que :

Ces situations apparaissent plus courantes à Montréal qu'à Saint-Jean ou Vancouver en raison, peut-être, de la plus grande docilité, des connaissances inférieures et de l'attitude plus soumise des débardeurs montréalais. La situation des débardeurs montréalais s'apparente à certains égards à celle des débardeurs Noirs de la Nouvelle-Orléans. Autant les compagnies que le syndicat sont à blâmer pour ce problème, mais personne ne semble vouloir y remédier<sup>51</sup>.

Pour manifester leur mécontentement, les débardeurs peuvent ralentir ou arrêter le travail<sup>52</sup>. Toutefois, avant l'arrivée des syndiqués plus militants des années 1960, les débardeurs ne dénoncent généralement pas ce genre de discrimination de peur de perdre leur emploi<sup>53</sup>.

La prise en charge du pouvoir d'embauche par la AEM en 1972 et les changements structurels dans l'organisation de la main-d'œuvre mettent un terme à l'ancien système en restreignant le pouvoir des contremaîtres et des grand-contremaîtres sur leurs hommes<sup>54</sup>. En plus, la fin du système des équipes change fondamentalement le bord de l'eau : en remplacement de la *gang*, l'individu devient

l'unité de base du système. Le fort sentiment d'appartenance unissant autrefois les membres s'étiolle alors au fil de l'éloignement<sup>55</sup>. Selon Normand Ferguson, il semble que même si les équipes ont été démantelées, l'esprit de corps a survécu d'une manière inattendue :

Au lieu des *family gangs*, c'est devenu des *company gangs*. Parce que, après tout, les *plants* étaient identifiés : que ça soit Cast, Racine ou aujourd'hui Termont. Les gars qui allaient travailler là, ils se sentaient redevables à leur employeur, comme dans le temps où les gars étaient redevables aux contremaîtres lorsqu'ils les prenaient dans leur équipe pour les faire travailler toute l'année<sup>56</sup>.

Lorsque le syndicat a cédé le pouvoir de *dispatcher* aux compagnies en 1972, le statut des débardeurs s'est atomisé : l'esprit d'équipe d'antan a laissé la place à une individualisation toujours plus grande du travail. Les débardeurs doivent alors réapprendre à se solidariser dans un univers qui n'est plus basé sur les clans, mais bien sur les droits individuels. D'un autre côté, le nouveau système a écarté la discrimination et les abus engendrés par le système des contremaîtres en standardisant les droits des débardeurs. Selon plusieurs, dont Denis Bourassa, le transfert du pouvoir de *dispatcher* la main-d'œuvre du syndicat à l'AEM a été un accord de courte vue puisque cela donne un énorme pouvoir à la partie patronale : « Si une compagnie essayait de te faire chier, tu avais le contrôle sur les hommes, donc tu pouvais te protéger. C'est quelque chose que les syndicats n'ont pas réussi à garder ça, le *dispatch* ».

S'ils avaient pu garder ça, ils auraient eu beaucoup plus de pouvoir aujourd'hui »<sup>57</sup>.

### Les méthodes de manutention

Les tâches du métier de débardeur ont, depuis toujours, été essentiellement les mêmes. D'abord on amarre le bateau, puis on le prépare pour le travail de débardage et on ouvre les écoutilles. Finalement, on décharge les marchandises de la cale vers les hangars ou on les charge en faisant l'inverse<sup>58</sup>. En 1915, Charles B. Barnes illustre un déchargement de navire à New York qui aurait aussi bien pu se passer à Montréal en 1960 :

Ouvrir les écoutilles, préparer le pont, ouvrir les portes des quais et mettre en place les élingues, les filets, les camions et tous les autres outils permettant de décharger le bateau prend une bonne heure. Lorsque le travail est bien entamé, la symphonie et le ballet des cordes, des câbles, des leviers, des blocs, des fils, des bobines, des treuils se mêlent aux cris et aux sifflements des hommes, ainsi qu'aux hurlements et aux invectives du contremaître dans une incroyable confusion autant pour les yeux que pour les oreilles. Et si on ajoute à tout cela le chargement qui commence souvent avant que le déchargement soit fini, le non-initié peut alors saisir tout le chaos du port. Entrent et sortent les boîtes, les ballots et les lourds rails de fer amenés par des débardeurs pressés : l'un évite de justesse une collision avec un camion, tandis qu'un autre esquive une charge montant de la cale. Voici, dans tout son désordre, une illustration de ce qu'on peut voir au port lorsqu'un bateau arrive<sup>59</sup>.

Les hommes de cale se séparent

normalement en deux : les uns du côté de terre et les autres du côté du large<sup>60</sup>. Gervais Ahier décrit comment se déroule un chargement de navire de la cale :

Il y avait une palette qui allait dans la cale du bateau : il y avait environ 24 poches sur la palette. Ensuite, on mettait ça sur le bogie. Pendant que tu dépilais, ils amenaient une autre palette à côté. Lorsque l'autre palette arrivait, il fallait que la tienne soit vide. Et là, on sortait la palette vide. Ça n'arrêtait pas, c'était toujours comme ça<sup>61</sup>.

Ensuite l'accrocheur doit ceinturer la marchandise et le treuilliste peut alors, avec l'approbation du signaleur, monter la charge. Depuis la fin du XIXe siècle, les treuils à vapeur, dispositifs mécaniques servant à l'enroulement ou au déroulement d'un câble, sont utilisés au port de Montréal afin de transborder la marchandise<sup>62</sup>. Les techniques de levage ont grandement évolué passant de la planche, à la boîte et à la palette. On utilise généralement deux cordes sur les treuils, soit une qui hisse les marchandises à l'extérieur de la cale et une autre qui les amène du pont vers le quai<sup>63</sup>.

Rosaire Ahelo a, durant sa carrière, déjà travaillé sur ces outils complexes et bruyants : « Il y avait des pédales à bras, c'était un véritable casse-tête. C'était en en perdre l'ouïe! (...) Travailler sur des treuils et des valves, c'était quelque chose. Les hommes apportaient leur propre poignée pour travailler là-dessus »<sup>64</sup>. Communément appelés des « faucheuses » par les gens du milieu, les treuils ont une poignée pour donner de la puissance et un grand bras qu'on peut diriger vers l'avant ou vers l'arrière pour monter ou descendre la marchandise. Les treuils deviennent également très chauds, surtout en été<sup>65</sup>. Opérer un treuil est souvent un privilège

qu'on accorde aux plus vieux d'une équipe et, comme l'indique Normand Ferguson, cela demande une certaine dextérité : « On travaillait souvent à deux hommes sur les treuils : il y en avait un à terre et un au large. Il fallait que les gars soient habitués pour pouvoir se synchroniser. Les gars devenaient habiles »<sup>66</sup>. On considère normalement le signaleur comme étant le second dans la hiérarchie d'une équipe : il agit comme les yeux et les oreilles du contremaître. Son travail consiste à diriger les hommes de treuil dans la descente et la montée des charges en gesticulant, en sifflant ou en faisant un signal quelconque. De plus, le signaleur doit vérifier s'il s'agit de la bonne marchandise. Moins demandant physiquement que les autres tâches, ce travail nécessite cependant de la concentration et de la présence d'esprit<sup>67</sup>.

Après que les hommes de quai aient ôté les lanières sur les marchandises et les aient placées sur des chariots, les hommes de hangar viennent les prendre. Le vérificateur (*checker*), qui n'est pas un débardeur, leur indique alors le bon endroit où placer la marchandise<sup>68</sup>. Les hommes se servent à l'origine de diables ou de petits chariots, puis le tout se mécanise pour aboutir à l'utilisation des monte-charges sur les quais à partir de 1952<sup>69</sup>. Au début, les monte-charges sont encore rares dans certaines compagnies, comme à la *Eastern* où il n'y en a qu'un seul pour sept ou huit équipes<sup>70</sup>. De plus, la plupart des vieux débardeurs n'ont jamais eu, au cours de leur carrière, à conduire ce type d'engins : rares sont ceux qui les manœuvrent adéquatement<sup>71</sup>. Puis au cours des années 1960, des équipes spécialisées en manutention de palettes sont créées. Ces innovations technologiques provoquent alors une petite révolution dans le monde du débardage en entraînant l'emploi de nouveaux équipements, la réduction de la

main-d'œuvre et la redéfinition de l'organisation des équipes<sup>72</sup>.

En analysant les méthodes de débardage de la Première Guerre mondiale à 1950, on observe que le port de Montréal reste au moins 20 ans en retard sur les grands ports européens. Un cadre d'une compagnie maritime montréalaise a déjà affirmé qu'on décharge les bateaux à Montréal comme le faisait Noé sur son arche ...<sup>73</sup>. Plusieurs raisons expliquent l'utilisation limitée de l'équipement mécanisé au port de Montréal durant la première moitié du XXe siècle. De prime abord, après un long voyage, les transocéaniques passent davantage de temps à Montréal que, par exemple, dans les ports d'Europe où les voyages et les arrêts sont courts. De plus, la résistance des travailleurs envers les pertes d'emploi amenées par la mécanisation et la crainte des entreprises d'augmenter les coûts de fonctionnement ont ralenti le remplacement de la main-d'œuvre par des machines<sup>74</sup>. En somme, il n'existe pas de réelle volonté de part et d'autre de changer les choses.

La mécanisation de plusieurs secteurs d'activités du débardage montréalais, notamment pour le vrac, se développe surtout dans les années d'après-guerre<sup>75</sup>. Le grain, qui reste l'une des marchandises-phares du port de Montréal durant le XXe siècle, voit ses méthodes de transbordement se perfectionner seulement après la Deuxième Guerre mondiale<sup>76</sup>. Avant l'arrivée des épanduses à grain au cours des années 1950, les techniques de transbordement restent archaïques : il semble qu'il est moins onéreux pour les compagnies de continuer à transborder à la main plutôt que de se munir d'équipements modernes<sup>77</sup>. Au moins jusqu'aux années 1960, certains débardeurs montréalais travaillent au silo #2 (1912-1978), qu'on

surnomme « le Calvaire », sur le déchargement des barges. Mal outillé et vétuste, le « Calvaire » oblige les débardeurs à travailler comme le faisaient leurs aïeux<sup>78</sup>. Ainsi, on décharge le grain des navires à l'aide principalement de manches élévateurs, munis de chaînes à godets et installés dans des élévateurs mobiles montés sur rail. Ces tours géantes se placent auprès des cales du navire à décharger, où les manches viennent puiser le grain qu'ils déversent au sommet sur un tapis roulant qui l'achemine ensuite vers la cellule du silo auquel il est destiné<sup>79</sup>. Jusqu'aux années 1950, les débardeurs doivent descendre dans la cale vers la fin du déchargement afin de diriger le grain restant vers le manche<sup>80</sup>. Lors du chargement, on utilise des tours marines conçues à cet effet qui amènent le grain sur un convoyeur qui l'achemine à son tour vers la cale du navire. Le grain tombe ensuite sur une « carrabache » qui lui permet de glisser vers les côtés de la cale. Il arrive que les membres d'une équipe, timidement protégés par un masque et des lunettes, se mettent en ligne et « jouent du violon », c'est-à-dire pelletent le grain vers les côtés de la cale afin de libérer le centre<sup>81</sup>.

Les méthodes de débardage sont chamboulées lorsque les épanduses à grain deviennent une façon de faire baisser les coûts de la main-d'œuvre. Si on prend l'exemple fourni par Edmamuddeen Khan d'un chargement de grain de 10 000 tonnes, l'arrivée des épanduses en 1953 fait baisser le besoin de main-d'œuvre de moitié, soit de 500 à 250 heures-homme; puis, avec la venue de nouveaux navires à grain au cours des années 1960, à 45 heures-hommes<sup>82</sup>. Il suffit de quelques ouvriers en fond de cale pour exécuter les manœuvres requises et pour compléter la besogne à l'aide d'aspirateurs ou de pelles mécaniques<sup>83</sup>.

Le cas du transbordement du sucre est différent de celui du grain, car les méthodes de débardage ont passé du sac au vrac. Les sacs pèsent alors de 260 à 320 livres et les débardeurs utilisent parfois des barres de fer pour décoller ce qu'un débardeur appelle « des roches de sucre »<sup>84</sup>. Au début, ce sont surtout de petits bateaux de quelques milliers de tonnes qui transportent le sucre, puis on en fabrique de nouveaux de 20 000 à 25 000 tonnes, conçus expressément pour cette fin. On place sur ces navires des bulldozers qui poussent le sucre au milieu des écoutes pour être pris ensuite par une benne preneuse<sup>85</sup>. En prenant encore l'exemple d'un déchargement de 10 000 tonnes, Edmamuddeen Khan estime qu'on a besoin de 500 heures/homme pour vider un bateau conventionnel tandis qu'il n'en prend que 40 heures/homme avec les nouveaux navires à sucre des années 1960<sup>86</sup>.

L'importance de plusieurs types de débardage a diminué ou s'est dissipée au cours des deux premiers tiers du XXe siècle au port de Montréal. Le déchargement du charbon, autrefois attiré à plus de 850 débardeurs, a connu des changements technologiques importants au cours des années 1930. Bowker mentionne qu'au lieu des 500 à 600 heures-homme nécessaires auparavant, le déchargement n'exige plus que 20 heures-hommes<sup>87</sup>. Longtemps considéré comme un travail demandant beaucoup de main-d'œuvre, le déchargement des bananes s'est lui aussi modernisé en adoptant des techniques mécanisées à partir des années 1930<sup>88</sup>. Finalement, durant l'âge d'or du transport transocéanique de passagers, le transbordement des valises reste une tâche importante accomplie par les débardeurs. Puisqu'on peut y faire de bons pourboires, de nombreux hommes se portent volontaires<sup>89</sup>. Encore aujourd'hui, ce travail,

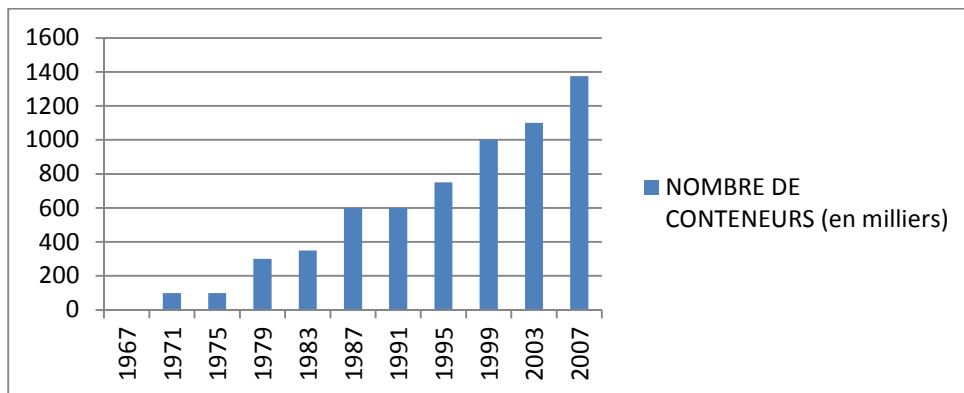
moins abondant que durant les belles années des paquebots, est effectué par les débardeurs.

Devant la perte de plus en plus importante de son commerce vers les ports plus modernes de New York et Boston au cours des années 1960, les autorités du port de Montréal estiment que la modernisation de ses installations est essentielle afin de rester concurrentiel<sup>90</sup>. Tandis que les développements techniques survenus avant les années 1960 améliorent les méthodes traditionnelles, la conteneurisation apporte avec elle un nouveau paradigme de travail. Les débardeurs voient leur monde irrémédiablement basculer : ils doivent laisser de côté leur expertise et carrément apprendre un nouveau travail<sup>91</sup>. Denis Bourassa se rappelle de ce bouleversement : « Avec les changements technologiques, tout a changé; même la façon de penser, la

façon de vivre et la façon d'agir des débardeurs »<sup>92</sup>. Les débardeurs doivent alors se conformer ou partir, ce que feront plusieurs lors des vagues de rachats de 1973 et 1974<sup>93</sup>. Jean-Pierre Collin raconte comment les plus vieux ont vécu les changements technologiques :

Lorsqu'ils ont défait les équipes, c'est comme si tu défaisais la famille. (...) On était assigné par téléphone, donc on devenait vraiment individuel. On n'était plus jamais avec les mêmes personnes. C'a vraiment été un drame pour les plus vieux. Pour ceux qui avaient une soixantaine d'années et qui approchaient de la retraite, c'était vraiment la panique. On venait de tout bouleverser 25 ou 30 ans de leur vie. Ça s'est fait très vite, les changements technologiques. Il y en a qui n'ont pas pu s'adapter, c'est évident<sup>94</sup>.

**Figure 1 : Conteneurs de 20 pieds manutentionnés au port de Montréal**



Source : Cybèle Robichaud, *Le site du Vieux-Port de Montréal - synthèse historique*, Montréal, Société du Vieux-Port de Montréal, 2009, non-publié, p. 126.

Aux yeux des compagnies, les avantages anticipés de cette nouvelle technologie apparaissent alors fort nombreux. D'abord, la conteneurisation, en permettant de tripler

le rendement de chacun des travailleurs, demande la réduction importante de la main-d'œuvre qui représente 60% des coûts totaux du débardage<sup>95</sup>. En plus, le format

même du conteneur règle un ensemble de problèmes qui colle à la peau de l'industrie depuis fort longtemps : une livraison et un déchargement plus rapides; une uniformisation des méthodes de travail; une protection contre le vol et les dommages; des coûts de transport et d'assurance moins élevés. Le temps passé à quai est grandement amélioré : 24 à 48 heures suffisent plutôt que les six à dix jours exigés auparavant<sup>96</sup>.

### La précarité du métier

Jusqu'au début des années 1970, les causes de la précarité du métier de débardeur sont nombreuses au port de Montréal. De prime abord, l'arrivée des bateaux reste généralement plus irrégulière à Montréal que dans les autres grands ports mondiaux en raison des conditions climatiques changeantes du fleuve, de la fermeture du port en hiver et de l'arrivée intermittente des marchandises. Les bateaux peuvent arriver jour et nuit au port : tantôt c'est la cohue, tantôt c'est le désert<sup>97</sup>. Les hommes des équipes doivent alors être disponibles en tout temps, au cas où un bateau accosterait. Jusque dans les années 1960, il arrive que les débardeurs travaillent plus de douze heures par jour et que certains fassent plus d'une vingtaine d'heures de suite<sup>98</sup>. Aux dires de Gilles Dupuis, la « semaine parfaite » au bord de l'eau est de six journées de treize heures et une, le dimanche, de huit heures<sup>99</sup>. Il faut dire que la semaine de travail reste plus longue à Montréal que dans la majorité des grands ports nord-américains. La saison, qui dure habituellement 38 semaines, débute dès les premières semaines du printemps, lorsque les manufacturiers et les importateurs renouvellent leur inventaire épuisé durant la période hivernale. Après un relâchement au milieu de l'été, la « *run* d'automne » représente le dernier droit avant l'hiver :

c'est à ce moment que les débardeurs peuvent espérer faire des semaines de plus de 60 heures<sup>100</sup>.

Depuis la fin du XIXe siècle jusqu'aux changements apportés par l'AEM, deux types de débardeurs travaillent sur les quais : les réguliers, expérimentés et œuvrant principalement comme débardeur, et les « seineux » n'ayant pas de qualifications particulières et venant au bord de l'eau de façon occasionnelle. Jusque dans les années 1960, on engage même en dernier recours des vagabonds et des sans-emploi errant dans la ville à la recherche de travail<sup>101</sup>. Les « seineux » se renseignent sur l'horaire des bateaux arrivant au port et se présentent sur les différents quais du port au début de chaque quart de travail, soit le matin, en après-midi et en début de soirée<sup>102</sup>. Vivant constamment au jour le jour, certains de ces hommes mènent une vie où la taverne et le jeu sont des activités recherchées<sup>103</sup>. Contrairement aux syndiqués assurés d'un emploi régulier, les « seineux » ont l'avantage de choisir leur travail, mais acceptent souvent les travaux les plus pénibles délaissés par les autres afin de rapporter un salaire à la maison<sup>104</sup>. Une fois dans une équipe, la plupart des membres doivent tout de même seiner pour faire une paye satisfaisante<sup>105</sup>. Jusqu'aux années 1960, les membres se rendent directement sur les quais ou à la salle des débardeurs sur la rue Saint-Paul pour savoir s'il manque des hommes<sup>106</sup>. À partir de 1972, le système de *dispatch* par ordinateur de la AEM, qui sélectionne les travailleurs de façon aléatoire afin de leur donner leur affectation, est mis en place.

Le large bassin de travailleurs disponibles au port de Montréal fragilise ainsi la situation sur les quais. Jusqu'à la conteneurisation, les compagnies maritimes et de débardage s'acclimatent assez bien de

ce système exigeant une main-d'œuvre abondante et bon marché<sup>107</sup>. En 1932, Elwyn Bowker affirme que même dans les secteurs agricole et forestier, où les employés peuvent être engagés à la semaine ou au mois, la précarité est moins aiguë que dans la très compétitive industrie du débardage. Les hommes sont souvent engagés au jour le jour et sont payés immédiatement, ce qui attire des milliers de travailleurs à la recherche d'un gain rapide. Étant donné la dizaine de kilomètres sur lesquels s'étend le port, les travailleurs vont rarement seiner au bon endroit, au bon moment. De plus, l'organisation générale du port ainsi que le manque de coopération entre les employés et les employeurs rendent la mobilité de la main-d'œuvre difficile. Ainsi, la mauvaise distribution des emplois résulte en de grandes inégalités entre les heures travaillées des hommes<sup>108</sup>.

La nature saisonnière du métier de débardeur oblige souvent les hommes à se trouver un deuxième emploi en hiver. Dès le XIXe siècle, plusieurs centaines de débardeurs montréalais migrent chaque hiver vers les autres ports nord-américains comme la Nouvelle-Orléans, Galveston, Portland, Boston, New York, Saint-Jean (NB), Halifax et quelques autres ports de la Nouvelle-Angleterre. À la suite de plusieurs restrictions imposées par les organisations syndicales américaines, le flux de travailleurs étrangers a été progressivement freiné aux États-Unis avant les années 1930<sup>109</sup>. La migration saisonnière des débardeurs montréalais a toutefois persisté jusqu'au début des années 1970, notamment avec le transfert saisonnier de plusieurs contremaîtres à Saint-Jean (NB), alors port d'hiver de Montréal<sup>110</sup>. Le travail forestier a été également, jusque dans les années 1920, l'emploi de prédilection des débardeurs montréalais : logés et nourris, ils reçoivent entre 10 \$ et 50 \$ par mois pour leur dur

labeur. Toutefois, durant les années de Crise, ce secteur a durement été touché, rendant cet emploi de plus en plus marginal chez les débardeurs<sup>111</sup>.

À partir de la Deuxième Guerre mondiale, une majorité de débardeurs se trouvent un deuxième emploi en hiver à Montréal, plutôt qu'en région. Comme le note Normand Ferguson :

Il y avait des gens qui travaillaient l'hiver en faisant d'autres travaux. Que ça soit sur la neige; il y en avait aussi qui faisaient du taxi; d'autres qui faisaient de la livraison. Il y en a aussi qui allaient sur la construction. (...) Pour ceux qui n'avaient pas besoin d'argent, ils n'allaient pas travailler ailleurs. Ils faisaient leur travail de débardeur et ça suffisait<sup>112</sup>.

Le ramassage de la neige, contrôlé par les Canadiens français, reste un des emplois les plus importants pour les débardeurs montréalais. En plus d'être concentré durant la période hivernale, cet emploi ne nécessite pas de qualifications particulières. Néanmoins, les hommes travaillant au transport de la neige ne reçoivent pas de gros salaire et sont employés dans des conditions difficiles. On peut estimer que de nombreux débardeurs ont occupé cet emploi au moins jusqu'aux années 1950<sup>113</sup>. Les débardeurs se trouvent aussi du travail « aux chars », dans les manufactures et dans la construction<sup>114</sup>. Gilles Dupuis raconte que, durant les années 1950, il est allé travailler pour *Foundation*, l'une des plus grosses compagnies de construction à Montréal, avec une dizaine d'autres débardeurs<sup>115</sup>. À partir de 1947, le droit de percevoir des allocations d'assurance-chômage est graduellement accordé aux débardeurs<sup>116</sup>. Pour Lucien Leriche, cela a été une bonne chose : « On

était payé en hiver avec notre chômage. Il ne faut pas se leurrer, les gars du bord de l'eau, quand ils n'avaient pas d'ouvrage, ils allaient tous sur le chômage. Si une semaine, tu savais que tu ne travaillais pas, tu allais sur le chômage<sup>117</sup>. »

Pendant que, des années 1930 aux années 1950, les autorités des ports de la côte du Pacifique et de New York mettent fin à la pratique de la seine puisqu'elle mène directement à la discrimination, aux troubles, au sous-emploi, à l'inefficacité et à la corruption, les ports du Nord-est canadien attendent jusqu'aux années 1970 pour les imiter<sup>118</sup>. C'est au cours des années 1960 que l'édifice de la bonne entente commence à se fissurer : les employeurs contestent de plus en plus l'emprise du syndicat sur le contrôle de la main-d'œuvre et les membres dénoncent de plus en plus les conditions de travail des quais. On instaure en 1966 une sécurité d'emploi partielle et un nouveau système où les membres appellent chaque soir pour connaître leur lieu de travail du lendemain. L'enquêteur Smith constate toutefois un manque d'effort chez le patronat et l'absence de discipline chez les travailleurs, qui présentent un taux d'absentéisme de 25% à 30%<sup>119</sup>.

L'entente de 1972 accorde ensuite à tous les débardeurs une sécurité d'emploi complète, garantissant un salaire durant la saison : pour les pères de famille, entre autres, il s'agit d'un acquis important<sup>120</sup>. Avec l'augmentation du travail de débardage en hiver, on constitue trois groupes de débardeurs selon leur ancienneté à partir de 1972 : les « A » ayant une sécurité d'emploi à l'année, les « B » ayant une sécurité durant neuf mois et étant sur la liste de remplacement durant l'hiver et les « C » ayant une sécurité d'emploi durant la saison et ne pouvant pas travailler l'hiver<sup>121</sup>. Évidemment, ce système entraîne du

mécontentement et de la jalousie entre les hommes. De plus, même s'ils ne désirent pas travailler l'hiver, les vieux sont obligés de le faire en raison de leur ancienneté. La sécurité d'emploi change aussi totalement la façon d'envisager le travail. Plusieurs débardeurs préfèrent la liberté que leur apportait autrefois la vie sur les quais : ils pouvaient choisir quand et où ils travailleraient. Avant la mise en place de la sécurité d'emploi, plusieurs débardeurs, dont Jules Lavoie, apprécient la liberté de changer d'emploi que leur offre la vie sur les quais : « Nous autres, on n'avait pas de stress. On travaillait, pis on ne se posait pas de questions. Tant qu'on avait de l'argent pour nourrir notre famille, il n'y avait pas de problème. Le reste, on s'en câlissait comme de l'an 40 : on était libre comme l'air!<sup>122</sup> ».

Ainsi, la sécurité d'emploi implique un accroissement des responsabilités des travailleurs puisqu'ils doivent suivre les exigences de l'AEM en travaillant à tout moment de la journée et de la semaine, sous peine de sanctions<sup>123</sup>. Pour beaucoup de débardeurs, le changement de système a été une bonne chose puisque leurs conditions de travail et leurs salaires se sont immédiatement améliorées<sup>124</sup>. Comme l'exprime Alexander Pathy, il est vrai qu'avec l'arrivée de l'AEM :

On est bien loin des travailleurs vagabonds vus comme des voleurs, des alcooliques, des joueurs et des voyous, n'ayant aucune des conditions d'hygiène les plus élémentaires, ne pouvant accéder au crédit et se sentant honteux de prendre l'autobus. En échange de leur liberté, les débardeurs sont devenus des travailleurs qualifiés, ayant un emploi stable et bien rémunéré et pouvant s'acheter une voiture et une maison. Même si en général les débardeurs n'aiment pas le système actuel, il s'agit d'un moindre mal<sup>125</sup>.

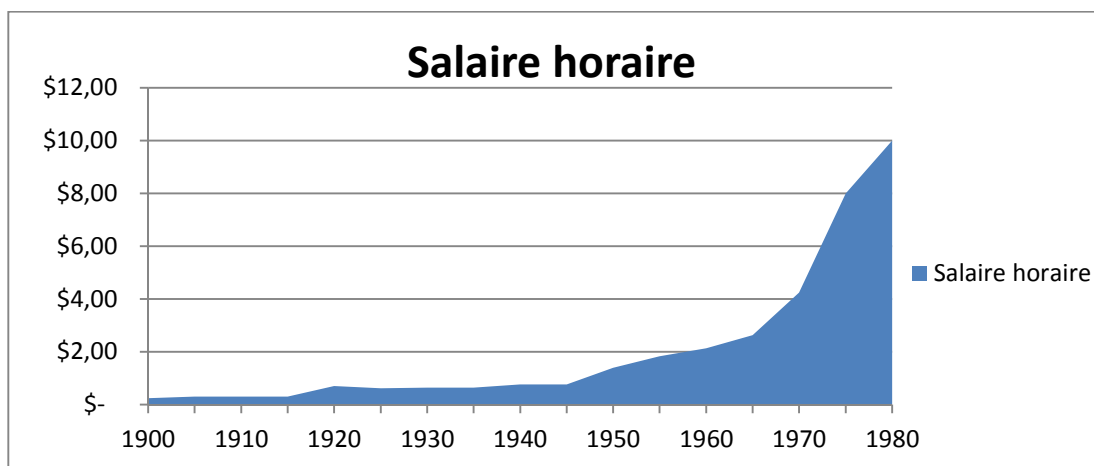


## Les bénéfices

Jusqu'aux années 1960, les débardeurs sont généralement mieux payés que les autres travailleurs non-qualifiés, mais moins que les ouvriers qualifiés tels les électriciens et

les charpentiers<sup>126</sup>. Si on le compare à ceux des autres grands ports nord-américains, le salaire horaire des débardeurs montréalais demeure l'un des plus bas<sup>127</sup>.

Figure 2 : Évolution du salaire des débardeurs de 1900 à 1980 (en dollars courants)



Source : Bibeault, *op. cit.*, p. 43-44; Francis Gaudet, *op. cit.*, p. 72, 78, 113; Emamuddeen Khan, *op. cit.*, p. 93; Alexander C. Pathy, *op. cit.*, p. 189, 270; Entrevue COLLIN/CD1/30-35m.

Après une longue période de stagnation, on constate une augmentation marquée du salaire des débardeurs montréalais après la Première Guerre mondiale. Cependant, l'inflation pourrait davantage expliquer cette hausse qu'une réelle progression du salaire des débardeurs. Par contre, des lendemains de la Deuxième Guerre mondiale à la Commission Picard de 1967, le salaire des débardeurs s'accroît plus rapidement que l'indice du coût de la vie<sup>128</sup>. Ensuite, avec la professionnalisation du métier et la diminution importante des effectifs, le salaire horaire monte en flèche : aujourd'hui il dépasse les 32 dollars de l'heure.

Les heures supplémentaires ont toujours été une part importante du salaire

des débardeurs montréalais : en 1966, elles représentent près du tiers des heures totales. En plus d'avoir un meilleur taux horaire en travaillant le dimanche, la nuit et sur les marchandises dangereuses, les débardeurs obtiennent à la fin des années 1940 que les soirs et les samedis soient payés temps et demie<sup>129</sup>. Au début des années 60, on estime que près de 80% des débardeurs travaillent pour plus d'un employeur. En fait, il peut arriver qu'un débardeur travaille dans la même semaine pour quatre, voire cinq compagnies<sup>130</sup>. Payés en argent comptant jusqu'au milieu des années 1960, puis par chèque, les débardeurs doivent aller chercher leur dû à toutes ces compagnies<sup>131</sup>. Chacune d'entre elles a ses méthodes, ce qui complique les

choses selon Maurice Boutêt : « Parce que nous dans les premiers temps, on avait des jetons : c'était avec ça que tu allais chercher ta paie. À la Thomson, c'était une petite carte. Au Canadien, c'était un jeton. Au Head, c'était marqué McLean Kennedy dessus ou quelque chose du genre »<sup>132</sup>.

Les premières années d'après-guerre constituent une période d'amélioration accélérée des avantages sociaux pour les débardeurs du local 375. La journée de travail, longue de dix heures en 1945, passe à neuf heures en 1946 et à huit en 1947. On met également sur pied un régime de fonds de pension, de bien-être et de vacances quelques années plus tard. Durant les présidences d'Hector Marchand (1952-1960) et de Paul Asselin (1960-1966), on constate toutefois un ralentissement des gains syndicaux<sup>133</sup>. Quelques avancées permettent quand même d'obtenir davantage de congés et de jours de vacances<sup>134</sup>. Toutefois, si on compare les conditions des débardeurs de Montréal à celles des autres grands ports d'Amérique du Nord, comme New York, Baltimore et Vancouver, on constate un net retard qui persiste jusqu'aux années 1970<sup>135</sup>.

Tandis que les revendications traditionnelles du syndicat restent les augmentations salariales, l'ajout de jours fériés, la rémunération du temps supplémentaire et l'accroissement du nombre de membres dans les équipes, d'autres, comme le fonds de pension, deviennent incontournables au fil des ans<sup>136</sup>. Il faut dire que de nombreux débardeurs des générations précédentes ont vécu leur vieillesse très pauvrement. Ainsi, beaucoup sont supportés par leurs enfants après leur retraite : un mariage précoce est en quelque sorte une pension de retraite<sup>137</sup>. Comme le raconte Normand Ferguson :

Avant, la mentalité des débardeurs, c'était : « Donne-moi ma paie et je vais m'administrer. » Et on sait qu'historiquement, ils ne s'administraient pas très fort... Un gars, qui a travaillé normalement, peut prendre aujourd'hui une retraite qui lui permet de vivre une vie normale. Il ne flotte pas; il n'est pas au-dessus de tout le monde; mais il va vivre sans avoir à quémander<sup>138</sup>.

### Les dangers du métier

Les installations sanitaires au port sont, au moins jusqu'à la fin des années 1960, carrément médiocres. Il semble exister un accord tacite entre les débardeurs et le patronat : une liberté de travailler au moment et à l'endroit voulus contre un cadre de travail où les conditions restent minimales. De toute façon, les hommes des générations ayant connu la misère de la Grande Crise s'estiment chanceux de pouvoir travailler régulièrement<sup>139</sup>. Quelques bécosses sont bien disponibles pour les débardeurs près des barrières, mais comme l'indique Jean-Pierre Collin, le spectacle rebute suffisamment pour ôter tout envie : « On avait peur d'aller aux toilettes : il n'y avait pas de lumière, il y avait une épaisseur de crasse et de moisissures et il y avait des rats qui étaient longs comme ça. Donc, on n'allait pas se foutre les fesses là! »<sup>140</sup>. Les débardeurs préfèrent habituellement se retenir, faire leurs besoins dans la cale ou encore aller dans les tavernes à proximité du port. Évidemment, les vestiaires et les douches demeurent un luxe auquel les débardeurs n'osent même pas rêver<sup>141</sup>. Pour s'hydrater, on utilise une canisse d'eau que se partagent les hommes, autant les chiqueux, les fumeurs que ceux ayant une hygiène discutable<sup>142</sup> : « Il y avait aussi des bonhommes qui chiquaient : ça faisait comme de la glu et ils crachaient ça.

Les canisses à eau au port, on buvait tous dedans. Ce n'était pas tous propres ces gars-là... »<sup>143</sup>. Gilles Dupuis ajoute même que « Ça chiquait dans la cale et ça crachait. Il y en a qui n'étaient pas gênés. Lorsqu'on allait dans la salle des débardeurs, il y en avait qui chiquaient : il y en avait autant dans le pot qu'à côté! Ça n'avait pas de bon sens »<sup>144</sup>. Les débardeurs sont nombreux à fumer sur les lieux de travail, même parfois dans les hangars où il est strictement interdit de le faire. À partir de la convention collective de 1968, le CPN s'engage à aménager davantage d'installations sanitaires comme des toilettes décentes, des douches, des vestiaires, des bancs pour dîner et des cantines offrant de meilleurs repas<sup>145</sup>.

Les débardeurs travaillent dans un environnement dur où les conditions climatiques sont changeantes et peuvent causer des blessures et des maladies aux travailleurs : le froid reste l'un des pires ennemis des hommes du bord de l'eau. Il existe deux types de froid : celui de la cale, pénétrant jusqu'à la moelle des os, et celui de l'automne qui se mêle au vent et à la pluie. Les opérateurs de machinerie ne sont pas en reste en subissant les morsures de l'hiver puisqu'ils sont la plupart du temps immobiles sur leurs engins sans cabine<sup>146</sup>. L'ouvrage sur le fer semble, de l'avis de plusieurs, l'un des pires à exécuter dans les mois d'hiver : malgré les nombreuses pelures d'oignon que se mettent les hommes, le froid du métal réussit souvent à se rendre jusqu'à la chair<sup>147</sup>. Avant l'arrivée de la conteneurisation, il est plutôt rare que les hommes travaillent lorsqu'il y a des précipitations. Malgré la résistance des syndiqués, le patronat fait pression pour que l'ouvrage continue en cas de pluie ou de neige puisque les conteneurs et les nouveaux bateaux protègent maintenant la marchandise des intempéries. On peut donc estimer qu'il y a eu, au cours

du dernier demi-siècle, une augmentation du travail dans des conditions climatiques difficiles<sup>148</sup>.

Avant l'amélioration des lieux de travail, les blessures et des décès se produisent généralement dans la cale ou sur le pont. La cale est souvent exigüe, mal éclairée, mal aérée, poussiéreuse, en plus d'être froide et humide en automne et suffocante en été<sup>149</sup>. Ce lieu hostile est aussi, depuis des millénaires, un habitat apprécié de la vermine : un ancien débardeur, durant sa sieste, se mettait des épingles sur les bords de son pantalon et de son gilet pour éviter que les rats n'y entrent<sup>150</sup>. Il faut également être prudent dans la cale en raison des charges et des cordages pouvant tomber et happer les malheureux qui s'y trouvent. Sur le pont, trois grands dangers guettent principalement les hommes s'y affairant : être frappé par une charge, glisser sur la surface mouillée ou encore tomber dans le trou<sup>151</sup>. Ainsi, les hommes, en ôtant les écoutilles, doivent prendre les précautions nécessaires pour ne pas trébucher et plonger dans le ventre du navire : une telle chute est généralement fatale. Il faut dire que dans les années 1960, les débardeurs travaillent autant sur les nouveaux navires ultramodernes que sur des rafiots en piteux état. Le *Sun Victor*, notamment, aurait été le théâtre d'au moins neuf accidents mortels lors de ses passages dans les différents ports du monde<sup>152</sup>.

Les hommes travaillant sur le quai doivent, quant à eux, prendre garde de ne pas tomber à l'eau, où ils pourraient se noyer ou se faire écraser entre le bateau et le quai<sup>153</sup>. D'ailleurs, plusieurs débardeurs sont morts ou ont été grièvement blessés lorsqu'ils amarraient le bateau : le câble, sous le poids du mastodonte, peut céder et littéralement couper un homme en deux. Quant au travail dans les hangars,

l'augmentation de l'utilisation de la machinerie s'est certes soldée par une plus grande capacité de levage, mais aussi par un accroissement des risques d'accidents. De plus, le mauvais entretien généralisé de la machinerie et de l'outillage avant les années 1970 n'aide en rien la situation<sup>154</sup>.

Le métier de débardeur exige une grande polyvalence en raison des différentes marchandises que les hommes doivent transborder. Évidemment, on ne prend pas les mêmes précautions lorsqu'on charge des meules de fromage plutôt que des broches de fer, du nitrate d'ammoniaque ou des munitions<sup>155</sup>! Durant plusieurs décennies, les débardeurs ont été mal protégés contre les particularités et les dangers de certaines marchandises. Par exemple, les navires de sucre et de fruits exotiques peuvent transporter à leur bord des insectes et des animaux comme des petits singes, pouvant être des vecteurs de contagion<sup>156</sup>. Le ciment reste l'une des marchandises les plus dures sur laquelle travailler, car il pénètre l'organisme par les pores de la peau et par les voies respiratoires. Rosaire Ahelo et Gilles Dupuis s'en souviennent d'ailleurs avec amertume :

Ça faisait deux jours que tu travaillais sur le ciment et ça ne prenait pas un mouchoir pour te moucher, ça te prenait une poche! Les morceaux sortaient, tabarnache! (...) Mon frère avait été obligé de manger de la soupe pendant une semaine de temps : il y avait trop de ciment dans son système respiratoire : les sinus étaient bloqués de ciment! Le ciment sortait aussi de la peau : on était obligé de mettre une huile pour faire rentrer ça. Comment on a fait pour pouvoir « tougher » ça<sup>157</sup> ...

La poussière créée par la manutention du grain entraîne aussi des risques pulmonaires chez les débardeurs. Tandis que certains

de leurs aïeux se mettaient un bas de laine imbibé de Vicks autour de la tête et une graine de lin sous la paupière afin de récupérer les dépôts, les débardeurs de l'après-guerre sont sommairement équipés d'un masque et de lunettes de protection<sup>158</sup>. Il arrive parfois qu'on enterre les hommes en versant trop de grain dans la cale : même s'ils sont secourus par leurs collègues, beaucoup paniquent et ne veulent plus y retourner<sup>159</sup>. L'arrivée des machines à grain, demandant certes moins de force brute, entraîne par contre des risques d'électrocution pour les hommes<sup>160</sup>. Les débardeurs ont également chargé durant de nombreuses années de l'amiante dans des poches de jute au port de Montréal. Comme la majorité des gens à l'époque, autant les compagnies que les travailleurs ne prennent aucune précaution ou protection pour manipuler ce produit hautement nocif. Lorsque les débardeurs déplacent les poches, les fibres d'amiante montent dans les airs, à la manière des spores d'un pissenlit qu'on aurait écrasé, et pénètrent dans les voies respiratoires. Avant qu'on change les poches de jute par des sacs de plastiques imperméables, certains débardeurs s'amusaient même à se lancer des boules d'amiante mélangées avec de l'eau. Bien que les cas d'amiantose aient longtemps été contestés, les débardeurs peuvent aujourd'hui se faire indemniser. Toutefois, le mal ne peut pas être réparé : plusieurs débardeurs sont déjà décédés d'amiantose ou ont reçu un diagnostic de cette maladie pulmonaire incurable<sup>161</sup>.

À l'occasion, les débardeurs chargent également du bétail, des chevaux et des cochons. À l'aide de bâtons électriques ou de bâtons à trois clous, ils dirigent les animaux à travers un passage menant au bateau : les hommes doivent alors prendre garde aux morsures, piétinements et ruades<sup>162</sup>. Les peaux

d'animaux restent l'une des pires marchandises que les débardeurs ont à manipuler : pliées en quatre et attachées par une ficelle, les peaux d'animaux sont gluantes et dégagent une odeur pestilentielle, résultat du commencement de la putréfaction de la chair. Les peaux sont salées afin qu'elles se conservent mieux durant la traversée qui peut durer d'une à quatre semaines<sup>163</sup>. Lucien Leriche garde d'ailleurs un vif souvenir de cette marchandise : « La compagnie Brown and Ryan avait eu le contrat parce que les États-Unis avaient refusé : c'était trop sale et ça puait trop. C'était trop écœurant autrement dit. (...) En dernier, on ne pilait plus la peau. De toute façon, les gars ne voulaient plus lui toucher »<sup>164</sup>. Quant au chargement du fer, il s'agit, pour plusieurs débardeurs, de la marchandise la plus dangereuse sur laquelle ils ont travaillé. Cela exige une grande minutie, car il faut souvent manœuvrer de longues tiges de métal à travers les méandres de cordage et multiples autres obstacles jusqu'au fond de la cale. Un faux mouvement ou une charge mal attachée peut entraîner un accident fatal<sup>165</sup>.

Presque toutes les parties du corps humain sont susceptibles d'être blessées au cours du travail de débarquement. En fait, les débardeurs sont toujours d'une manière ou d'une autre un peu éclopés : que ce soit un pouce ou un orteil écrasé, une coupure sur le bras, un bleu sur une cuisse ou une blessure chronique<sup>166</sup>. On peut même reconnaître un débardeur expérimenté à ses outils de travail les plus précieux, soit ses mains, souvent noueuses et croches, qui seront possiblement attaquées par l'arthrite ou l'arthrose dans ses vieux jours. Au début de la saison, les mains des débardeurs deviennent enflées et leurs ongles saignent, mais grâce au trempage fréquent dans l'iode, leurs mains deviennent dures comme du fer pour le reste de la saison<sup>167</sup>. Tandis

que les bras et les épaules des débardeurs sont sujets aux bursites, capsulites et tendinites, leur dos est parfois plié par les rhumatismes<sup>168</sup>.

Même si la majorité des fractures se situent aux pieds et aux mains<sup>169</sup>, certaines plus graves peuvent survenir ailleurs sur leur corps, comme le note Gervais Ahier : « Le camion a avancé et a brisé la chaîne. Ça a revolé et ça m'a cassé la joue : j'ai eu une fracture du crâne et mon œil est tombé de son orbite. J'ai été six heures sur la table d'opération. (...) Le docteur disait que s'il avait fallu un millimètre de plus sur la tempe, je serais mort<sup>170</sup>. » Il n'est pas rare que des débardeurs se fassent sectionner des bouts de doigts : on recoud ensuite les moignons pour retourner au travail le plus rapidement possible<sup>171</sup>. Finalement, les débardeurs peuvent aussi souffrir de troubles digestifs causés par leurs pauses irrégulières et courtes, d'intoxication aux gaz pouvant être présents dans la cale et d'infection due à des coupures<sup>172</sup>. Avant les années 1970, les compensations financières pour une blessure sont minimales si on les compare au salaire normal d'un débardeur. Cette somme, évidemment insuffisante pour faire vivre femme et enfants, oblige souvent les débardeurs à retourner au travail blessés. De plus, les formulaires à remplir et les contestations de l'employeur font souvent en sorte de retarder le processus de paiement des indemnités<sup>173</sup>.

Surtout avant les années 1970, il est fréquent que des débardeurs perdent la vie en tentant de la gagner<sup>174</sup>. Selon Lucien Leriche, l'ambulance passe presque tous les jours de la semaine pour venir chercher un blessé ou un corps durant les premières décennies de l'après-guerre<sup>175</sup>. Les causes de décès sont multiples : tomber dans le trou, être écrasé sous une pile de marchandises ou entre deux conteneurs, se

faire frapper par de la machinerie, par un véhicule ou par un cordage<sup>176</sup>. Edgar Boutin a vu plusieurs hommes mourir à ses côtés durant ses 37 années passées au port, dont un dénommé Sauvageau :

Il avait été chercher de la bière. Il descendait l'échelle en ayant le sac de bière sous le bras : il lâchait le barreau de l'autre main pour descendre un barreau à la fois. Il a manqué un barreau et il est tombé sur les rouleaux de papier en bas. Il s'est défoncé la tête et il y avait plein de sang partout. (...) La bière, on était obligé de l'envoyer sur les côtés : il fallait la cacher pour être payé par les assurances<sup>177</sup> ...

Lors d'une chute dans la cale, les hommes remontent généralement le corps sur une planche, le laissent sur le quai jusqu'à l'arrivée de l'ambulance et doivent continuer leur travail en tentant de faire abstraction du drame<sup>178</sup>.

Les méthodes de travail demeurent une des causes majeures des blessures au sein de l'industrie. En effet, de trop longues heures de suite, la présence de deux équipes dans la même écouteille, l'utilisation d'équipes restreintes ou encore un mauvais signalement lors du déplacement des charges peut engendrer des accidents graves chez les travailleurs<sup>179</sup>. Bien que quelques équipements de protection soient tranquillement mis en place depuis la fin de la Deuxième Guerre mondiale, il existe des réticences importantes, autant chez le patronat que chez les débardeurs, qui ralentissent l'assainissement du travail de débardage. Tandis que le patronat est frileux devant les coûts nécessaires à l'amélioration du travail sur les quais, les débardeurs sont attachés à leurs anciennes habitudes et manières de faire<sup>180</sup>. Bien que le poids des charges d'élingue ait diminué au tournant

des années 1950 et que des filets de protection soient placés aux abords des bateaux quelques années plus tard, il faut attendre les lendemains de la Commission Picard pour voir les choses réellement s'améliorer. C'est à ce moment qu'on embauche un inspecteur et qu'on met sur pied un comité de sécurité composé, à parts égales, de membres de la partie patronale et de la partie syndicale<sup>181</sup>.

Avant les changements technologiques, les nouveaux apprennent généralement les rudiments du métier avec un débardeur expérimenté. Gilles Dupuis témoigne que : « Lorsque des nouveaux débardeurs arrivaient, c'est nos hommes qui s'en occupaient. On leur montrait la manière de travailler sur la machinerie et sur les *cranks*. Tu l'envoyais une couple d'heures avec un autre gars sur un *truck* et une fois qu'il sait chauffer, il sait chauffer! »<sup>182</sup>. Toutefois, avec l'avènement des changements technologiques, la formation et les nouvelles classifications de la main-d'œuvre sont indispensables au bon déroulement du travail<sup>183</sup>. Au début, l'ensemble du milieu reste réfractaire aux nouvelles réalités du travail et la qualité des formations n'est habituellement pas optimale. De plus, on ne change pas le bord de l'eau comme on veut : les vieux démons, tels que la consommation d'alcool au travail, persistent durant plusieurs décennies<sup>184</sup>. Les hommes placent souvent dans la poche arrière de leur pantalon un « p'tit mickey » ou un « p'tit blanc » pour se réchauffer durant les journées froides d'automne ou tout simplement pour se donner le courage de continuer<sup>185</sup>. Urgel Dubé se rappelle d'une formation qu'il a reçue d'un débardeur : « Ça faisait à peu près trois quarts d'heure que le gars me donnait des cours et je suis allé chercher un conteneur de 40 pieds. C'était la première fois que je prenais ça un 40 pieds et c'était

pesant. Là, je disais : « Qu'est-ce que je fais, là?! » Personne ne me répondait... Le gars était parti à la taverne<sup>186!</sup> »

Selon les dires de l'enquêteur Smith de 1968, « les débardeurs consomment souvent de l'alcool en travaillant, dans les pauses et au lunch. Il n'est pas rare de voir des débardeurs terminer leur journée en état de semi ébriété. Les fautifs ne sont pas réprimandés ni par le patronat, ni par le syndicat »<sup>187</sup>. Lucien Leriche affirme que le contremaître devait parfois renvoyer un de ses hommes parce qu'il était trop saoul : « À la fin, c'était plus facile, il faisait venir les agents de l'Association des Employeurs Maritimes<sup>188</sup>. » Certains hommes, trop ivres, sont montés sur des planches à câbles afin de les sortir de la cale<sup>189</sup>. Roger Bishop se souvient aussi de ces années :

Dans ce temps-là, ça buvait pas mal : pas juste après la job; pendant la job! Lorsque l'Association des Employeurs Maritimes (AEM) est arrivée, ç'a mis de la discipline un peu. (...) Il y en avait qui buvaient en maudit. C'est moi qui faisais la différence des fois. Tout le monde était saoul et moi j'étais à jeun! Qui n'est pas correct : est-ce que c'est moi ou c'est eux autres?!<sup>190</sup>

Il est certain qu'une vie d'ivresse comporte des inconvénients peu négligeables : des taux de mortalité, d'absentéisme et d'accident plus élevés ainsi qu'un risque accru de commettre des actes répréhensibles<sup>191</sup>. Au cours des décennies suivant la Commission Picard, les conditions de travail du bord de l'eau s'assainissent progressivement sur les quais montréalais grâce aux efforts fournis par les travailleurs et les patrons<sup>192</sup>.

\*\*\*\*\*

Avant les transformations amenées par la mécanisation du travail de débarbage, les exigences envers les débardeurs demeurent principalement la force brute et l'endurance physique. Les travailleurs doivent aussi faire preuve de polyvalence puisqu'ils sont appelés à accomplir une grande variété de tâches. Jusqu'en 1972, c'est le système des équipes qui prévaut et qui constitue l'unité de base sur les quais. À l'intérieur des équipes, les plus vieux débardeurs transmettent les « trucs du bord de l'eau » aux recrues. Ainsi, la loyauté et l'entraide s'exercent davantage entre coéquipiers qu'envers les autres membres du syndicat. L'équipe, composée de 16 à 22 hommes et d'un contremaître, reste un clan où ne rentre pas qui veut. Le contremaître reste l'élément central au sein de cette structure : son pouvoir d'embauche lui donne alors une autorité importante sur les hommes. L'entente de 1972 retire ensuite le contrôle de la main-d'œuvre au syndicat et individualise le travail : c'est alors la fin du système des équipes.

Les méthodes de manutention restent pratiquement les mêmes de la fin du XIXe siècle jusqu'aux années 1950. Les tâches entre les hommes sont divisées selon les lieux de transbordement : on ceinture la marchandise dans la cale et on la place sur une planche; on la hisse avec un treuil sur le pont; on la dépose sur le quai; puis on la stocke dans le hangar. Le port de Montréal et les compagnies maritimes et de débarbage ont longtemps tardé avant de moderniser leurs installations et leurs équipements : le treuil reste alors l'un des seuls outils mécanisés utilisés sur les quais jusqu'à l'arrivée du monte-charge en 1952. Durant les années 1950 et 1960, la manutention du vrac, notamment le sucre et le grain, se modernise en faisant diminuer considérablement le besoin de main-d'œuvre. D'autres types de tâche se

marginalisent tels que le transbordement du charbon, des bananes et des valises de passagers. L'arrivée des conteneurs à la fin des années 1960 change définitivement la donne au port de Montréal. Devant la concurrence des autres ports, on inaugure des terminaux de conteneurs dans l'est montréalais à partir de 1968. Pour les compagnies, les avantages sont nombreux : un meilleur rendement, un coût de main-d'œuvre moindre, une protection contre les vols et une plus grande efficacité. Les débardeurs, quant à eux, doivent s'adapter aux nouvelles exigences d'un travail qui ne ressemble en rien à celui qu'ils avaient avant.

La précarité dans le monde du débardage au port de Montréal reste un problème important jusqu'aux années 1960. La grande fluctuation dans la quantité de travail au cours de la saison demande une main-d'œuvre abondante et bon marché. Ainsi, la pratique de la « seine » devient courante : autant les syndiqués que des journaliers « seinent » afin de se dénicher un emploi pour la journée. Puisque la saison ne dure que 38 semaines avant l'ouverture du fleuve à l'année, de nombreux membres du syndicat doivent se trouver un deuxième emploi durant l'hiver dans les autres ports de l'est de l'Amérique du Nord, dans l'industrie forestière, dans la construction ou encore dans le déneigement. En retard par rapport aux autres ports nord-américains, le port de Montréal commence à éliminer la pratique de la « seine » à partir de 1966 en garantissant une sécurité d'emploi partielle aux débardeurs. En bref, ces derniers acceptent une garantie de salaire en cédant leur traditionnelle liberté de choisir leur travail.

Durant la première moitié du XXe siècle, le salaire des débardeurs est généralement supérieur à celui d'un

journalier, mais reste inférieur à celui d'un travailleur qualifié. Certes, le taux horaire et les heures supplémentaires sont appréciables, mais si l'on tient compte de la nature saisonnière et irrégulière de l'emploi, le salaire annuel reste modeste. Il faut attendre les décennies après la Deuxième Guerre mondiale pour voir le salaire et les avantages sociaux des débardeurs s'améliorer et effectuer un certain rattrapage par rapport à ceux des autres ports nord-américains.

Avant les enquêtes sur les conditions de travail au port, les installations sanitaires sont lamentables sur les quais montréalais. Le manque d'hygiène est si grave qu'il faut revoir en profondeur les installations pour offrir aux travailleurs des conditions minimales de salubrité. De plus, les dangers se retrouvent partout : les risques de blessure et de mortalité sont élevés autant dans la cale et sur le pont que dans les hangars. Les conditions climatiques peuvent aussi s'avérer dures pour le corps des débardeurs : le froid de l'automne et la chaleur suffocante de l'été sont des ennemis difficiles à contrer. Des centaines de marchandises transbordées au port, plusieurs sont très dangereuses pour la santé des travailleurs tels que le ciment, le grain, l'amiante, le bétail vivant, les peaux d'animaux et le fer. Les débardeurs font constamment face aux blessures, fractures, coupures et problèmes de santé dus à leur travail. Les méthodes de travail constituent également un danger important : habitués à leurs anciennes façons de travailler, les débardeurs sont souvent peu enclins à modifier leurs comportements. Jusqu'aux années 1960, trop peu d'équipements de protection sont mis en place pour protéger la vie des débardeurs. Les conditions d'hygiène et la sécurité sur les quais se sont surtout améliorées à partir des années 1970,



notamment grâce aux efforts combinés des débardeurs et des employeurs.

Les débardeurs du port de Montréal ont vécu de profondes et durables transformations entre les années 1960 et 1975. L'entente de 1972, les innovations technologiques et la conteneurisation des méthodes de travail ont complètement bouleversé les us et coutumes du bord de l'eau en modifiant l'essence même du

travail de débardage. Ces transformations ont toutefois permis l'assainissement progressif du monde des quais ainsi que l'amélioration des salaires et des avantages sociaux des débardeurs. En somme, cette intense période de quinze ans a été le témoin du schisme entre l'ancien et le nouveau monde du débardage : après ces années, plus rien n'a été pareil.

## Notes et références

<sup>1</sup> Cet article est tiré du rapport de recherche *Une vie de débardeur : troubles et changements au port de Montréal* de la maîtrise en histoire appliquée de l'UQAM, remis en juillet 2014. Pour les fins de la recherche, des entrevues ont été réalisées auprès de 14 débardeurs retraités entre le 4 et le 21 mars 2013 dans les locaux du syndicat des débardeurs. Chacune des entrevues a nécessité deux cédéroms de 60 à 65 minutes. Ainsi, la référence de l'entrevue est présentée en plaçant en premier le nom de l'interviewé, puis le cédérom de l'entrevue (CD1 ou CD2) et le minutage du passage (ex : 15-20m). Les exemplaires des cédéroms sont détenus par Étienne Martel et par l'Atelier d'histoire des débardeurs de Montréal (Denis Bourassa, Jean-Pierre Collin et Normand Ferguson). La Société du Vieux-Port de Montréal (SVPM) a, quant à elle, réalisé il y a quelques années une série d'entrevues intitulée « Appel à tous » qui a permis de recueillir 70 entrevues et plus de 1000 documents inédits sur l'histoire du port de Montréal entre les années 1930 et 1967 : quelques-unes de ces entrevues ont aussi été utilisées dans le cadre de ce travail en portant la mention (SVPM).

<sup>2</sup> Elwyn E. Bowker, *Unemployment Among Dock Labourers in Montreal, Unemployment Among Dock Labourers in Montreal*, Montréal, Mémoire de M. A., Université McGill, 1933, p. 30; Emamuddeen Khan, *Industrial Relations in the Canadian Longshoring Industry: A Case Study of Collective Bargaining in the Ports of*

---

*Montreal and Vancouver*, Londres, Thèse de Ph. D., University of Londres, 1972, p. 109.

<sup>3</sup> Entrevue BOUTET/CD1/25-30m.

<sup>4</sup> Entrevue AHELO/CD2/5-10m; Entrevue AHIER/CD1/35-40m; Entrevue BISHOP/CD2/0-5m, BISHOP/CD2/45-50m; Entrevue BOUTET/CD2/45-50m; Entrevue BOUTIN/CD2/20-25m; Entrevue DUBÉ/CD1/10-15m; Entrevue DUPUIS/CD2/35-40m.

<sup>5</sup> Entrevue BOUTIN/CD1/25-30m.

<sup>6</sup> Entrevue AHELO/CD2/10-20m; Entrevue BOUTET/CD1/25-30m; Entrevue DUPUIS/CD1/20-25m.

<sup>7</sup> Entrevue LERICHE/CD2/10-20m.

<sup>8</sup> Charles B. Barnes, *The Longshoremen*, Philadelphie, Press of Wm F. Fell Co., 1915, p. 50-54.

<sup>9</sup> Elwyn E. Bowker, *op. cit.*, p.31; Francis Gaudet, *Vie syndicale et conditions de travail dans l'industrie du débardage à Montréal 1946-1966 : Étude de la section 375 de l'Association internationale des débardeurs*, p.8. En effet, puisque les équipements sont rares, le travail de débardage à Montréal est généralement peu complexe et non spécialisé.

<sup>10</sup> Elwyn E. Bowker, *op. cit.*, p.151; Entrevue DUPUIS/CD1/15-25m; Entrevue LERICHE/CD2/30-35m.

<sup>11</sup> Entrevue BOUCHARD/CD1/5-10m; Entrevue AHIER/CD1/10-15m. Tandis que les

---

navires des « grandes lignes » traversent les océans, ceux des « petites lignes » desservent les ports côtiers des Grands-Lacs et du Saint-Laurent.

<sup>12</sup> Entrevue AHIER/CD1/10-15m; Entrevue BISHOP/CD1/15-20m; Entrevue BOUTET/CD1/10-15m; Entrevue DUBÉ/CD1/5-10m; Entrevue FERGUSON/CD1/10-15m; Entrevue LAVOIE/CD1/25-30m; Entrevue LERICHE/CD1/5-10m.

<sup>13</sup> Données issues des 14 entrevues.

<sup>14</sup> Entrevue DUBÉ/CD1/15-20m.

<sup>15</sup> Entrevue BOUTET/CD1/35-40m; Entrevue LERICHE/CD1/45-55m.

<sup>16</sup> Entrevue BOURASSA/CD2/45-50m.

<sup>17</sup> Réal Bibeault, *Le syndicat des débardeurs de Montréal*, Montréal, Mémoire de M.A., Université de Montréal, p.16; Elwyn E. Bowker, *op. cit.*, p. 25; Alexander C. Pathy, *Waterfront Blues. Labour Strife at the Port of Montreal*, Toronto, University of Toronto Press, 2004, p. 7-8; Arthur I. Smith, *Rapport de l'enquête sur certaines conditions, certains agissements et certaines questions ayant donné lieu à de l'agitation ouvrière aux ports de Montréal, Trois-Rivières et Québec*, Ottawa, Imprimeur de la Reine, 1970, p. 19; Entrevue BOUTIN/CD1/30-35m.

<sup>18</sup> Entrevue LERICHE/CD1/25-30m.

<sup>19</sup> Charles B. Barnes, *op. cit.*, p.73; Gaudet, *op. cit.*, p. 13; Entrevue BOUTIN/CD1/30-35m.

<sup>20</sup> Entrevue LERICHE/CD1/25-30m.

<sup>21</sup> Francis Gaudet, *op. cit.*, p. 77; Entrevue (SVPM) GAUTHIER/5-10m.

<sup>22</sup> Entrevue AHELO/CD2/5-10m; Entrevue AHIER/CD1/15-20m; Entrevue LERICHE/CD1/40-55m; Entrevue (SVPM) GAUTHIER/0-10m.

<sup>23</sup> John Bellamy Foster, « On the Waterfront : Longshoring in Canada », dans Craig Heron et Robert Storey, *On the Job : Confronting the*

*Labour Process in Canada*, Kingston, Montréal, McGill-Queen's University Press, 1986, p. 290; Francis Gaudet, *op. cit.*, p. 59-60; Pathy, *op. cit.*, p. 9; Entrevue AHIER/CD1/20-25m; Entrevue BOUTET/CD1/30-35m; Entrevue BOUTIN/CD2/5-15m; Entrevue DUPUIS/CD1/35-40m; Entrevue LERICHE/CD1/20-25m.

<sup>24</sup> Entrevue LAVOIE/CD2/35-40m.

<sup>25</sup> Benoît Brouillette, « Le port et les transports », dans *Montréal économique*, Montréal, Fides/École des HEC, 1943, p. 164; Réal Bibeault, *op. cit.*, p.16; Francis Gaudet, *op. cit.*, p.13; Entrevue LAVOIE/CD2/5-10m; Entrevue LERICHE/CD1/10-15m.

<sup>26</sup> Évidemment, ce schéma peut varier en fonctions des impératifs de chacune des cargaisons et s'applique sur le transbordement des marchandises générales placées dans des contenants, boîtes, et sacs en excluant les marchandises en vrac.

<sup>27</sup> Robert H. Babcock, « Saint John Longshoremens during the Rise of Canada's Winter Port », dans *Labour/Le travail*, 25, 1990, p. 18-19; Benoît Brouillette, « Le port de Montréal, hier et aujourd'hui », dans *Revue de Géographie de Montréal*, Xxi, 2, 1967, p. 227; Gaudet, *op. cit.*, p. 61-62; Alexander C. Pathy, *op. cit.*, p. 7; Entrevue (SVPM) GAUTHIER/30-40m.

<sup>28</sup> Charles B. Barnes, *op. cit.*, p. 33; Entrevue AHELO/CD2/0-5m; Entrevue DUPUIS/CD2/20-25m.

<sup>29</sup> Entrevue BISHOP/CD1/25-30m; Entrevue (SVPM) GAUTHIER/55-65m.

<sup>30</sup> Elmer Cleary, *The Montreal Longshoremens & International Trade Unionism : « The Great Strike » of 1903*, Mémoire de M.A. (histoire), Université Concordia, 1988, p. 22, 118; Francis Gaudet, *op. cit.*, p. 44; Entrevue AHIER/CD2/15-20m; Entrevue BOURASSA/CD1/25-30m; DUBÉ/CD1/30-35m; Entrevue LAVOIE/CD1/30-35m.

- 
- <sup>31</sup> Entrevue DUBÉ/CD1/25-50m.
- <sup>32</sup> Entrevue FERGUSON/CD1/15-20m.
- <sup>33</sup> Gaudet, *op. cit.*, p. 67; Entrevue DUPUIS/CD1/20-30m.
- <sup>34</sup> Alexander C. Pathy, *op. cit.*, p. 8; Entrevue AHELO/CD2/20-25m; Entrevue BOURASSA/CD1/30-35m; Entrevue BOUTIN/CD1/30-35m; Entrevue DUBÉ/CD1/30-35m; Entrevue DUPUIS/CD1/25-30m; Entrevue (SVPM) VERDON-BREAULT/0-15m.
- <sup>35</sup> Entrevue DUPUIS/CD1/25-30m.
- <sup>36</sup> Elmer Cleary, *op. cit.*, p. 23; Francis Gaudet, *op. cit.*, p. 24; Entrevue BOUTIN/CD1/30-35m; Entrevue DUPUIS/CD1/45-50m.
- <sup>37</sup> Entrevue DUPUIS/CD2/50-55m; Entrevue (SVPM) COMEAU/0-5m.
- <sup>38</sup> Benoît Brouillette, « Le port de Montréal, hier et aujourd'hui », p.227; Entrevue BOURASSA/CD1/30-35m.
- <sup>39</sup> Francis Gaudet, *op. cit.*, p. 23; Alexander C. Pathy, *op. cit.*, p. 8; Entrevue DUPUIS/CD2/10-25m.
- <sup>40</sup> Entrevue BOUTET/CD1/25-30m. Voir aussi : Entrevue AHIER/CD1/45-50m.
- <sup>41</sup> Entrevue BOUCHARD/CD1/30-35m.
- <sup>42</sup> Robert H. Babcock, *op. cit.*, p. 20; Elmer Cleary, *op. cit.*, p. 19, Francis Gaudet, *op. cit.*, p. 24; Entrevue AHELO/CD2/20-25m; Entrevue DUBÉ/CD1/30-35m; Entrevue FERGUSON/CD1/10-15m; Entrevue GLADU/CD1/10-15m.
- <sup>43</sup> Entrevue COLLIN/CD1/40-45m.
- <sup>44</sup> Entrevue AHIER/CD1/35-40m; Entrevue BOUTET/CD1/30-35m; Entrevue LERICHE/CD1/50-55m.
- <sup>45</sup> Entrevue AHELO/CD2/0-5m; Entrevue COLLIN/CD2/0-5m; Entrevue BOUTET/CD1/25-30m.
- <sup>46</sup> Entrevue AHELO/CD2/20-25m.
- <sup>47</sup> Francis Gaudet, *op. cit.*, p. 67.
- <sup>48</sup> Le système des *padrones* existe déjà depuis plusieurs décennies à Montréal, comme le démontre Robert Harney dans « Montreal's King of Italian Labour: A Case Study of Padronism », *Labour/Le Travail*, vol.4, 1979, p. 57-84.
- <sup>49</sup> Le débardage du charbon devient de plus en plus autonome par rapport aux autres types de débardage. Pour une raison que l'on ignore, ce secteur deviendra plus tard la prérogative des employés du Conseil des Ports Nationaux.
- <sup>50</sup> Elwyn E. Bowker, *op. cit.*, p. 21,28-29.
- <sup>51</sup> *Ibid.*, p. 80-82. (traduction libre)
- <sup>52</sup> Charles B. Barnes, *op. cit.*, p. 59; Alexander C. Pathy, *op. cit.*, p. 9.
- <sup>53</sup> Francis Gaudet, *op. cit.*, p. 68.
- <sup>54</sup> Entrevue AHIER/CD1/40-45m; Entrevue BOURASSA/CD1/30-35m.
- <sup>55</sup> Entrevue DUPUIS/CD2/55-60m; Entrevue FERGUSON/CD2/45-55m.
- <sup>56</sup> Entrevue FERGUSON/CD1/50-55m.
- <sup>57</sup> John Bellamy Foster, *op. cit.*, p. 297; Entrevue BOURASSA/CD1/30-35m.
- <sup>58</sup> Francis Gaudet, *op. cit.*, p. 10.
- <sup>59</sup> Charles B. Barnes, *op. cit.*, p. 1-3 (traduction libre).
- <sup>60</sup> Entrevue AHELO/CD1/40-45m; Entrevue BOUTET/CD1/10-15m.
- <sup>61</sup> Entrevue AHIER/CD1/20-25m.
- <sup>62</sup> Charles B. Barnes, *op. cit.*, p. 36 ; Peter C. Bischoff, *Les débardeurs du port de Québec : Tableau des luttes syndicales, 1831-1902*, Montréal, Hurtubise (Cahiers du Québec), 2009, p. 320.
- <sup>63</sup> Charles B. Barnes, *op. cit.*, p. 34-35; Entrevue LAVOIE/CD2/5-10m, LAVOIE/CD2/25-30m.
- <sup>64</sup> Entrevue AHELO/CD2/0-5m.
- <sup>65</sup> Entrevue COLLIN/CD2/0-10m.
-

---

<sup>66</sup> Entrevue FERGUSON/CD1/10-15m.

<sup>67</sup> Robert H. Babcock, *op.cit.*, p. 18-19; Charles B. Barnes, *op.cit.*, p. 36; Entrevue BISHOP/CD1/20-25m; Entrevue COLLIN/CD2/0-10m; Entrevue LAVOIE/CD2/35-40m; Entrevue (SVP) Gauthier/30-40m.

<sup>68</sup> Jules Deschênes, *Enquête sur les vols et le pillage dans le port de Montréal*, Rapport soumis au Conseil du Port de Montréal, Montréal, HEC, 1967, vol.1, p. 111-115; Arthur I. Smith, *op. cit.*, p. 20; Entrevue, BOUTIN/CD2/0-5m; Entrevue (SVP) GAUTHIER/5-10m. En 1967, on estime que 75% des 959 vérificateurs du local 1657 sont anglophones. Aujourd'hui, on dénombre moins de 100 membres.

<sup>69</sup> Entrevue BOUTIN/CD2/10-15m; Entrevue (SVP) POIRIER/5-20m.

<sup>70</sup> Francis Gaudet, *op. cit.*, p. 59; Entrevue BOUTIN/CD2/0-5m; Entrevue DUPUIS/CD1/5-10m.

<sup>71</sup> Entrevue BOUTIN/CD2/10-15m.

<sup>72</sup> Francis Gaudet, *op. cit.*, p. 59-60; Khan, *op. cit.*, p. 107-108; Entrevue DUPUIS/CD1/25-30m.

<sup>73</sup> Elwyn E. Bowker, *op. cit.*, p. 120. L'observation que fait Bowker en 1932 reste pertinente au moins jusqu'en 1950, puisqu'aucun changement majeur ne survient avant cette date.

<sup>74</sup> *Ibid.*, p. 126. De plus, rappelons ici que les techniques vétustes de débardage n'affectent pas réellement l'hégémonie de Montréal jusqu'aux années d'après-guerre, puisque son port reste encore un passage obligé pour beaucoup de marchandises à destination du Canada.

<sup>75</sup> Entrevue BOURASSA/CD2/20-25m.

<sup>76</sup> Benoît Brouillette, « Le port de Montréal, hier et aujourd'hui », p. 213-215; Benoît Brouillette, « Le port de Vancouver (comparé au port de Montréal) », *L'Actualité économique*, XXIX, 1953, p. 461; Maurice Laforest, *Évolution du*

---

*Port de Montréal (1914-1940)*, Montréal, Licence en sciences commerciales, Hautes Études Commerciales, 1942, p. 36. La quantité de grain atteint un sommet en 1928 avec près de 6 millions de tonnes. En 1951 et 1966, 4,4 millions de tonnes transitent au port de Montréal.

<sup>77</sup> Elwyn E. Bowker, *op. cit.*, p. 125.

<sup>78</sup> Entrevue AHELO/CD1/50-62m; Entrevue BOUCHARD/CD1/45-50m.

<sup>79</sup> Benoît Brouillette, « Le port de Montréal, hier et aujourd'hui », p. 210.

<sup>80</sup> Avec les innovations technologiques des années 1960, les débardeurs font surtout le chargement du grain et pratiquement plus de déchargement.

<sup>81</sup> Charles B. Barnes, *op. cit.*, p. 43; Bowker, *op. cit.*, p. 125; Entrevue AHELO/CD1/50-62m; BOUTÉT/CD1/40-45m; Entrevue BOUTIN/CD1/30-35m; Entrevue DUPUIS/CD1/5-15m.

<sup>82</sup> Emamuddeen Khan, *op. cit.*, p. 109.

<sup>83</sup> Benoît Brouillette, « Le port de Montréal, hier et aujourd'hui », p. 210; Entrevue BOUCHARD/CD1/45-55m; Entrevue COLLIN/CD2/10-15m

<sup>84</sup> Entrevue AHELO/CD2/10-15m; Entrevue BISHOP/CD1/45-50m; Entrevue BOUTET/CD1/20-30m; Entrevue LERICHE/CD2/0-5m.

<sup>85</sup> Entrevue AHIER/CD1/10-15m; Entrevue FERGUSON/CD2/10-5m.

<sup>86</sup> Emamuddeen Khan, *op. cit.*, p. 109.

<sup>87</sup> Elwyn E. Bowker, *op. cit.*, p. 21, 122.

<sup>88</sup> Photographie du Musée des Sciences et Technologies du Canada (MSTC\_CN001550).

<sup>89</sup> Entrevue BISHOP/CD1/50-55m; Entrevue BOUCHARD/CD1/55-60m; Entrevue (SVP) GAUTHIER/0-10m.

<sup>90</sup> Francis Gaudet, *op. cit.*, p. 99-100.

---

<sup>91</sup> Alexander C. Pathy, *op. cit.*, p. 14-15.

<sup>92</sup> Entrevue BOURASSA/CD2/15-20m.

<sup>93</sup> Entrevue BISHOP/CD1/20-25m; Entrevue BOURASSA/CD2/20-25m; Entrevue BOUTIN/CD1/55-60m;

Entrevue COLLIN/CD2/15-20m; Entrevue DUBÉ/CD1/25-30m; Entrevue DUPUIS/CD1/30-40m.

<sup>94</sup> Entrevue COLLIN/CD2/15-20m.

<sup>95</sup> Alexander C. Pathy, *op. cit.*, p. 14.

<sup>96</sup> John Bellamy Foster, *op. cit.*, p. 291; Alexander C. Pathy, *op. cit.*, p. 15; Entrevue GLADU/CD1/10-15m.

<sup>97</sup> Elwyn E. Bowker, *op. cit.*, p. 32, 89; Elmer Cleary, *op. cit.*, p. 25; John Bellamy Foster, *op. cit.*, p. 282; Francis Gaudet, *op. cit.*, p. 14; Alexander C. Pathy, *op. cit.*, p. 8; Laurent Picard, *Commissions d'enquête sur les ports du Saint-Laurent*, Ottawa, Imprimeur de la Reine, 1967, p. 17-18.

<sup>98</sup> Charles B. Barnes, *op. cit.*, p. 58, 130; Elwyn E. Bowker, *op. cit.*, p. 32, 39; Elmer Cleary, *op. cit.*, p. 29; Yvan Lamonde, *La culture populaire à Montréal 1880-1920*, Québec, Institut québécois de recherche sur la culture, 1982, p. 93; Alexander C. Pathy, *op. cit.*, p. 8; Entrevue BOUTIN/CD1/40-60m, BOUTIN/CD2/20-25m; Entrevue DUBÉ/CD1/10-15m; Entrevue DUPUIS/CD1/45-50m; Entrevue FERGUSON/CD1/30-35m; Entrevue LAVOIE/CD1/50-55m; Entrevue LERICHE/CD1/30-55m, LERICHE/CD2/20-35m; Entrevue (SVPM) POIRIER/0-5m.

<sup>99</sup> Entrevue DUPUIS/CD2/30-35m. Voir aussi : Pierre Lacerte, « Les débardeurs venus du froid », *Maritime magazine*, vol. 63, 2011, p. 83.

<sup>100</sup> Elwyn E. Bowker, *op. cit.*, p. 36, 87-89, 172; Benoît Brouillette, « Le port et les transports », p. 164; Gaudet, *op. cit.*, p. 12, 71; Cybèle Robichaud, *op. cit.*, p. 63; Entrevue AHELO/CD1/45-50m; Entrevue

---

AHIER/CD1/50-55m; Entrevue COLLIN/CD1/30-35m, COLLIN/CD1/45-50m.

<sup>101</sup> Robert H. Babcock, *op. cit.*, p. 21; Charles B. Barnes, *op. cit.*, p. 14-15; Entrevue BOUTET/CD2/5-10m.

<sup>102</sup> Charles B. Barnes, *op. cit.*, p. 56; Francis Gaudet, *op. cit.*, p. 12-13; Entrevue LERICHE/CD2/10-15m.

<sup>103</sup> Elwyn E. Bowker, *op. cit.*, p. 76-77.

<sup>104</sup> Réal Bibeault, *op. cit.*, p. 18; Elwyn E. Bowker, *op. cit.*, p. 37; Francis Gaudet, *op. cit.*, p. 13; Arthur I. Smith, *op. cit.*, p. 177; Entrevue AHIER/CD1/20-25m; Entrevue BOUCHARD/CD2/20-25m; Entrevue DUPUIS/CD2/15-20m; Entrevue GAUTHIER/35-45m; Entrevue MAYRAND/0-5m. (SVPM) (SVPM)

<sup>105</sup> Francis Gaudet, *op. cit.*, p. 14; Entrevue BOURASSA/CD2/40-45m; Entrevue DUBÉ/CD2/10-15m.

<sup>106</sup> Elwyn E. Bowker, *op. cit.*, p. 33; Entrevue BOUCHARD/CD1/50-55m; Entrevue LERICHE/CD1/30-35m.

<sup>107</sup> Elwyn E. Bowker, *op. cit.*, p. 44.

<sup>108</sup> Barnes, *op. cit.*, p. 71-75; Elwyn E. Bowker, *op. cit.*, p. 4-5, 42-45; Francis Gaudet, *op. cit.*, p. 15.

<sup>109</sup> Charles B. Barnes, *op. cit.*, p. 10; Peter C. Bischoff, *op. cit.*, p. 39; Elwyn E. Bowker, *op. cit.*, p. 101-104, 150.

<sup>110</sup> Entrevue BOUTET/CD1/55-60m.

<sup>111</sup> Elwyn E. Bowker, *op. cit.*, p. 104-105; Benoît Brouillette, « Le port et les transports », p. 165; Entrevue LAVOIE/CD1/40-45m.

<sup>112</sup> Entrevue FERGUSON/CD1/55-60m. Voir aussi Entrevue DUBÉ/CD1/35-40m.

<sup>113</sup> Elwyn E. Bowker, *op. cit.*, p. 106; Benoît Brouillette, « Le port et les transports », p. 165; Entrevue BOUCHARD/CD1/15-20m; Entrevue LERICHE/CD2/10-15m, LERICHE/CD2/40-

---

50m; Entrevue (SVPM) VERDON-BREAULT/5-15m.

<sup>114</sup> Elwyn E. Bowker, *op. cit.*, p. 107-108, 152; Entrevue BOUCHARD/CD1/30-35m; Entrevue LERICHE/CD2/10-15m.

<sup>115</sup> Entrevue DUPUIS/CD1/15-20m.

<sup>116</sup> Réal Bibeault, *op. cit.*, p. 54; Entrevue AHIER/CD1/35-40m.

<sup>117</sup> Entrevue LERICHE/CD2/0-5m.

<sup>118</sup> John Bellamy Foster, *op. cit.*, p. 285.

<sup>119</sup> Emamuddeen Khan, *op. cit.*, p. 128; Arthur I. Smith, *op. cit.*, p. 175; Entrevue LERICHE/CD1/60-62m.

<sup>120</sup> John Bellamy Foster, *op. cit.*, p. 293; Alexander C. Pathy, *op. cit.*, p. 13, 137, 279.

<sup>121</sup> Entrevue FERGUSON/CD1/55-60m.

<sup>122</sup> Entrevue LAVOIE/CD1/55-60m.

<sup>123</sup> Entrevue BISHOP/CD1/25-30m; Entrevue BOUTET/CD1/30-35m; Entrevue BOUTET/CD2/55-60m; Entrevue FERGUSON/CD1/35-60m; Entrevue LERICHE/CD2/0-5m.

<sup>124</sup> Entrevue DUPUIS/CD1/30-35m.

<sup>125</sup> Alexander C. Pathy, *op. cit.*, p. 283 (traduction libre).

<sup>126</sup> Francis Gaudet, *op. cit.*, p.9, 121; Entrevue DUBÉ/CD1/35-40m; Entrevue GLADU/CD1/25-30m; Entrevue LAVOIE/CD1/45-50m; Entrevue BOUTIN/CD1/55-60m; Entrevue (SVPM) GAUTHIER/35-50. Les salaires sont aussi plus élevés en raison du statut saisonnier du débardage.

<sup>127</sup> Elwyn E. Bowker, *op. cit.*, p.69-A; Francis Gaudet, *op. cit.*, p.116.

<sup>128</sup> Francis Gaudet, *op. cit.*, p. 121; Alexander C. Pathy, *op. cit.*, p. 9; Entrevue FERGUSON/CD1/35-50m.

<sup>129</sup> Réal Bibeault, *op. cit.*, p. 42, 49; Elwyn E. Bowker, *op. cit.*, p. 36, 48; Francis Gaudet, *op.*

*cit.*, p. 71; Laurent Picard, *op. cit.*, p. 22; Entrevue FERGUSON/CD1/35-40m.

<sup>130</sup> Données issues des 14 entrevues.

<sup>131</sup> Charles B. Barnes, *op. cit.*, p. 62; Francis Gaudet, *op. cit.*, p. 63-64; Alexander C. Pathy, *op. cit.*, p. 7; Entrevue AHELO/CD2/15-20m; Entrevue (SVPM) GONTHIER-BLANCHET/15-40m.

<sup>132</sup> Entrevue BOUTET/CD1/45-50m.

<sup>133</sup> Alexander C. Pathy, *op. cit.*, p. 71-72; Entrevue AHIER/CD2/5-10m; Entrevue BISHOP/CD2/0-5m; Entrevue COLLIN/CD2/40-50m; Entrevue DUBÉ/CD2/75-87m; Entrevue DUPUIS/CD1/35-40m; Entrevue LAVOIE/CD1/20-25m, LAVOIE/CD1/45-50m.

<sup>134</sup> Francis Gaudet, *op. cit.*, p. 1, 70-71, 77 à 80, 118; Emamuddeen Khan, *op. cit.*, p. 199; Entrevue BISHOP/CD2/25-30m. De 1955 à 1965, les congés passent de trois à huit jours et les vacances annuelles passent d'une semaine et demie.

<sup>135</sup> Francis Gaudet, *op. cit.*, p. 80, 117-118; Emamuddeen Khan, *op. cit.*, p. 224-225.

<sup>136</sup> Francis Gaudet, *op. cit.*, p. 76, 79; Khan, *op. cit.*, p. 213; Entrevue AHIER/CD2/5-10m; Entrevue BISHOP/CD1/35-45m; DUPUIS/CD1/30-35m.

<sup>137</sup> Charles B. Barnes, *op. cit.*, p. 23-24.

<sup>138</sup> Entrevue FERGUSON/CD2/45-50m.

<sup>139</sup> Alexander C. Pathy, *op. cit.*, p. 278.

<sup>140</sup> Entrevue COLLIN/CD1/30-35m.

<sup>141</sup> Charles B. Barnes, *op. cit.*, p. 21; Francis Gaudet, *op. cit.*, p. 64; Pierre Lacerte, *op. cit.*, p. 83; Entrevue AHIER/CD2/25-30m; Entrevue BOUCHARD/CD1/50-55m; Entrevue BOUTET/CD2/30-35m; Entrevue DUPUIS/CD2/25-30m; Entrevue GLADU/CD1/40-45m; Entrevue LAVOIE/CD2/45-50m.

- <sup>142</sup> Pierre Lacerte, *op. cit.*, p. 83; Entrevue DUPUIS/CD2/20-25m; Entrevue LAVOIE/CD2/50-59m.
- <sup>143</sup> Entrevue BOUTET/CD1/35-40m.
- <sup>144</sup> Entrevue DUPUIS/CD1/55-60m.
- <sup>145</sup> Arthur I. Smith, *op. cit.*, p. 45; Entrevue AHELO/CD2/50-55m; Entrevue FERGUSON/CD2/15-20m.
- <sup>146</sup> Francis Gaudet, *op. cit.*, p. 61-62; Pierre Lacerte, *op. cit.*, p. 82 à 84; Entrevue AHELO/CD1/45-50m; Entrevue BOURASSA/CD2/40-45m; Entrevue COLLIN/CD1/45-50m; Entrevue FERGUSON/CD2/20-30m.
- <sup>147</sup> Entrevue DUPUIS/CD1/40-45m, DUPUIS/CD2/40-45m.
- <sup>148</sup> Entrevue FERGUSON/CD1/45-50m.
- <sup>149</sup> Pierre Lacerte, *op. cit.*, p. 82; Entrevue COLLIN/CD2/0-5m.
- <sup>150</sup> Entrevue (SVPM), VERDON-BREAULT/5-10m.
- <sup>151</sup> Pierre Lacerte, *op. cit.*, p.86; Entrevue AHELO/CD2/30-35m; Entrevue AHIER/CD2/0-5m; Entrevue BISHOP/CD2/5-10m; Entrevue BOUTET/CD1/10-15m.
- <sup>152</sup> Entrevue AHELO/CD2/25-35m; Entrevue COLLIN/CD2/0-5m; Entrevue LERICHE/CD1/20-25m.
- <sup>153</sup> Entrevue (SVPM), GAUTHIER/50-55m.
- <sup>154</sup> Entrevue AHELO/CD2/30-45m; Entrevue BOUTET/CD1/15-20m; Entrevue DUPUIS/CD2/55-61m.
- <sup>155</sup> Entrevue BOUTIN/CD1/40-45m; Entrevue DUPUIS/CD1/40-45m; Entrevue (SVPM) GILLESPIE/5-10m.
- <sup>156</sup> Entrevue AHELO/CD2/10-15m; Entrevue FERGUSON/CD2/10-5m.
- <sup>157</sup> Entrevue AHELO/CD1/40-45m; Entrevue DUPUIS/CD1/30-40m.
- <sup>158</sup> Robert H. Babcock, *op. cit.*, p. 22; Pierre Lacerte, *op. cit.*, p. 84-86; Entrevue BOUTET/CD1/35-40m; Entrevue COLLIN/CD1/50-55m; Entrevue LAVOIE/CD2/10-5m.
- <sup>159</sup> Entrevue AHELO/CD1/50-62m; Entrevue AHIER/CD1/10-15m; Entrevue DUBÉ/CD1/40-45m.
- <sup>160</sup> Francis Gaudet, *op. cit.*, p.83; Entrevue FERGUSON/CD2/5-10m.
- <sup>161</sup> Entrevue AHELO/CD1/50-55m; Entrevue BISHOP/CD2/25-30m; Entrevue BOUTET/CD1/35-40m; Entrevue DUBÉ/CD1/35-40m; Entrevue FERGUSON/CD2/20-30m; Entrevue LAVOIE/CD2/25-35m; Entrevue LERICHE/CD1/40-45m.
- <sup>162</sup> Francis Gaudet, *op. cit.*, p. 11; Entrevue BISHOP/CD1/45-50m; Entrevue BOUTIN/CD1/30-40m; Entrevue DUBÉ/CD1/45-50m; Entrevue GAUTHIER/65-70m.
- <sup>163</sup> Entrevue AHELO/CD2/15-20m; Entrevue BISHOP/CD1/45-50m; Entrevue BOUTET/CD1/55-62m; Entrevue BOUTIN/CD1/40-45m; Entrevue FERGUSON/CD2/5-10m.
- <sup>164</sup> Entrevue LERICHE/CD1/40-50m.
- <sup>165</sup> Entrevue BOURASSA/CD1/15-20m; Entrevue DUPUIS/CD1/35-40m; Entrevue FERGUSON/CD2/5-10m; Entrevue LAVOIE/CD2/15-25m; Entrevue LERICHE/CD2/10-15m.
- <sup>166</sup> Charles B. Barnes, *op. cit.*, p. 131, 141; Pierre Lacerte, *op. cit.*, p.86; Entrevue AHELO/CD2/35-50m; Entrevue DUPUIS/CD1/40-45m.
- <sup>167</sup> Charles B. Barnes, *op. cit.*, p. 17; Pierre Lacerte, *op. cit.*, p.82; Entrevue AHELO/CD2/10-15m; Entrevue BOURASSA/CD2/40-45m; Entrevue COLLIN/CD1/45-50m; Entrevue DUBÉ/CD2/75-80m; Entrevue LAVOIE/CD1/30-35m.

---

<sup>168</sup> Charles B. Barnes, *op. cit.*, p. 130; Entrevue BISHOP/CD2/20-25m; Entrevue BOUCHARD/CD2/10-20m; Entrevue BOURASSA/CD2/40-45m; Entrevue COLLIN/CD1/45-50m; Entrevue FERGUSON/CD2/20-30m.

<sup>169</sup> Pierre Lacerte, *op. cit.*, p. 86; Entrevue AHELO/CD2/30-40m; Entrevue AHIER/CD1/55-63m; Entrevue BOUCHARD/CD2/10-20m; Entrevue BOURASSA/CD1/15-20m; Entrevue BOUTIN/CD1/40-45m; Entrevue LAVOIE/CD2/5-10m; Entrevue MAYRAND/0-5m. (SVPM)

<sup>170</sup> Entrevue AHIER/CD1/55-63m.

<sup>171</sup> Entrevue BOUTET/CD1/10-15m; Entrevue COLLIN/CD1/35-40m.

<sup>172</sup> Charles B. Barnes, *op. cit.*, p. 150-153; Entrevue COLLIN/CD1/55-60m; Entrevue LAVOIE/CD2/25-30m.

<sup>173</sup> Réal Bibeault, *op. cit.*, p. 53; Entrevue AHELO/CD2/35-40m; Entrevue COLLIN/CD1/55-60m; Entrevue DUBÉ/CD1/35-40m.

<sup>174</sup> Réal Bibeault, *op. cit.*, p. 53; Elmer Cleary, *op. cit.*, p. 28.

<sup>175</sup> Entrevue LERICHE/CD2/15-20m.

<sup>176</sup> Entrevue AHELO/CD2/25-50m; Entrevue AHIER/CD2/0-5m; Entrevue BISHOP/CD2/20-25m; Entrevue BOUTIN/CD2/0-5m; Entrevue DUBÉ/CD1/25-30m; Entrevue DUPUIS/CD1/50-55m; Entrevue FERGUSON/CD2/15-25m; Entrevue LERICHE/CD1/15-25m.

<sup>177</sup> Entrevue BOUTIN/CD1/35-40m.

<sup>178</sup> Entrevue BOUCHARD/CD2/10-15m; Entrevue BOUTIN/CD1/35-40m; Entrevue LERICHE/CD2/20-25m.

<sup>179</sup> Charles B. Barnes, *op. cit.*, p. 33, 147-150; Elmer Cleary, *op. cit.*, p. 29; Entrevue FERGUSON/CD1/50-55m.

---

<sup>180</sup> Entrevue BOURASSA/CD1/20-25m; Entrevue COLLIN/CD1/50-55m.

<sup>181</sup> Francis Gaudet, *op. cit.*, p. 73; Laurent Picard, *op. cit.*, p. 115; Entrevue DUBÉ/CD1/25-30m.

<sup>182</sup> Entrevue DUPUIS/CD2/15-20m. Voir aussi : Entrevue DUBÉ/CD1/20-30m.

<sup>183</sup> Entrevue FERGUSON/CD1/40-45m.

<sup>184</sup> Entrevue BOURASSA/CD1/40-45m; Entrevue COLLIN/CD1/55-61m; Entrevue DUPUIS/CD2/15-20m.

<sup>185</sup> Entrevue AHELO/CD1/45-50m; Entrevue BOUTET/CD1/20-25m; Entrevue BOUTIN/CD2/45-50m.

<sup>186</sup> Entrevue DUBÉ/CD1/20-25m.

<sup>187</sup> Arthur I. Smith, *op. cit.*, p. 32-33.

<sup>188</sup> Entrevue LERICHE/CD2/20-25m.

<sup>189</sup> Entrevue AHELO/CD1/45-50m.

<sup>190</sup> Entrevue BISHOP/CD1/25-30m.

<sup>191</sup> Jean-Pierre Castelain, *Manières de vivre, manières de boire : alcool et sociabilité sur le port*, Paris, éditions Imago, P.U.F., 1989, p. 69; Jules Deschênes, *op. cit.*, p. 158-164; Alexander C. Pathy, *op. cit.*, p. 8; Entrevue AHELO/CD1/45-50m.

<sup>192</sup> Francis Gaudet, *op. cit.*, p. 58; Entrevue FERGUSON/CD2/40-50m.



# Les revendications du CMTM en matière de sécurité sociale durant la Grande dépression : le prélude à la révolution keynésienne

---

**Christian Belhumeur-Gross**

---

Les années 1930 marquent l'émergence de la sécurité sociale au Canada et le prélude à l'État-providence. La grande dépression a profondément marqué la société canadienne et elle a entraîné une remise en question complète des conceptions socio-économiques et de la nature même de l'État canadien. Discrédités par la crise, l'orthodoxie libérale et le *laissez-faire* cèdent graduellement la place à un nouveau libéralisme fondé sur l'interventionnisme étatique et la mise en place de mesures visant à assurer une protection sociale à l'ensemble de la population<sup>1</sup>. Les milieux politiques et intellectuels en viennent à abandonner la conception résiduaire de la sécurité sociale et à concevoir les problèmes sociaux économiques, tel le chômage, comme étant de nature structurelle et généralement indépendants de la volonté de l'individu<sup>2</sup>. De façon concrète, ces changements se traduisent par l'intervention de l'État dans la sphère économique afin de résorber la crise. Le gouvernement fédéral et les gouvernements provinciaux tentent de répondre à la crise des années 1930 par des mesures d'abord ponctuelles, tels les secours directs et les camps de travail, et ensuite, par des mesures plus structurelles, telle l'assurance chômage en 1940, qui sont à la base de l'État-providence actuel.

La recherche d'une plus grande sécurité sociale a fait de l'objet de nombreuses revendications issues de divers groupes sociaux, dont les milieux ouvriers. Avec la crise économique, les milieux syndicaux ont accentué leurs demandes en matière de protection sociale et ils ont conceptualisé leurs revendications en fonction de leur affiliation et de leur idéologie.

L'objectif du présent article est d'analyser la position des syndicats internationaux, via le Conseil des métiers et du travail de Montréal (CMTM) sur les cinq thèmes suivants : les pensions de vieillesse, les allocations aux mères nécessiteuses, les assurances sociales (Commission des assurances sociales appelée Commission Montpetit), le chômage (travaux publics, secours direct, et assurance chômage) et la constitutionnalité des lois adoptées en rapport avec ces mesures. En l'absence des procès-verbaux des réunions des délégués du CMTM, nous tirons nos informations de leurs comptes rendus dans des quotidiens (*La Presse*, *La Patrie*, *L'Illustration nouvelle*) et dans *Le Monde Ouvrier*, organe officieux du CMTM. L'analyse de ces journaux permet de montrer que les mesures de sécurité sociale ont représenté des enjeux majeurs pour le CMTM durant les années 1930. De plus, il appert qu'il croit que la

mise en place d'un système de sécurité sociale passe par une plus grande centralisation au niveau du gouvernement fédéral.

Formé en 1897, le CMTM représente la principale organisation que se sont donnée les syndicats internationaux à Montréal pour acheminer leurs revendications auprès des gouvernements afin d'améliorer le sort des travailleurs salariés<sup>3</sup>. Elles sont adoptées démocratiquement pas les délégués des syndicats affiliés lors de leurs réunions bimensuelles. En 1931, le Conseil compte 76 syndicats affiliés représentant 42 000 travailleurs et travailleuses aux trois quarts francophones<sup>4</sup>. En principe, le Conseil s'occupe de diriger des revendications auprès des organismes municipaux, mais il déborde largement ce cadre en votant des résolutions destinées au gouvernement provincial et fédéral. Pour ces deux niveaux de gouvernement, les résolutions doivent normalement être transmises pour approbation aux réunions annuelles du Congrès des métiers et du travail du Canada (CMTC). Une fois approuvées, une délégation les présente lors d'une rencontre annuelle avec des membres du cabinet ministériel à Québec et à Ottawa. C'est signe de l'importance que les deux niveaux de gouvernement accordent aux revendications de ces organismes syndicaux. Comme nous le verrons, le CMTM entretient de la correspondance avec des ministres des cabinets provinciaux et fédéraux.

Les réclamations du CMTM touchent un vaste éventail de sujets allant des questions du travail aux droits politiques, au système d'éducation et à la nationalisation des services publics<sup>5</sup>. Comme nous le verrons, elles portent aussi dans les années 1930 sur les politiques de

sécurité sociale. Le modèle de société qui s'en dégage appartient à la mouvance sociale-démocrate soucieuse des libertés individuelles et des pratiques démocratiques. Elle comprend aussi une volonté de réforme du système capitaliste grâce à l'intervention de l'État afin de régulariser le développement économique et de mettre en place des mesures de protection sociale<sup>6</sup>. Le CMTM et le CMTC sont influencés par le modèle syndical britannique (*Trades Union Congress*) et les revendications du *Labor Party*.

### **La Commission des assurances sociales**

Depuis le début du siècle, les milieux syndicaux, dont le CMTM, expriment d'importantes revendications en matière de sécurité sociale et d'assurance pour les travailleurs. Ainsi, dès 1919, le CMTM recommande l'établissement de mesures comme les pensions de vieillesse, les allocations aux mères nécessiteuses et l'assurance chômage<sup>7</sup>. Il les propose dans son mémoire à la Commission royale sur les relations industrielles formée par le gouvernement fédéral. Ces revendications trouveront écho auprès de la Commission des assurances sociales du Québec.

Dans les années 1930, l'ampleur grandissante de la crise force le premier ministre Taschereau à agir. Suite aux fortes pressions des milieux ouvriers, il met sur pied la Commission des assurances sociales en 1930<sup>8</sup>. Dirigée par Édouard Montpetit, secrétaire général de la Faculté des sciences sociales de l'Université de Montréal, elle est formée de divers acteurs sociaux, dont deux membres du clergé, deux représentants du patronat et deux délégués des organisations syndicales. À l'automne 1930, après que le gouvernement ait promis au CMTM qu'il aurait une représentation<sup>9</sup>, le président du Conseil, John T. Foster, est nommé sur la

commission. Le Conseil se réjouit d'ailleurs de cette nomination et des bonnes dispositions du gouvernement à son égard<sup>10</sup>. Cette nomination démontre l'influence du CMTM et des syndicats internationaux sur le gouvernement provincial.

Entre 1930 et 1933, la commission enquête sur les diverses questions liées à la sécurité sociale au Québec et en Europe. Les commissaires ont réalisé un travail d'une ampleur considérable dans un contexte des plus difficile. Bernard Vigod estime, en effet, que le Québec du début des années 1930 n'est pas des plus outillés institutionnellement et intellectuellement pour répondre adéquatement à la crise<sup>11</sup>. Durant ses trois années de travaux, sept rapports sont déposés qui recommandent notamment l'établissement d'un régime de pensions de vieillesse obligatoire et contributoire, la mise en place graduelle d'un régime fédéral d'assurance chômage contributoire et tripartite (État, employé et employeur) et la création d'une société nationale d'hospitalisation<sup>12</sup>. La commission reconnaît aussi la nature structurelle et involontaire du problème du chômage, et ce, sept ans avant que la Commission Rowell-Sirois en arrive à des conclusions similaires<sup>13</sup>. Nous reviendrons plus en détail sur la question du chômage dans la prochaine partie de l'analyse. De façon générale, la commission s'est penchée sur la plupart des revendications des syndicats internationaux et ses recommandations leur seront essentiellement favorables.

C'est graduellement que le gouvernement de Taschereau et ensuite celui de Duplessis adoptent certaines des recommandations de la commission. D'ailleurs, la plupart d'entre elles fondent les revendications du CMTM dans les années 1930.

### **Les allocations aux mères nécessiteuses, les assurances santé et les pensions de vieillesse**

Les allocations aux mères nécessiteuses, c'est à dire à charge d'une famille, et les pensions de vieillesse font partie des nombreuses revendications du CMTM durant la première moitié du XXe siècle<sup>14</sup>. Le Québec accuse un retard à adopter de telles mesures. Le mouvement en faveur des allocations familiales connaît une progression importante durant l'entre-deux-guerres au Canada anglais. En effet, dès 1916, le Manitoba adopte un régime d'allocation, suivra la Saskatchewan en 1917, la Colombie-Britannique et l'Alberta en 1919 et l'Ontario en 1920<sup>15</sup>. Au Québec et dans les provinces maritimes, il faut attendre les années 1930. Le mouvement en faveur des allocations aux mères nécessiteuses s'inscrit dans le contexte de la Première Guerre mondiale. Devant l'incapacité des moyens traditionnels de charité, qui ne sont plus adaptés aux réalités d'une société industrielle et urbanisée, les milieux intellectuels et les gouvernements en viennent à prendre conscience de l'importance de prendre en charge les familles de soldats tués au combat.<sup>16</sup> Dans les années suivantes, la notion s'est élargie à l'ensemble des mères nécessiteuses. Dans l'esprit de l'époque, les allocations aux mères sont intimement liées aux concepts de protection de la famille et du bien-être de l'enfant. On espère ainsi combattre le fractionnement des familles et assurer les meilleures conditions possibles pour le développement de l'enfant<sup>17</sup>. Les allocations ont donc pour but premier d'éviter de séparer la mère de ses enfants. Les revendications du CMTM dans les années 1920 se fondent d'ailleurs sur ce principe<sup>18</sup>.

L'analyse de Veronica Strong-Boag sur le processus ayant mené aux premières

lois en matière d'allocations aux mères est particulièrement intéressante. Elle montre que le mouvement en faveur des allocations aux mères fut soutenu autant par les milieux progressistes, dont les suffragettes, que par les milieux plus conservateurs. Ce soutien s'inscrit bien sûr dans une optique paternaliste, car ces derniers considéraient la femme comme dépendante, et en l'absence du mari, il revenait à l'État de protéger et de subvenir aux besoins de la famille. Par contre, les milieux cléricaux et conservateurs au Québec sont restés hostiles et réfractaires à ce genre d'intervention étatique.

Le régime fédéral des pensions de vieillesse est né dans un contexte similaire. Durant les années suivant la Première Guerre, jugeant la loi des rentes inadéquate, les milieux syndicaux canadiens, dont le CMTC, réclament l'établissement d'un régime de pensions pour les travailleurs<sup>19</sup>. Les revendications syndicales trouvent écho auprès du Parti libéral fédéral en 1919 et elles sont légitimées par un comité des communes en 1925<sup>20</sup>. Après une première tentative infructueuse en 1926 à cause du refus du Sénat, la Chambre des Communes adopte finalement la loi sur les pensions de vieillesse en mars 1927 pour les personnes âgées de 70 ans et plus. Cette loi consacre la mise en place d'un régime non contributoire, financé à 50% par le fédéral dans les provinces qui ont accepté d'y participer<sup>21</sup>. Selon Dennis Guest, le gouvernement libéral de Mackenzie King a opté pour un régime non contributoire et non contraignant pour les provinces dans le but d'éviter le déclenchement d'une querelle constitutionnelle avec ces dernières<sup>22</sup>. Durant les années 1930, le CMTM a posé de sérieuses critiques à l'égard des critères du régime, qu'il juge beaucoup trop restreignant, surtout sur la question de l'âge.

De façon générale, les régimes d'allocations aux mères nécessiteuses et de pensions de vieillesse divergent selon les provinces et ils s'inscrivent dans une logique restrictive et paternaliste. Ces premiers régimes restent donc des formes résiduelles de sécurité sociale. Cependant, avec la crise, certaines provinces, dont le Québec, vont devoir emboîter le pas, et le gouvernement fédéral, devant l'incapacité financière des provinces, est interpellé pour aller plus avant dans ce domaine.

Durant les années de crise, le CMTM, via l'exécutif provincial et le CMTC, va accentuer ses revendications auprès de Québec et Ottawa concernant les allocations et les pensions. Les revendications vont s'articuler autour de deux volets précis : d'abord l'adhésion du Québec au programme fédéral des pensions de vieillesse et l'adoption d'une législation en matière d'allocations aux mères nécessiteuses. Dans un deuxième temps, le Conseil réclame l'amélioration de ces deux régimes, surtout en ce qui a trait aux pensions.

En février 1930, la délégation de l'exécutif provincial du CMTC, dont fait partie Philibert Corriveau, président du CMTM, est reçue par le premier ministre Taschereau et son ministre du Travail, Antonin Galipeault. Lors de cette rencontre, le Conseil présente un mémoire de revendications adoptées démocratiquement en congrès par le CMTC. Les allocations et les pensions figurent bien sûr parmi ces revendications. La délégation soutient qu'il est nécessaire de mettre en place un régime d'allocations aux mères nécessiteuses, car cinq provinces ont déjà un tel régime et que la situation au Québec est aussi urgente que dans le reste du Canada<sup>23</sup>. La délégation demande donc au gouvernement de mettre en place une telle loi ainsi que des bénéficiaires

de maternité<sup>24</sup>. Dans la résolution, il n'est cependant aucunement mention des modalités et des critères d'éligibilité pour un tel régime. On profite aussi de l'occasion pour demander au gouvernement provincial d'adhérer au régime fédéral des pensions de vieillesse. En réponse à ces revendications, le ministre Galipeault demande aux ouvriers d'attendre encore un an afin de connaître les recommandations des travaux de la commission sur les assurances sociales<sup>25</sup>.

Le CMTM continue de revendiquer les deux mesures par la suite<sup>26</sup>. En août 1932, il soumet une résolution au congrès annuel du CMTC lui demandant de faire pression auprès du gouvernement du Québec pour la mise en place également d'un régime d'assurance maladie<sup>27</sup>. Malgré ces demandes et les recommandations de la Commission Montpetit, le gouvernement Taschereau ne bouge guère. Ce n'est qu'en 1937, sous le gouvernement Duplessis, que la province adopte la loi des allocations aux mères nécessiteuses qui reste néanmoins très restrictive. Seules les mères de deux enfants et plus âgés de moins de 16 ans y sont éligibles et les femmes divorcées en sont exclues<sup>28</sup>. Selon Jean Hamelin et Nicole Gagnon, ces mesures limitatives ont pour but de satisfaire le clergé québécois<sup>29</sup>.

Il est important de signaler que durant toute la période, malgré certaines pressions auprès d'Ottawa, le CMTM ne remet aucunement en question l'autorité du gouvernement provincial en matière d'allocations aux mères nécessiteuses. De plus, la question ne semble pas prioritaire pour le Conseil, car les débats la concernant sont rarissimes et il ne remet pas en question le caractère restrictif de la loi de 1937. Même chose pour ce qui est des questions liées à l'assurance maladie. Après que la Commission des assurances sociales ait recommandé la mise en place d'une société

nationale d'hospitalisation, il faut attendre les années 1940 pour que cette revendication soit reprise. Le CMTM est beaucoup plus préoccupé par les questions liées directement aux travailleurs et il se montre beaucoup plus enclin à l'intervention fédérale. Il souhaite la centralisation à Ottawa des secours directs, des mesures pour l'emploi et de l'assurance chômage.

Cependant, le CMTM se montre plus pressant en ce qui a trait aux pensions de vieillesse<sup>30</sup>. Lors de l'assemblée du 4 août 1932, il prépare les résolutions qu'il défendra lors du congrès du CMTC à Hamilton en septembre de la même année. La troisième résolution adoptée par les délégués porte sur l'adoption de la loi de 1927. Le Conseil reconnaît qu'avec l'industrialisation et les bouleversements engendrés par la crise, il est très difficile pour une personne âgée de trouver du travail<sup>31</sup>. Il demande donc au CMTC de faire pression sur le gouvernement fédéral afin qu'il vote une loi qui obligerait les provinces à participer<sup>32</sup>. Le Conseil se montre hostile à l'autonomie provinciale si elle est un frein au bien-être et à l'amélioration des conditions socio-économiques des travailleurs. On note d'ailleurs une certaine exaspération du CMTM à l'égard de la lenteur, voire de l'inaction, du gouvernement provincial sur les questions sociales.

En 1930, le CMTM s'était adressé directement au gouvernement fédéral pour l'inviter à mettre sur pied des programmes sociaux. Le ministre fédéral du Travail, Peter Heenan, a répondu au Conseil en mai 1930<sup>33</sup>. Il l'informe que la Chambre des Communes, sous recommandation du comité permanent, a adopté le principe de l'assurance contre le chômage, la maladie et l'invalidité, basée sur les contributions de

l'État, des employés et des employeurs<sup>34</sup>. Suite à cette lettre, le Conseil adopte une résolution demandant au gouvernement fédéral d'exiger des provinces qu'elles prennent leurs responsabilités en matière d'assurance sociale<sup>35</sup>. Elle exprime une certaine exaspération face au retard de Québec avec l'idée que le fédéral devrait exercer des pressions sur le gouvernement du Québec.

Le CMTM continue de revendiquer auprès du gouvernement québécois. En novembre 1932, il présente à la Commission des assurances sociales un mémoire des syndicats internationaux des chemins de fer (ils ne lui sont pas affiliés) qui recommande des lois de sécurité sociale, dont l'adhésion aux pensions de vieillesse<sup>36</sup>. En août 1933, en prévision du Congrès du CMTC à Windsor, le CMTM présente à nouveau une résolution réclamant l'application de la loi de 1927 au Québec. Cependant, contrairement à l'année précédente, il ne réclame pas une loi fédérale, se contentant de demander au gouvernement provincial d'adhérer au régime fédéral<sup>37</sup>. On évite probablement la recommandation de centraliser au fédéral, car la Commission des assurances sociales a déposé son rapport, accepté par John T. Foster, qui recommande l'adhésion du Québec au régime des pensions de vieillesse<sup>38</sup>. Foster juge d'ailleurs qu'il n'y a plus de raison pour le gouvernement provincial de ne pas y participer puisque le fédéral débourse maintenant 75% des coûts et que les citoyens de la province, via leurs impôts, contribuent à son financement<sup>39</sup>. Il lui apparaît aberrant que les personnes âgées de la province en soient exclues. Il critique d'ailleurs le ministre du Travail du Québec, Charles-Joseph Arcand, pour son inaction dans ce dossier<sup>40</sup>. Il reproche aussi au régime d'être trop restrictif, car l'âge d'éligibilité est trop élevé<sup>41</sup>. Comme les

personnes âgées ont beaucoup de difficulté à trouver du travail, il serait plus adéquat selon lui de fixer le seuil à 65 ou même 60 ans<sup>42</sup>. Il aurait préféré également un régime contributif plutôt que financé entièrement par le gouvernement fédéral<sup>43</sup>.

Lors de cette même assemblée, le vice-président du Conseil, Candice Rochefort, procède à une critique en règle des vertus de la charité traditionnelle, qu'il considère dépassée :

On dit que dans notre province, les institutions de charité, subventionnées par le gouvernement qui a passé, pour leur venir en aide, la Loi de l'Assistance publique, sont appelées à prendre soin des vieillards, que notre peuple, qui a conservé ses traditions de charité chrétienne, a l'habitude de recueillir les siens devenus vieux, et que la loi qui ferait disparaître cette belle coutume est une mauvaise loi. Les temps ont changé. Nos institutions, encombrées, ne peuvent subvenir aux besoins de tous nos vieillards. Nos familles ont été appauvries par la crise. Comment voulez-vous que les jeunes qui ne travaillent plus prennent soin des vieillards? Ils ne peuvent même plus subvenir à leurs propres besoins; ils ont recours à l'État pour subsister<sup>44</sup>.

Avec la crise, on est conscient au CMTM que les échappatoires traditionnelles comme la famille, la charité privée ou religieuse et la vie en campagne ne sont plus en mesure de répondre adéquatement aux besoins des personnes âgées<sup>45</sup>. Le CMTM rejette donc la conception résiduaire de la sécurité sociale et conçoit l'aide aux vieillards comme un problème collectif. Malgré les recommandations favorables de la Commission Montpetit, le gouvernement Taschereau brille par son inaction. Au printemps 1935, le Conseil revient à la

charge affirmant avoir reçu des plaintes que beaucoup de personnes âgées sont forcées de se séparer afin d'avoir accès à l'aide d'organismes de charité<sup>46</sup>. Le délégué Alphéus Mathieu réaffirme l'incapacité et l'inefficacité des organismes de charité et estime que le gouvernement de la province est en mesure de trouver les fonds nécessaires pour participer au programme fédéral. Le Conseil est d'avis que la non-participation du Québec au régime est injuste et illogique puisque la province contribue, via les impôts, à 20% du régime et que ses personnes âgées n'y ont pas accès<sup>47</sup>. Le CMTM décide finalement d'envoyer une demande d'urgence au premier ministre Taschereau<sup>48</sup>. Les revendications du CMTM portent finalement fruit lorsque, le 1<sup>er</sup> août 1936, le gouvernement Taschereau décide d'adhérer au régime des pensions de vieillesse.

De façon générale, malgré quelques exceptions, les revendications du CMTM en matière d'allocations aux mères nécessiteuses, d'assurance maladie et de pensions de vieillesse ne requièrent pas nécessairement une plus grande centralisation fédérale. Le Conseil ne cherche pas nécessairement à remettre en cause les compétences des provinces dans ces dossiers et ses revendications sont généralement adressées au gouvernement provincial. Les résolutions centralisatrices résultent de l'inaction de Québec et elles ont pour but d'exercer une pression sur le gouvernement provincial. L'absence de souci à l'égard de l'autonomie provinciale n'est donc pas nécessairement idéologique, elle repose bien plus sur une exaspération face à la lenteur et à l'immobilisme du gouvernement provincial.

## **Le chômage**

La question du chômage est au cœur des préoccupations des milieux ouvriers depuis la fin du XIXe siècle. Avec l'avènement d'une société industrielle soumise aux cycles économiques, la conception du chômage a évolué durant la première moitié du XXe siècle et le chômeur est de moins en moins perçu comme le responsable de sa situation. Selon Dennis Guest, la conception traditionnelle du chômage, qui rejette les causes de ce dernier sur le dos du chômeur qui n'a su faire preuve de prévoyance, qui manque d'initiative ou encore, qui refuse tout simplement de travailler, est le reliquat d'une société rurale et préindustrielle<sup>49</sup>. Avec l'industrialisation, le travailleur est à la merci de la conjoncture économique et le chômage devient un problème structurel. Prenant conscience de l'ampleur du problème, la Grande-Bretagne adopte d'ailleurs un système d'assurance chômage en 1911, dont le CMTM s'inspire grandement dans ses revendications<sup>50</sup>. Du côté spécifiquement canadien, certaines provinces commencent à s'interroger dès les années 1920 sur les causes du chômage<sup>51</sup>. Selon Struthers, la Première Guerre mondiale ainsi que les crises cycliques de 1913-1915 et 1920 ont fait ressortir l'ampleur et le caractère national du problème du chômage<sup>52</sup>. Durant les années 1920, le gouvernement libéral de Mackenzie King montre un certain intérêt pour cette question, mais l'aide aux chômeurs reste perçue comme relevant de la charité privée et des administrations municipales. La constitution représente d'ailleurs un obstacle de taille à toute intervention fédérale dans ce domaine. Il faut attendre la crise et les élections de 1930 pour que le chômage devienne un enjeu national de première importance.

Comme nous l'avons vu

précédemment, les syndicats internationaux montréalais réclament depuis 1919 l'établissement d'un régime d'assurance chômage. Cette revendication est au premier plan dans les années 1930 alors que le taux de chômage atteint des sommets inégaux partout au pays et que les structures de sécurité sociale sont inadéquates<sup>53</sup>. Les revendications en matière de chômage, de secours directs et de travaux publics ont d'ailleurs occupé une place prépondérante lors des assemblées du CMTM tout au long de la décennie. Le Conseil a reconnu la nature structurelle et le caractère national du chômage, l'incapacité financière des municipalités, dont la ville de Montréal, à prendre en charge les chômeurs, et la nécessité de l'intervention fédérale. Il en prend conscience avant même que les commissions Montpetit et Rowell-Sirois en arrivent aux mêmes conclusions<sup>54</sup>. À la lumière de ces constats, le CMTM a adopté une position nettement centralisatrice, s'est montré critique à l'égard des palliatifs que sont les travaux de secours et les secours directs et a revendiqué l'établissement d'un régime d'assurance chômage contributoire national.

Le CMTM est rapidement saisi par l'ampleur de la crise et la gravité du chômage. Dès le mois de mai 1930, le Conseil, tout en reconnaissant les efforts du gouvernement King, fait pression sur ce dernier afin qu'il force les provinces à prendre leurs responsabilités en matière de chômage, et ce, en vertu de l'Acte de l'Amérique du Nord britannique<sup>55</sup>. Comme nous l'avons vu précédemment, le Conseil se réjouit de l'attitude du ministre Heenan et que la Chambre des communes reconnaisse le principe d'une assurance chômage contributoire<sup>56</sup>. Comme la constitution réserve cette juridiction aux provinces, le Conseil exécutif du CMTM et son président, John T. Foster, sont d'avis que le fédéral

doit, dans les plus brefs délais, convoquer une conférence interprovinciale afin de discuter de ce sujet. Le CMTM reconnaît aussi que le chômage n'est pas un problème provincial et qu'il doit relever du gouvernement fédéral : « Le chômage est une de ces questions qui concernent le Dominion tout entier et ne peut être résolue par un effort local. Toute action projetée pour son amélioration doit, par conséquent, être faite par la nation entière »<sup>57</sup>. Le CMTM démontre ainsi, dès les premiers mois de la crise, une conscience aigüe de la gravité du chômage et de la nécessité d'un remède d'envergure nationale pour le juguler.

La défaite de Mackenzie King et l'arrivée au pouvoir des conservateurs de R. B. Bennett en juillet 1930 ne semblent pas inquiéter le CMTM. Bennett, contrairement à King, a fait du chômage l'un des principaux enjeux de la campagne électorale<sup>58</sup>. Bien que réceptif à la sécurité sociale, le gouvernement King a été incapable de prendre l'initiative et ses décisions ont été teintées par la simple partisanerie<sup>59</sup>. De son côté, Bennett a reconnu à certaines occasions lors de la campagne électorale que le chômage était un problème national et qu'il était du rôle du gouvernement fédéral de remettre les ouvriers au travail<sup>60</sup>. Le nouveau gouvernement a d'ailleurs consacré durant sa première année de mandat d'importants budgets pour les travaux publics<sup>61</sup>. Cependant, la politique de Bennett en matière de lutte au chômage diverge de celle proposée par le CMTM. Pour le premier ministre, l'assurance chômage contributoire est inconcevable et ce n'est d'ailleurs qu'en 1935, à la veille des élections, qu'il se résigne à accepter ce principe. Durant les premières années de son mandat, le gouvernement conservateur fonde sa politique sur des dépenses en travaux



publics et l'accroissement du commerce international<sup>62</sup>. De plus, conscient de la barrière constitutionnelle, le fédéral refuse de financer directement les provinces<sup>63</sup>.

Le CMTM se montre méfiant à l'égard des mesures fédérales qu'il juge insuffisantes et peu profitables aux ouvriers. Le Conseil adopte, en mars 1931, une résolution qui réitère ses demandes pour la mise en place d'un programme d'assurance chômage contributoire<sup>64</sup>. La résolution est particulièrement intéressante puisqu'elle révèle les principes qui animent la vision du Conseil à l'égard de la problématique du chômage :

Le chômage et le manque de travail sont les conséquences inévitables de la présente organisation économique de l'industrie [...] Entendues que l'expérience nous prouve encore qu'avec nos ressources naturelles, la machinerie industrielle et la main d'œuvre efficace, nous pourrions produire en abondance tout ce qui est nécessaire pour les besoins matériels de toute notre population [...] les méthodes actuelles pour obvier au chômage sont non seulement coûteuses en richesse matérielle, mais en capital humain, parce qu'elles mènent vers la dégénération physique et morale et tiennent la plus grande partie de la population dans le péril et voisin de la misère.

La résolution stipule aussi que les milieux industriels et financiers se sont toujours montrés hostiles aux changements dans les structures économiques et que les palliatifs comme l'assistance publique et la charité privée sont inefficaces pour prévenir le retour du chômage. Une copie de la résolution est d'ailleurs envoyée à certains politiciens fédéraux, dont J. S. Woodsworth, le premier ministre Bennett et le ministre du

Travail, G. D. Robertson<sup>65</sup>. On peut donc en déduire que, dès le début de la dépression, les délégués du CMTM sont conscients des problèmes structurels de l'économie industrielle, du caractère inadéquat des mesures d'aides traditionnelles dans une société industrielle et de l'importance de mettre en place des mesures d'envergure nationale pour contrer efficacement les effets pervers de la crise. Il s'agit en quelque sorte d'une approche keynésienne avant l'heure.

Durant la décennie, le Conseil va maintenir sa revendication concernant l'assurance chômage contributoire. Ses délégués aux congrès annuels du CMTC vont proposer des résolutions en ce sens et il va mettre de l'avant de nombreuses études démontrant la nécessité d'un tel régime<sup>66</sup>. Selon Foster, cette mesure, même si elle ne règle pas complètement le problème du chômage, elle en représente néanmoins un palliatif important. Malgré ses imperfections, il considère que le régime d'assurance chômage britannique a eu des effets positifs pour les travailleurs anglais<sup>67</sup>. L'année suivante, le CMTM reçoit Leonard Marsh de l'Université McGill, qui expose les causes et les solutions au problème du chômage. S'inspirant de son homologue anglais Lord Beveridge, c'est lui qui rédigera en 1943 un important rapport sur la sécurité sociale au Canada<sup>68</sup>. Lors du congrès de 1932 à Hamilton, le CMTC considère d'ailleurs qu'après étude sérieuse, l'assurance chômage est la solution la plus efficace pour venir en aide aux chômeurs<sup>69</sup>.

La position du CMTM s'explique en partie par sa conception nationale et structurelle du problème, mais aussi par la prise de conscience de l'incapacité financière des municipalités et même des provinces à prendre en charge cette responsabilité. Le CMTM s'emploie ainsi à

critiquer l'inefficacité des mesures municipales pour aider les chômeurs. En juillet 1932, l'échevin municipal Joseph Schubert, qui est aussi membre de la Commission du chômage de Montréal, expose son rapport sur ce sujet devant le Conseil. Il dénonce le manque de transparence des élus municipaux, démontre que les politiques municipales en matière de chômage ne sont pas adaptées aux besoins des chômeurs et que Montréal, par rapport aux autres villes canadiennes, consacre beaucoup moins de ressources pour aider les chômeurs<sup>70</sup>. En effet, Montréal fait piètre figure en comparaison les autres villes canadiennes. Selon Struthers, les effets de la crise sur les chômeurs furent considérables dans la région montréalaise puisqu'au début de la crise, il n'y avait aucune véritable structure gouvernementale d'assistance publique, mis à part les instances de charité privée<sup>71</sup>. Schubert soutient que la charité privée ne peut suffire : « La charité peut subvenir aux besoins des miséreux quand ces derniers sont en petit nombre, mais quand on les compte par milliers, il n'y a plus de question de charité, et il faut absolument en venir à un système de secours de la part de l'État »<sup>72</sup>. Le CMTM endosse notamment la critique du rapport Schubert qui relève notamment que l'enregistrement du nombre de chômeurs à Montréal est déficient et que la Ville devrait confier cette tâche aux syndicats ouvriers<sup>73</sup>.

Comme le rapport Schubert, le CMTM critique aussi les faibles dépenses de la ville de Montréal pour aider les chômeurs comparativement aux autres villes canadiennes, surtout celles de l'Ouest<sup>74</sup>. Comme la crise s'accroît, le Conseil réalise l'incapacité financière de la Ville et il réclame l'intervention du fédéral dont il juge qu'il détient les ressources nécessaires. Dès juillet 1934, il adopte une résolution en ce sens qui est réitérée en mars 1936<sup>75</sup>. La

question des secours directs a occupé une place importante dans les débats au CMTM où les délégués sont peu enclins à accepter que l'argent public soit donné directement aux sans-emploi. Ils préfèrent de beaucoup que l'on offre du travail et non de la charité aux ouvriers<sup>76</sup>. Les secours directs ne résoudraient pas le problème du chômage et ils maintiendraient les chômeurs dans des conditions de vie inadéquates<sup>77</sup>. Certains délégués y voient même un incitatif à la paresse<sup>78</sup>. Le Conseil montre donc des réticences, mais il croit qu'on ne peut rester indifférents face aux gens dans le besoin<sup>79</sup>. Il recommande trois avenues possibles pour lutter contre le chômage : premièrement, organiser du travail via les travaux publics; à défaut de travail, fournir une aide aux miséreux; et finalement mettre en place des mesures préventives pour lutter contre le chômage futur en instituant un programme d'assurance chômage contributoire<sup>80</sup>. Le CMTM préfère donc l'offre de travail à l'aide en argent, principe qui est endossé aussi par la Commission du chômage de Montréal<sup>81</sup>. Ce qui ne l'empêche pas de se montrer critique face aux travaux de secours mis en place par la municipalité. Durant toute la décennie, on critique aussi les retards et les interruptions dans la conduite des travaux publics<sup>82</sup>.

Finalement, il est important de soulever les inquiétudes du CMTM à l'égard des camps de travail mis en place par le gouvernement fédéral. Le Conseil envoie d'ailleurs une lettre au ministre du Travail en avril 1933 afin d'avoir des explications sur le regroupement des chômeurs célibataires au camp de Valcartier et de recevoir des informations sur les salaires qui leur sont versés<sup>83</sup>. En mars 1936, il ne s'oppose pas au projet du gouvernement fédéral d'employer les chômeurs des camps pour travailler sur les chemins de fer, mais on exige cependant

qu'ils soient payés au tarif habituellement consenti par les compagnies ferroviaires<sup>84</sup>. En avril de la même année, le Conseil écrit à Humphrey Mitchell, directeur des camps, pour s'en assurer<sup>85</sup>. Cette préoccupation relève beaucoup plus d'un réflexe de défense corporatiste, que d'un réel souci du sort des chômeurs. Les syndicats, dont le syndicat des wagonniers, craignent une pression à la baisse sur les salaires si les chômeurs ne sont pas rémunérés selon les termes qu'ils ont négociés<sup>86</sup>.

De façon générale, le CMTM a donc préféré la mise en place d'un programme d'assurance chômage contributoire plutôt que les secours directs et les travaux publics qui ne représentaient que des palliatifs. De plus, ce programme devrait relever du gouvernement fédéral, car on juge que les municipalités et les provinces n'ont pas la capacité financière et qu'il est souhaitable d'intervenir nationalement et de façon uniforme.

### **Le CMTM et les obstacles constitutionnels**

La mise en place de la sécurité sociale au Canada s'est souvent heurtée aux obstacles constitutionnels et sa mise en application au Québec a été beaucoup plus complexe à cause du conservatisme ambiant et la propension des gouvernements Taschereau et Duplessis à se porter à la défense de l'autonomie provinciale. Comme nous l'avons vu précédemment, le Québec a tardé à mettre en place des mesures de protection sociale et il a été très réticent à participer au programme fédéral des pensions de vieillesse. Cette attitude, combinée à certaines hésitations de la part du gouvernement fédéral à empiéter dans les champs de compétences des provinces, a amené le CMTM à réclamer des modifications à la constitution.

À la veille des élections de 1935, R. B. Bennett tente de sauver la mise et propose aux Canadiens un cocktail de mesures sociales appelé le *New Deal canadien*. Malgré son caractère restrictif, le projet de loi sur le placement et l'assurance sociale représente la première tentative de mise en place d'un système d'assurance chômage au Canada. Le projet de loi est essentiellement inspiré d'une loi britannique similaire adoptée la même année<sup>87</sup>. Cependant, le gouvernement Bennett est battu lors des élections et la constitutionnalité du projet de loi est mise en doute par le nouveau gouvernement libéral. La loi est d'ailleurs invalidée par le Conseil privé en 1937<sup>88</sup>. Mackenzie King, coïncé avec le problème du chômage et voulant éviter une querelle constitutionnelle, surtout avec Québec, décida de former une commission sur l'emploi et de soumettre la question de la légitimité de l'intervention fédérale en matière de sécurité sociale à la plus haute cour de justice de l'époque, le Conseil privé à Londres.

Le CMTM est déçu par l'attitude du gouvernement King et il maintient que les lois sociales comme l'assurance chômage doivent être mises en place à l'échelle nationale, et ce, peu importe les obstacles constitutionnels. En novembre 1935, il demande à être entendu aux audiences de la Cour suprême, qui doit se pencher sur la constitutionnalité des législations en matière de travail issues du gouvernement Bennett<sup>89</sup>. Le Conseil mandate d'ailleurs le juriste Charlemagne Rodier afin de défendre son point de vue<sup>90</sup>. Si les lois sociales sont jugées invalides, il défend l'idée que des changements constitutionnels s'imposent et que le gouvernement fédéral devrait convoquer une conférence interprovinciale afin d'amender la constitution<sup>91</sup>.

Le CMTM est donc en faveur d'une

redéfinition du partage des pouvoirs au Canada afin de permettre la mise en place de politiques sociales. Pour le Conseil, s'appuyant sur de nombreuses études, dont les rapports de la Commission Montpetit, il ne fait aucun doute que la question du chômage relève du gouvernement fédéral et les mesures sociales, pour être efficaces et justes, doivent être adoptées et mises en application à l'échelle du pays. Si la constitution pose problème, et bien cette dernière doit être impérativement amendée. L'ampleur de la crise économique rend dysfonctionnel le partage des pouvoirs au Canada.

\*\*\*\*\*

L'analyse des revendications du CMTM en matière de sécurité sociale fait ressortir que l'établissement des pensions de vieillesse, des allocations aux mères nécessiteuses et du programme d'assurance chômage ont fait l'objet de revendications de la part du Conseil depuis le début du siècle. La crise des années 1930 n'a qu'accentué le sentiment d'urgence et l'importance de la mise en place de telles mesures. Ces revendications s'inscrivent dans les fondements idéologiques du CMTM qui propose un projet de société social-démocrate afin de défendre les travailleurs.

## Notes et références

---

<sup>1</sup> Sur cette question, Douglas Owsram traite de l'évolution de la pensée économique ainsi que de l'émergence du keynésianisme dans les milieux universitaires canadiens (Douglas Owsram, *The Government Generation: Canadian Intellectuals and the State, 1900-1945*, Toronto, Toronto University Press, 1986, 402 pages ; « Economic Thought in the 1930 : The Prelude to Keynesianism » *The Canadian Historical Review*, Vol. 66, N. 3, 1985, p. 344-377). De son côté, Barry Ferguson procède à une

La conception centralisatrice du fédéralisme canadien par le Conseil relève de plusieurs facteurs. Le conservatisme et l'immobilisme du gouvernement provincial ne sont pas à négliger, mais l'intérêt du gouvernement King pour la sécurité sociale dans les années 1920 et les mesures du gouvernement Bennett, ont amené le Conseil à privilégier une optique centralisatrice.

Cependant, il est un facteur plus déterminant pour expliquer le point de vue du CMTM. Le chômage lui apparaît comme un problème structurel découlant de l'industrialisation et de l'économie de marché. L'intervention étatique apparaît nécessaire pour protéger les travailleurs des aléas de l'économie. Et comme les municipalités et les provinces n'ont pas la capacité financière de s'en occuper, le gouvernement fédéral apparaît comme le seul palier de gouvernement capable de mettre en place des politiques sociales efficaces. Le CMTM et le CMTC proposent ainsi une conception du rôle de l'État qui sera à la base de l'État-providence canadien et préfigure la révolution keynésienne de l'après-guerre.

---

analyse de l'évolution du libéralisme dans les années 1910-1920 (Barry Ferguson, *Remaking Liberalism: The Intellectual Legacy of Adam Shortt, O. D. Skelton, W. C. Clark, and W.A. Mackintosh, 1890-1925*, Montréal, McGill-Queen's University Press, 1993). Dans un de ses ouvrages, Stéphane Kelly consacre quelques pages sur l'évolution du libéralisme vers l'interventionnisme étatique, ainsi que de la pénétration de ce nouveau libéralisme au sein du Parti libéral du Canada durant les années 1930 (Stéphane Kelly, *Les fins du Canada: Selon*

---

Macdonald, Laurier, Mackenzie King et Trudeau, Montréal, Boréal, 2001, 287 pages).

<sup>2</sup> Dennis Guest qualifie les mesures traditionnelles de sécurité sociale, tels le soutien familial et la charité privée, comme une conception résiduaire de la sécurité sociale reposant sur la responsabilité individuelle (Dennis Guest, *Histoire de la sécurité sociale au Canada*, Montréal, Boréal, 1993, 478 pages).

<sup>3</sup> Jacques Rouillard, *L'expérience syndicale au Québec. Ses rapports avec l'État, la nation et l'opinion publique*, Montréal, VLB éditeur, p. 18-19, 112-114.

<sup>4</sup> Ministère du Travail du Canada, *Organisations des travailleurs au Canada*, 1931; *Le Monde Ouvrier*, 17 janvier 1931, p. 1.

<sup>5</sup> Jacques Rouillard, *op. cit.*, p. 117-134.

<sup>6</sup> Michel Rocard et al, *Qu'est-ce que la social-démocratie?*, Paris, Seuil, 1979, dans *Ibid*, p. 116.

<sup>7</sup> Jacques Rouillard, *op. cit.*, p. 133.

<sup>8</sup> Bernard L. Vigod, « The Quebec Government and the Social Legislation in the 1930s. A Study in the Political Destruction », *Journal of Canadian Studies*, vol. 14, no1 (1979), p. 61.

<sup>9</sup> *Le Monde Ouvrier*, 17 mai 1930, p. 1.

<sup>10</sup> *Le Monde Ouvrier*, 4 octobre 1930, p. 1.

<sup>11</sup> Bernard L. Vigod, *op. cit.*, p. 221.

<sup>12</sup> *Rapports de la Commission des Assurances sociales de Québec*, Province de Québec, 1933. Sur les pensions de vieillesse, voir les recommandations du 5<sup>e</sup> rapport, p 155. Sur le chômage, voir les conclusions du 6<sup>e</sup> rapport, p 261. Sur l'assurance santé, voir les recommandations du 7<sup>e</sup> rapport, p 319.

<sup>13</sup> Dans leurs recommandations, les commissaires stipulent que le chômage est directement lié à la perturbation de l'économie. Ils affirment que le chômage est un problème national et que les remèdes doivent être d'envergure nationale : « L'assurance-chômage, bien qu'elle relève, en vertu de la loi, de

l'autorité provinciale, et bien que, en théorie, elle soit applicable dans le cadre de l'administration provinciale, ne peut être efficacement organisée, pour les raisons données dans cette étude, que dans le cadre national » (*Rapports de la Commission des Assurances sociales du Québec*, 6<sup>e</sup> rapport, p. 261).

<sup>14</sup> Jacques Rouillard, *op. cit.*, p. 133-134.

<sup>15</sup> Veronica Strong-Boag, « Wages for Housework : Mothers' Allowances and the Beginnings of Social Security in Canada », *Journal of Canadian Studies*, vol. 14, no 1 (1979), p. 24-34.

<sup>16</sup> Dennis Guest, *op. cit.*, p. 79-80. De son côté, Veronica Strong-Boag montre que certains intellectuels et hommes politiques, dont Stephen Leacock, J. S. Woodsworth et E. S. Shortt, soulignent l'importance de soutenir les familles afin d'assurer le bien-être des enfants (Veronica Strong-Boag, *loc. cit.*, p. 24.)

<sup>17</sup> Veronica Strong-Boag, *loc. cit.*, p. 24.

<sup>18</sup> Jacques Rouillard, *op. cit.*, p. 247.

<sup>19</sup> Dennis Guest, *op. cit.*, p. 110.

<sup>20</sup> *Ibidem*

<sup>21</sup> *Ibid.*, p. 111 et 113.

<sup>22</sup> *Ibid.*, p. 111.

<sup>23</sup> *La Patrie*, 6 février 1930, p. 2.

<sup>24</sup> *Ibidem*

<sup>25</sup> *Ibidem*

<sup>26</sup> *La Patrie*, 4 août 1933, p. 10.

<sup>27</sup> *L'Illustration*, 6 août 1932, p. 6; *Le Monde Ouvrier*, 6 août 1932, p. 1.

<sup>28</sup> « Loi instituant l'assistance aux mères nécessiteuses » dans Université de Sherbrooke, *Bilan du siècle* [En ligne]. <http://bilan.usherbrooke.ca/voutes/callisto/dhsp3/lois/loi140437.html>

<sup>29</sup> Jean Hamelin et Nicole Gagnon, *Histoire du catholicisme québécois : le XXe siècle, Tome I*, Montréal, Boréal Express, 1984, p. 447

---

<sup>30</sup> *L'Illustration*, 2 décembre 1933, p. 8.

<sup>31</sup> *Le Monde Ouvrier*, 6 août 1932, p. 1.

<sup>32</sup> *La Patrie*, 5 août 1932, p. 6, *Le Monde Ouvrier*, 6 août 1932, p. 1, *L'Illustration*, 6 août 1932, p. 6. Le compte rendu des trois journaux diffère légèrement. Dans *La Patrie*, on mentionne que la résolution demande au CMTC de prier les gouvernements provinciaux d'adopter le régime des pensions de vieillesse alors que dans *Le Monde Ouvrier* et *L'Illustration*, elle exigerait que le gouvernement fédéral adopte une loi fédérale s'appliquant à toutes les provinces.

<sup>33</sup> *Le Monde Ouvrier*, 3 mai 1930, p. 2.

<sup>34</sup> *Ibidem*

<sup>35</sup> *Ibidem*

<sup>36</sup> *Le Monde Ouvrier*, 19 novembre 1932, p. 1.

<sup>37</sup> *Ibid.*, 5 août 1933, p. 1 et 4, *L'Illustration*, 4 août 1933, p. 3.

<sup>38</sup> *Le Monde Ouvrier*, 5 août 1933, p. 1.

<sup>39</sup> Originellement, la loi de 1927 prévoyait que les coûts du régime étaient partagés de part égale entre le fédéral et les provinces. Lors des élections fédérales de 1930, les conservateurs de R. B. Bennett ont promis aux Canadiens que le gouvernement fédéral allait prendre entièrement charge des pensions de vieillesse. La loi est modifiée en 1931, mais à cause des difficultés budgétaires liées à la crise, le gouvernement fédéral ne prend en charge que 75% des coûts (Kenneth Bryden, *Old Age Pensions and Policy Making in Canada*, Montréal, McGill-Queen's University Press, 1974, cité dans Guest, *op. cit.*, p. 403).

<sup>40</sup> *La Patrie*, 4 août 1933, p. 10.

<sup>41</sup> Foster affirme qu'il a difficilement réussi à rallier les commissaires à sa cause et qu'il a réussi à convaincre le président Montpetit de recommander au gouvernement du Québec d'adhérer à la loi en attendant une meilleure mouture (*Le Monde Ouvrier*, 5 août 1933, p. 1 et 4).

---

<sup>42</sup> *Ibidem*.

<sup>43</sup> *L'Illustration*, 2 décembre 1933, p. 8.

<sup>44</sup> *Le Monde Ouvrier*, 5 août 1933, p. 4.

<sup>45</sup> Dennis Guest, *op. cit.*, p. 121-122.

<sup>46</sup> *La Presse*, 3 mai 1935, p. 31.

<sup>47</sup> *Ibidem*

<sup>48</sup> *Le Monde Ouvrier*, 4 mai 1935, p. 4.

<sup>49</sup> Dennis Guest, *op. cit.*, p. 105.

<sup>50</sup> *Ibid.*, p. 107.

<sup>51</sup> Dennis Guest relève plusieurs commissions et conférences qui se sont penchées sur les causes et les remèdes au chômage. L'*Ontario Commission on Unemployment* en 1916 nuance les conceptions traditionnelles associées au chômage et recommande la mise en place de travaux publics pour fournir du travail aux chômeurs. La Conférence nationale de l'industrie en 1919 recommande la mise en place d'un système d'assurance sociale dans le but de protéger les travailleurs, les invalides et les personnes âgées (Dennis Guest, *op. cit.*, p. 105 et 106).

<sup>52</sup> James Struthers, *No fault of their own: unemployment and the Canadian Welfare State, 1914-1941*, Toronto, University of Toronto Press, 1983. p. 12.

<sup>53</sup> Paul-André Linteau, René Durocher, Jean-Claude Robert et François Ricard, *Histoire du Québec contemporain, Tome II : Le Québec depuis 1930*, Montréal, Boréal, 1989, p. 79-80. Le taux de chômage au Canada est passé de 4,2% en 1929 à 27% en 1933. Les auteurs estiment le taux québécois légèrement plus élevé. Pour l'année 1930, ils estiment à 30% le taux de chômage à Montréal.

<sup>54</sup> La Commission Rowell-Sirois constate que seul le gouvernement fédéral est en mesure d'ajuster les politiques fiscales en fonction des conjonctures économiques afin d'assurer des services sociaux à tous les citoyens (*Ibid.*, p. 159-160).

<sup>55</sup> *Le Monde Ouvrier*, 3 mai 1930, p. 1.

---

<sup>56</sup> *Ibidem*

<sup>57</sup> Extrait du rapport du comité exécutif du Conseil présenté lors de l'assemblée du 5 juin 1930 (*Ibid.*, 7 juin 1930, p 1).

<sup>58</sup> James Struthers, *op. cit.*, p. 46; Richard Wilbur, *Le Gouvernement Bennett, 1930-1935*, Brochure historique no 24, La Société historique du Canada, p. 3.

<sup>59</sup> Wilbur rapporte que King, lors des débats en Chambre concernant la question du chômage, a affirmé qu'il ne financerait aucunement les provinces dirigées par des gouvernements conservateurs (Wilbur, *loc. cit.*, p. 3).

<sup>60</sup> Lors de la campagne, il promet à plusieurs reprises qu'il mettrait fin au chômage (*ibidem*).

<sup>61</sup> Selon James Struthers, le gouvernement Bennett a dépensé plus de 20 000 000\$ avec ses premières mesures de lutttes au chômage, davantage que tout ce que le gouvernement fédéral a dépensé durant les années 1920 en ce domaine (James Struthers, *op. cit.*, p. 47).

<sup>62</sup> Richard Wilbur, *loc. cit.*, p. 5.

<sup>63</sup> *Ibidem*.

<sup>64</sup> *Le Monde Ouvrier*, 21 mars 1931, p. 1.

<sup>65</sup> *Ibidem*

<sup>66</sup> *L'Illustration*, 22 mai 1931, p. 8.

<sup>67</sup> *Le Monde Ouvrier*, 23 mai 1931, p. 1.

<sup>68</sup> *L'Illustration*, 22 avril 1932, p. 11.

<sup>69</sup> *Le Monde Ouvrier*, 8 octobre 1932, p. 1.

<sup>70</sup> *La Patrie*, 8 juillet 1932, p. 14.

<sup>71</sup> James Struthers, *op. cit.*, p. 49.

<sup>72</sup> *La Patrie*, 8 juillet 1932, p. 14. Joseph Schubert présenta plusieurs autres conférences aux réunions du CMTM durant les années 1930. Lors d'une assemblée d'octobre 1933, il explique aux délégués que le régime des secours directs mène la ville de Montréal à la banqueroute et que le gouvernement fédéral devrait en assurer la totalité des coûts. De plus, Schubert considère le chômage comme le

symptôme d'un dérangement socio-économique et il insiste sur l'importance de mettre en place des mécanismes visant à le résorber (*Le Monde Ouvrier*, 7 octobre 1933, p. 2).

<sup>73</sup> *Le Monde Ouvrier*, 8 octobre 1932, p. 1.

<sup>74</sup> *La Presse*, 6 octobre 1932, p. 17, 7 octobre 1932, p. 14.

<sup>75</sup> *L'Illustration*, 20 juillet 1934, p. 2; 6 mars 1936, p. 3. .

<sup>76</sup> *La Presse*, 4 novembre 1932, p. 7.

<sup>77</sup> *Ibidem*

<sup>78</sup> *Ibidem*

<sup>79</sup> *Ibidem*

<sup>80</sup> *Le Monde Ouvrier*, 5 novembre 1932, p. 1, *La Patrie*, 18 novembre 1932, p. 2. Selon le CMTM, il est impossible de répondre aux dépenses d'une famille moyenne avec moins d'un dollar par jour.

<sup>81</sup> *La Presse*, 19 octobre 1934, p. 21, *L'Illustration*, 14 octobre 1934, p. 3. Le CMTM va réitérer en 1936 le principe qu'il est préférable de fournir du travail aux chômeurs plutôt que des secours directs (*Le Monde Ouvrier*, 6 juin 1936, p. 1).

<sup>82</sup> *Le Monde Ouvrier.*, 6 juin 1931, p. 1, 21 novembre 1931, p. 1, 5 novembre 1932, p. 1, *L'Illustration*, 6 novembre 1931, p. 28.

<sup>83</sup> *La Patrie*, 21 avril 1933, p. 14, *La Presse*, 21 avril 1933, p. 27.

<sup>84</sup> *Le Monde Ouvrier*, 21 mars 1936, p. 1.

<sup>85</sup> *Le Monde Ouvrier*, 4 avril 1936, p. 5.

<sup>86</sup> *Le Monde Ouvrier*, 21 mars 1936, p. 1.

<sup>87</sup> Dennis Guest, *op. cit.*, p. 128.

<sup>88</sup> *Ibid.*, p 129-130, 132.

<sup>89</sup> *Le Monde Ouvrier*, 9 novembre 1935, p. 1, *La Presse*, 8 novembre 1935, p. 2 et *L'Illustration*, 8 novembre 1935, p. 2. Outre la loi sur le placement et l'assurance sociale, le gouvernement Bennett introduit certaines

---

législations concernant la réglementation des heures de travail, le salaire minimum et le repos hebdomadaire (Dennis Guest, *op. cit.*, p 129).

<sup>90</sup> Une copie de cette résolution fut d'ailleurs envoyée au premier ministre ainsi qu'au ministre de la Justice, Ernest Lapointe, afin d'obtenir l'autorisation du gouvernement à être représenté à la Cour suprême (*Le Monde Ouvrier*, 9 novembre 1935, p. 1).

<sup>91</sup> *Ibidem*



## Exposition

### La *Montreal Cotton* de Salaberry-de-Valleyfield, exposition permanente du Musée de société des Deux- Rives

---

**Mathieu Tremblay**

MUSO, responsable des collections et des expositions

---

La Montreal Cotton est omniprésente dans le paysage de Salaberry-de-Valleyfield et ce, plus de 20 ans après sa fermeture définitive. Ses activités ont eu des répercussions importantes sur la vie publique et privée des Campivallensiens.

L'usine s'est implantée en 1873, en plein milieu de la ville. Elle ressemblait à un château médiéval avec ses grosses pierres grises, ses tours à créneaux, ses ponts qui enjambaient les bras d'aménée et ses quartiers de travailleurs aux caractéristiques particulières. Son sifflet était entendu à des kilomètres à la ronde, rythmant la vie de tous les habitants.

L'année 2014 marque pour le Musée de société des Deux-Rives l'ouverture de sa toute première exposition permanente consacrée à cette histoire humaine et sociale, au cœur d'une industrie du textile au Canada. Une première au pays! En voici une brève présentation.

#### **Au cœur du fleuve**

La position géographique et la puissance hydraulique de la rivière Saint-Charles (le prolongement du St-Laurent par le sud) éveillent l'intérêt d'investisseurs qui décident d'établir une usine de fabrication de coton à Salaberry-de-Valleyfield. Celle-ci prend le nom de Montreal Cotton Company (MOCO).

À partir des années 1890 jusqu'à la fin des années 1950, elle est la plus grande usine de textile au Canada. À son apogée, elle emploie plus de 3000 personnes et produit un large éventail d'articles.

Suivant des années d'instabilité, de concurrence et de revendications syndicales majeures, la MOCO démantèle ses vieux moulins en 1971 et cesse complètement ses opérations en 1992 après 118 ans d'existence.

#### **Une histoire de gros sous**

L'histoire de la MOCO est une histoire de risques financiers, de gens dont les moyens

et les ambitions ont façonné l'entrée du pays dans l'ère de la modernité au tournant du 19<sup>e</sup> siècle.

Nous sommes à l'époque de grandes idées. Les fondateurs et investisseurs sont généralement d'origine britannique, ceux de la MOCO ne font pas exception. Ils appartiennent à un cercle fermé d'entrepreneurs issus du *Golden Square Mile* et ils n'ont aucune limite. Ils sont marchands, banquiers, politiciens, ne connaissent rien au coton ou presque, mais osent.

La première année, 5000 actions à 100 \$ sont émises, le capital vaut un million, neuf ans plus tard. Les actions ordinaires donnent un rendement de 98% annuellement! La MOCO devient un grand propriétaire terrien en faisant l'acquisition de plus 400 arpents sur le territoire connu aujourd'hui sous le nom de Grande-Île.

Il obtient le contrôle quasi exclusif et illimité des lots hydrauliques, alors les plus puissants du Bas-Canada.

### **Une histoire de vie**

On vient de partout pour travailler à la MOCO. C'est l'époque où l'on quitte la terre en quête d'une vie meilleure. De la vie rurale, on passe à la vie urbaine. L'attrait des villes et des salaires stables provoque un mouvement d'émigration à l'intérieur de la province, et les usines de filatures comme celles de Salaberry-de-Valleyfield ne font pas exception.

On vient aussi d'Europe, principalement de la Grande-Bretagne, berceau des grandes idées de l'industrialisation. Des agents recruteurs s'installent en Angleterre pour louer la *Montreal Cotton* de Valleyfield. Des ouvriers spécialisés d'origines écossaise, irlandaise et anglaise s'installent dans le

quartier des Anglais où l'on y retrouve habitations, écoles, églises et loisirs.

### **Une histoire de combat**

À partir de la fin du 19<sup>e</sup> siècle jusque dans les années 1920, des familles entières travaillent à la MOCO pour un salaire familial. Les femmes et les enfants totalisent la plus grande proportion des ouvriers dans le monde du textile. En 1881, 41% des emplois sont tenus par des femmes et 31% par des enfants de moins de 16 ans.

Au début du 20<sup>e</sup> siècle, pour une semaine de 60 heures de travail, un homme qualifié gagne de 5 \$ à 6 \$, une femme environ 3 \$ et un enfant entre 1,50 \$ et 1,80 \$.

Le travail en filature est difficile. Afin de prévenir la cassure du fil produit, on garde un niveau d'humidité constant dans les pièces, ce qui entraîne des problèmes majeurs de santé pour les travailleurs. De plus les métiers à tisser produisent un bruit assourdissant et une vibration constante.

À la fin des années 1900, les travailleurs de la MOCO détiennent le taux de mortalité le plus élevé dans l'industrie de la fabrication. Il faut attendre les années 1950 pour voir les conditions s'améliorer.

L'ensemble de ces facteurs amena des revendications épiques de la part des ouvriers. L'industrie du coton est l'un des premiers secteurs où les femmes joignent des syndicats. À la MOCO, les premières revendications et grèves surviennent dès 1875. On réclame des augmentations de salaires et de meilleures conditions de travail.

Les grèves touchent non seulement les travailleurs de l'usine, mais toute la communauté. Le clergé canadien-français (notamment sous l'égide du futur cardinal Léger à Salaberry-de-Valleyfield) voit d'un

mauvais œil les revendications et se range la plupart du temps aux arguments du patronat. L'ouvrier se retrouve alors pris entre ses luttes pour améliorer ses conditions de travail et la portée de sa foi.

Des grèves à la MOCO... il y en a eu plus d'une! Les revendications de 1906 regroupent l'ensemble des travailleurs du textile. Ils obtiennent du gouvernement la suppression du travail des enfants de moins de 14 ans dans les filatures, et insistent pour que les enfants analphabètes de 14 à 16 ans suivent des cours du soir.

La grève de 1937 laisse un goût amer chez les ouvriers précurseurs de la grande mouvance de revendications qui arrivera 10 ans plus tard. La Deuxième Guerre mondiale avait apporté de nombreux bénéfices aux ouvriers ainsi qu'aux compagnies. Toutefois le retour à la vie civile apporte un durcissement du patronat et la répression du gouvernement de Duplessis envers le mouvement ouvrier.

Les syndicats se solidifient et revendiquent la semaine de 40 heures avec une augmentation de 0,15 \$ l'heure, deux semaines de vacances et des indemnités pour maladie et accidents, ainsi que l'élimination du travail le samedi soir et le dimanche.

L'usine de Salaberry-de-Valleyfield voit alors un moment de l'histoire s'écrire. La grève de 1946 met de l'avant une page du syndicalisme trop souvent oubliée dans nos grands livres d'histoire. Les filatures montréalaises voient leurs accréditations

syndicales reconnues, mais le gouvernement refuse celle de Valleyfield. La grève est déclarée illégale et durera 100 jours.

Des personnages clés, dont Madeleine Parent et Robert Kent Rowley, arriveront à faire négocier la première convention collective de l'histoire de la *Montreal Cotton*. Cette grève frappa tellement l'imaginaire que certains y voient les premiers pas de la Révolution tranquille.

### **L'étoffe d'une ville**

*L'étoffe d'une ville : Montreal Cotton Co.* est une exposition tramée de plusieurs histoires qui se mêlent et s'enchaînent. À travers une cinquantaine de témoignages audio-vidéos d'anciens travailleurs, des centaines de photographies et des artefacts significatifs (ballots de coton, sifflet de l'usine, grand livre de paie, outils fabriqués par des employés, *smock* vert porté par les ouvrières, réplique d'un métier à tisser, etc.) elle vous fait découvrir l'histoire du textile et de l'industrialisation au Canada, au début du 20<sup>e</sup> siècle.

Si la *Montreal Cotton* ne fut pas la première industrie à s'installer sur les berges de la baie St-François, elle fut la plus importante et a grandement marqué son paysage urbain et social.

Le Musée de société des Deux-Rives vous invite à découvrir, vivre ou revivre une page d'histoire trop peu illustrée et étayée jusqu'à maintenant. Une grande exposition à ne pas manquer!



© collections du MUSO

## Archives

### Localisation des fonds d'archives des fédérations de la CSN

---

**Yves Lacroix**

archiviste, CSN

---

Fédération de la métallurgie (FM)	Service des communications de la CSN
Fédération de la santé et des services sociaux (FSSS)	Service des communications de la CSN
Fédération de l'industrie manufacturière (FIM)	Service des communications de la CSN
Fédération des cercles d'étude	Service des communications de la CSN
Fédération des employées et employés de services publics de la CSN (FEESP)	Service des communications de la CSN
Fédération des métiers de l'imprimerie du Canada	Service des communications de la CSN
Fédération des professionnelles (FP)	Service des communications de la CSN
Fédération des syndicats des mines, de la métallurgie et des produits chimiques (CSN)	SAHRA (Centre d'archives de la région de Thetford) <sup>1</sup>
Fédération des travailleurs du bois ouvré du Canada	Service des communications de la CSN
Fédération du commerce (FC)	Service des communications de la CSN
Fédération du textile	Service des communications de la CSN
Fédération nationale des communications (FNC)	Service des communications de la CSN
Fédération nationale des employés de l'industrie minière	Service des communications de la CSN
Fédération nationale des enseignantes et des enseignants du Québec (FNEEQ-CSN)	Service des communications de la CSN

Fédération nationale du meuble inc.	Service des communications de la CSN
Fédération ouvrière mutuelle du Nord	Service des communications de la CSN
Fédération des travailleurs du papier et de la forêt (FTPF)	Service des communications de la CSN
Fédération des travailleurs du papier et de la forêt (FTPF)	BAnQ Québec <sup>2</sup>

## Notes et références

---

<sup>1</sup> <http://www.sahra.qc.ca/P005/P005.html>

<sup>2</sup>

[http://pistard.banq.qc.ca/unite\\_chercheurs/unite\\_fonds?p\\_anqid=201411041429062630&p\\_centre=03Q&p\\_classe=P&p\\_fonds=623](http://pistard.banq.qc.ca/unite_chercheurs/unite_fonds?p_anqid=201411041429062630&p_centre=03Q&p_classe=P&p_fonds=623)

## Fonds d'archives du Centre d'histoire et d'archives du travail (CHAT)

En vertu de sa politique d'acquisitions, le Centre d'histoire et d'archives du travail recueille des fonds d'archives de syndicats et de syndicalistes, d'organismes et d'individus liés au monde du travail (accidenté-e-s du travail, chômeurs, etc.).

Voici la liste des fonds consultables au CHAT. Pour consultation, communiquez avec Marc Comby au courriel suivant: chat2012synd@gmail.com.

### **P1 - Fonds Conseil conjoint québécois de l'Union internationale des ouvriers du vêtement pour dames**

1934-1995. - 0,45 ml de documents textuels.  
- 89 photographies. - 5 publications. - 1 calendriers.

(instrument de recherche :  
[http://www.archivesquebecoisesdutravail.org/CHAT/PDF/uiovd\\_description-p1.pdf](http://www.archivesquebecoisesdutravail.org/CHAT/PDF/uiovd_description-p1.pdf))

### **P2 - Fonds des Caisses de retraite de Bien-être des industries de la mode du Québec UIOVD**

1961-2002. - 0,31 ml de documents textuels.  
- 57 photographies.

(instrument de recherche :  
[http://www.archivesquebecoisesdutravail.org/CHAT/PDF/caisses\\_uiovd\\_description-2.pdf](http://www.archivesquebecoisesdutravail.org/CHAT/PDF/caisses_uiovd_description-2.pdf))

### **P3 - Fonds du Bureau conjoint de Montréal des Travailleurs amalgamés du vêtement d'Amérique (TAVA).**

1941-1976. - 0,32 ml de documents textuels.  
- environ 252 publications. - 10 photographies. - 2 plaques d'imprimerie. - 4 documents audio. environ 57 photographies.

(instrument de recherche :  
[http://www.archivesquebecoisesdutravail.org/CHAT/PDF/tava\\_description-5.pdf](http://www.archivesquebecoisesdutravail.org/CHAT/PDF/tava_description-5.pdf))

### **P4 - Fonds Bureau conjoint de Montréal des Travailleurs amalgamés du vêtement et du textile (TAVT)**

1976-1994. - 13 cm de documents textuels. - 73 publications. - 1 calendrier.

(instrument de recherche :  
[http://www.archivesquebecoisesdutravail.org/CHAT/PDF/tavt\\_description-p4.pdf](http://www.archivesquebecoisesdutravail.org/CHAT/PDF/tavt_description-p4.pdf))

### **P5 - Fonds Caisse d'assurance et de retraite des Travailleurs amalgamés du vêtement de la Province de Québec (CARTAV)**

1946-1998. - 12 cm de documents textuels.

(instrument de recherche :  
[http://www.archivesquebecoisesdutravail.org/CHAT/PDF/caisse\\_amalgames\\_descriptio-n-p5.pdf](http://www.archivesquebecoisesdutravail.org/CHAT/PDF/caisse_amalgames_descriptio-n-p5.pdf))

**P6 - Fonds Bureau conjoint de Montréal du Syndicat du vêtement, textiles et autres industries (SVTI/UNITE)**

1995-2004. - 15,5 cm de documents textuels. - 9 publications.

(instrument de recherche :  
[http://www.archivesquebecoisesdutravail.org/CHAT/PDF/stvi\\_description\\_p6.pdf](http://www.archivesquebecoisesdutravail.org/CHAT/PDF/stvi_description_p6.pdf))

**P7 - Fonds de l'Union typographique de Montréal - section locale 176- (Montreal Typographical union)**

1887-1965. - 12 cm de documents textuels.

(instrument de recherche :  
[http://www.archivesquebecoisesdutravail.org/CHAT/PDF/local\\_176\\_description\\_p7.pdf](http://www.archivesquebecoisesdutravail.org/CHAT/PDF/local_176_description_p7.pdf))

**P8 - Fonds de l'Union typographique de Montréal - section locale 145**

1887-1986. - 4 cm de documents textuels.

(instrument de recherche :  
[http://www.archivesquebecoisesdutravail.org/CHAT/PDF/local\\_145\\_description\\_p8.pdf](http://www.archivesquebecoisesdutravail.org/CHAT/PDF/local_145_description_p8.pdf))

**P10 - Fonds Colette Bernier**

1974-2014. - 19 cm de documents textuels. - 65 publications. - 2 documents électroniques. - 1 cassette audio. - 5 dépliant.

(instrument de recherche :  
[http://www.archivesquebecoisesdutravail.org/CHAT/PDF/bernier\\_description-p10.pdf](http://www.archivesquebecoisesdutravail.org/CHAT/PDF/bernier_description-p10.pdf))



## Vitrine du livre

### Vient de paraître



**Benoît Marsan, «*Battez-vous, ne vous laissez pas affamer!*» - *Les communistes et la lutte des sans-emploi pendant la Grande Dépression*, M éditeur, Saint-Joseph-du-Lac, 2014, 128 pages.**

« *Contribution à l'histoire des vaincus et des laissés-pour-compte, ces hommes et ces femmes trop souvent oubliés par l'histoire officielle* », cet essai d'histoire sociale, œuvre d'un historien et organisateur communautaire, veut surtout saluer la résistance ouvrière à la logique capitaliste. En 1930, la crise économique engendre un chômage massif à Montréal. Le Parti communiste du Canada (PCC),

peu présent au Québec jusque-là, entreprend alors de mobiliser les sans-emploi, en leur faisant prendre conscience, contre le discours dominant, qu'ils ne sont pas responsables de leur situation difficile et qu'ils doivent se battre pour obtenir justice. D'abord peu réceptifs aux mots d'ordre du PCC, de nombreux travailleurs et chômeurs francophones, surtout à partir de 1934, se font, sans nécessairement devenir communistes, militants, malgré la violente répression policière, appuyée par *Le Devoir*, qui s'abat sur eux. Malgré son style académique, cet ouvrage a le mérite d'explorer une facette méconnue de notre histoire.



**Serge Roy, *Le néolibéralisme à l'assaut des services publics, 1981-2011*, M Éditeur, Saint-Joseph du Lac, 2012, 208p.**

Quels sont les liens entre les viaducs qui s'écroulent, la corruption endémique, la

sous-traitance, les coupes dans l'assistance sociale, le bradage des services de l'État à l'entreprise privée, le pelletage de responsabilités aux municipalités, la dégradation des services aux citoyennes et les politiques néolibérales?