

# Histoire

des débardeurs du port de Montréal



La vie au travail

# MOT DE VOTRE COMITÉ D'HISTOIRE

**Consœurs, confrères débardeurs, c'est avec grand plaisir que nous vous présentons la première publication entièrement consacrée à notre histoire.**

Lors de la création de l'Atelier d'histoire des débardeurs du port de Montréal, le 13 mars 2012, les fondateurs ont convenu d'axer leurs travaux autour du récit de la vie professionnelle, syndicale et sociale des débardeurs. Car si le port a longtemps été considéré comme le cœur économique de Montréal, les débardeurs en constituaient, et en constituent encore aujourd'hui, l'âme productrice.



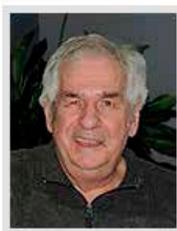
Tout porte à croire que beaucoup de choses ont été dites ou écrites au sujet de ces courageux travailleurs, mais en réalité, outre l'histoire du port de Montréal elle-même, très peu de textes ont été rédigés à propos de ceux qui y œuvraient au jour le jour.

Ce premier numéro s'intéresse aux différentes méthodes de travail et aux nombreuses occupations qui composaient le quotidien de nos prédécesseurs à une époque pas si lointaine.

Écrire, monter et éditer un tel document requiert évidemment un important travail d'équipe. Vous trouverez, dans ces pages, les noms des différents collaborateurs qui ont rendu possible sa réalisation.

Bonne lecture,

Jean-Pierre Collin, Normand Ferguson et Denis Bourassa



Administrateurs de votre  
Comité d'histoire

## SOMMAIRE

Remerciements.....	3
Le port en mutation.....	4
Le bord de l'eau.....	6
Le travail de débardage.....	8
Les gangs.....	10
Les exigences du métier.....	12
Les contremaîtres.....	14
La précarité du travail.....	16
Les systèmes de levage.....	18
Les outils de débardage.....	20
La manutention du grain.....	22
Les méthodes de débardage.....	24
L'arrivée des conteneurs.....	26
La fin des gangs.....	28
Bibliographie.....	30
Photographies et images.....	31

À la mémoire de tous ceux qui nous ont précédés sur les quais et  
comme témoignage à tous ceux qui nous y succéderont.



## Remerciements

L'Atelier d'histoire des débardeurs du port de Montréal tient à remercier toutes les personnes impliquées de près ou de loin dans la réalisation de cette revue qui n'auraient pas été nommées ici.

Il faut également souligner l'apport des membres du Conseil d'administration du Syndicat des débardeurs du local 375 dans la création de cette revue. Il va sans dire que toute cette aventure n'aurait pu se matérialiser sans leur contribution financière, matérielle et humaine.

## Textes et recherches

Étienne Martel



Auteur de la maîtrise en histoire : Une vie de débardeur: troubles et changements au port de Montréal (1960-1975), UQAM, 2014

## Coordonnateur du projet et conseiller à la réalisation

Stéphane Longpré



Conseiller syndical à l'information du syndicat des débardeurs SFCP, section locale 375

## Infographie, mise en page et graphisme

Eric Morin



Débardeur et membre du comité d'information du syndicat des débardeurs SFCP, section locale 375

## Correction des textes

Alexandra Gosselin

Vérificatrice  
Service de correction  
Le Correcteur (lecorrecteur.ca)

## Impression et distribution

Syndicat des débardeurs SFCP,  
section locale 375  
7020 rue Notre-Dame est  
Montréal, Québec H1N 3L6

Parution Automne 2016, Bibliothèque et Archives nationale du Québec  
Numéro de convention de poste-publication #40667509  
ISSN: #1705-6829 #40667509

# LE PORT EN MUTATION

On oublie trop souvent l'importance qu'a eu (et qu'a encore) le port sur l'essor de Montréal et du Canada. En effet, en raison des rapides de Lachine, le port de Montréal a longtemps constitué un passage obligé entre le bassin des Grands Lacs et le reste du monde. Toutefois, les installations portuaires désuètes et la baisse importante du trafic maritime ont exigé la modification en profondeur des pratiques centenaires du port et de ses milliers de travailleurs. La longue et tumultueuse histoire des débardeurs, ces hommes engagés pour charger et décharger les bateaux, a été irrémédiablement transformée lorsque le nouveau monde du port a englouti une grande partie de l'art de faire et de vivre de l'ancien monde du bord de l'eau. Tandis qu'hier les grand-pères obtenaient un modeste salaire en déchargeant de lourdes marchandises à la main et au crochet, les petits-fils gagnent aujourd'hui honorablement leur vie en pilotant de la machinerie soulevant des poids titanesques. Que s'est-il donc passé?

## Les débardeurs d'hier à aujourd'hui



La période de 1960 à 1975 marque la rupture entre l'ancien et le nouveau monde des quais. Devant l'ampleur des changements que vit l'industrie du débardage dans le monde, les différents acteurs du port de Montréal doivent redéfinir l'organisation et les méthodes de travail sur de nouvelles bases. Les débardeurs y gagnent une sécurité d'emploi complète et de meilleures conditions de travail; au prix d'une grande partie de leurs effectifs et de l'obligation de céder le contrôle de la main-d'œuvre à l'Association des Employeurs Maritimes. Anciens adversaires protégeant jalousement leurs propres champs d'expertise, le patronat et le syndicat doivent maintenant apprendre à vivre ensemble. Pour le meilleur et pour le pire...

D'une  
domination  
économique  
à l'autre



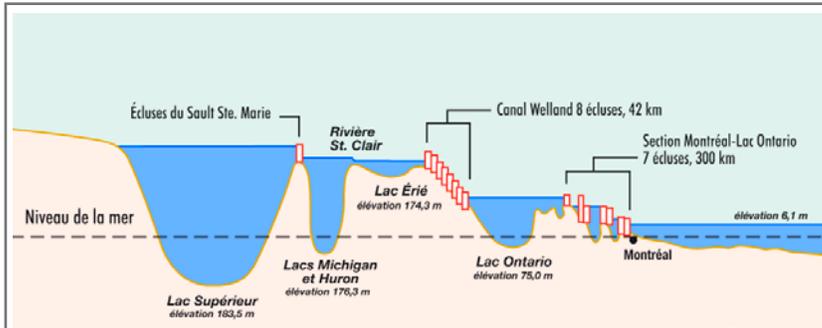
Jusqu'aux années 1920, la Grande-Bretagne est le principal partenaire économique du Canada et de Montréal. Épuisé par la Première Guerre mondiale, l'Empire britannique perd son titre aux mains des États-Unis.



Le centre du pouvoir du Canada commence alors à se déplacer vers les Grands Lacs. Néanmoins, il faudra encore 50 ans à Toronto pour détrôner l'ancienne métropole qui a dominé le Canada durant plus d'un siècle. On peut aujourd'hui considérer que l'Expo 67 a été le chant du cygne de Montréal.



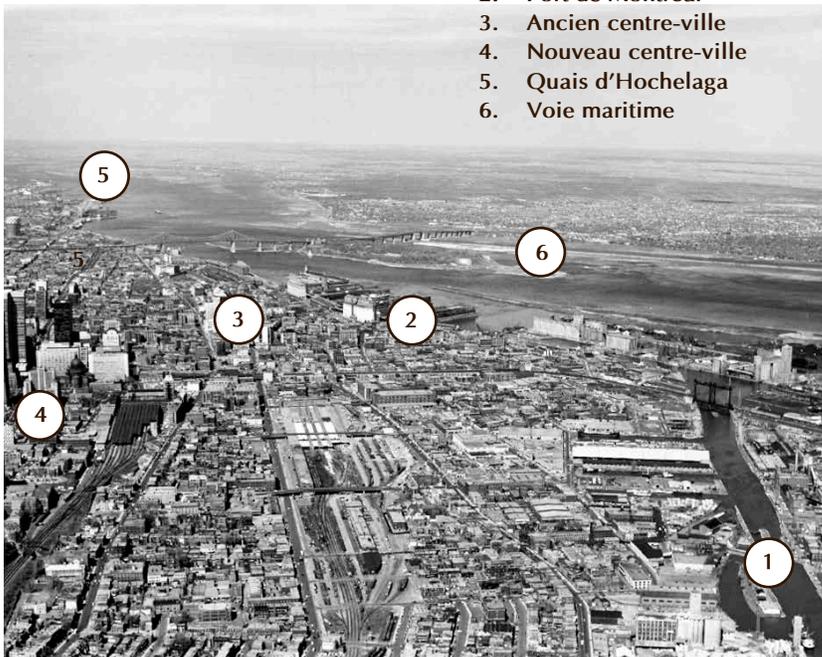
# De l'Atlantique au lac Supérieur



La quête d'un accès direct entre l'océan Atlantique et les Grands Lacs pour les transocéaniques a été confrontée à d'importants défis. Jusqu'au XIXe siècle, les gros navires doivent s'arrêter à Québec en raison du manque de profondeur du Saint-Laurent. Grâce au creusement d'un chenal dans le fleuve à partir de 1854, Montréal prend l'ascendant sur la vieille capitale et devient la métropole incontestée du Canada. Il faudra attendre l'ouverture de la voie maritime du Saint-Laurent en 1959 pour voir des transocéaniques atteindre finalement les Grands Lacs. On cesse alors d'utiliser plusieurs écluses, dont celle du canal Lachine.

## Montréal en 1963

1. Canal Lachine
2. Port de Montréal
3. Ancien centre-ville
4. Nouveau centre-ville
5. Quais d'Hochelaga
6. Voie maritime



## D'hier à aujourd'hui

### LE DÉBARDAGE

1934



La technique ancestrale engendre plusieurs ruptures de charge, c'est-à-dire des transferts de marchandises lors d'un trajet. Évidemment, cette façon de faire exige énormément de force brute.

La conteneurisation a uniformisé les méthodes de travail tout en diminuant la demande en force humaine. Aujourd'hui, près de la moitié des marchandises transitant à Montréal sont des conteneurs.

2015



### LES GRUES

1908



En 1908, cette grue flottante devient la plus puissante du port avec une capacité de 75 tonnes. La plupart des équipements mécanisés sont alors la propriété des autorités du port qui les louent aux compagnies de débardage.

Installée à Contrecoeur en 2014, cette grue sur rail a une capacité de levage de 120 tonnes. Les grues portuaires les plus puissantes soulèvent aujourd'hui des charges supérieures à 300 tonnes.

2015



### LES TÂCHES

1960



Le travail de débardage est exigeant de la cale jusqu'au hangar. Ici, Omer St-Pierre, « un grand sec d'Orléans » pose dignement avec un chariot rempli à pleine capacité.

La quasi-totalité du débardage est mécanisée: la dextérité fine et une grande capacité de concentration sont des qualités recherchées.

2015



# LE BORD DE L'EAU

Jusqu'au XXe siècle, les améliorations apportées au port sont très limitées : tant le savoir technique que les conditions hivernales empêchent l'expansion des installations portuaires. Généralement, le déchargement est assez élémentaire : la marchandise est directement placée sur le quai ou dans un hangar de fortune qu'on démantèle avant l'arrivée des glaces.

Le port prend véritablement son aspect moderne à la suite de l'édification de la jetée Mackay en 1898. Puis de 1899 à 1920, on érige une dizaine de quais à haut niveau en béton et une vingtaine de hangars permanents en acier pouvant stocker des marchandises de manière sécuritaire à longueur d'année.

À la suite de fortes pressions de la bourgeoisie canadienne-française, on érige plusieurs quais dans l'est de l'île de Montréal entre 1891 et 1913, notamment dans Hochelaga et Maisonneuve. Les installations portuaires de l'est montréalais sont surtout aménagées pour recevoir les marchandises en vrac comme le sucre, le grain, le ciment et le pétrole.

À partir de 1955, un fort mouvement migratoire se dessine vers l'est de la ville. Dès 1964, les hangars ont déjà comblé le territoire riverain situé entre le pont Jacques-Cartier et les quais d'Hochelaga-Maisonneuve. Puis, en raison de la transformation des méthodes de débardage, on déplace les activités du port vers Longue-Pointe dans les années 1970.

## Conditions extrêmes



Scène habituelle de l'une des nombreuses inondations printanières qui ont accablé le port et la ville avant la modernisation des installations. Un mur de protection est finalement construit en 1898 afin d'éviter ce genre d'événement fâcheux.

1870

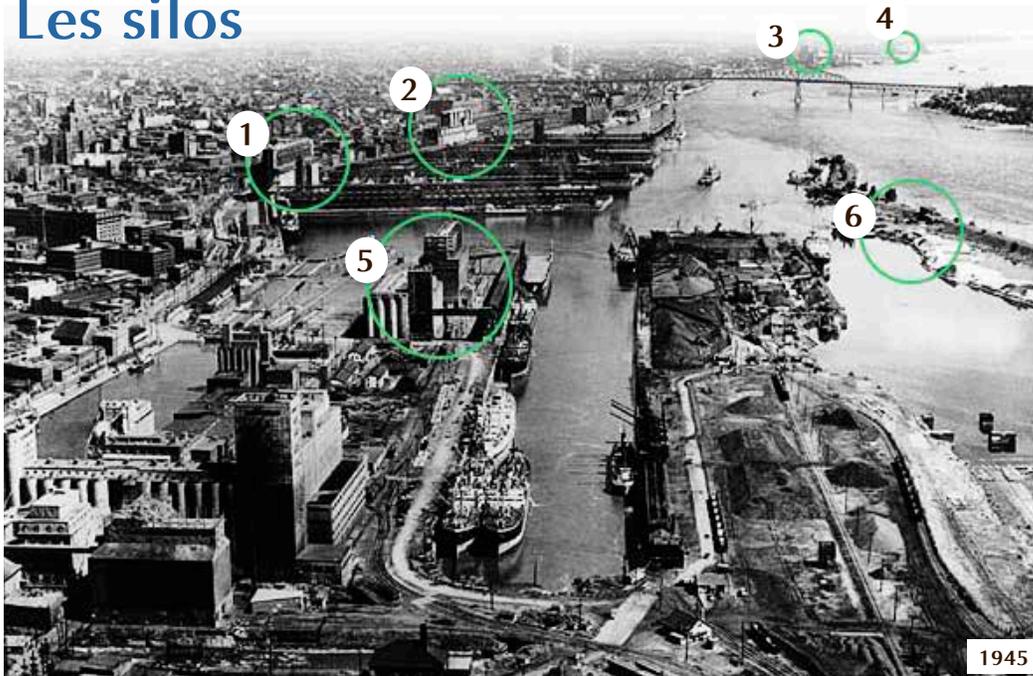
Voici un moment d'effervescence sur les quais croqué près de la jetée Jacques-Cartier : on peut notamment y voir des équipes de pavage et des poseurs de rails en plein travail devant les hangars de la Thomson et de la Canadian Pacific.

## La construction des hangars



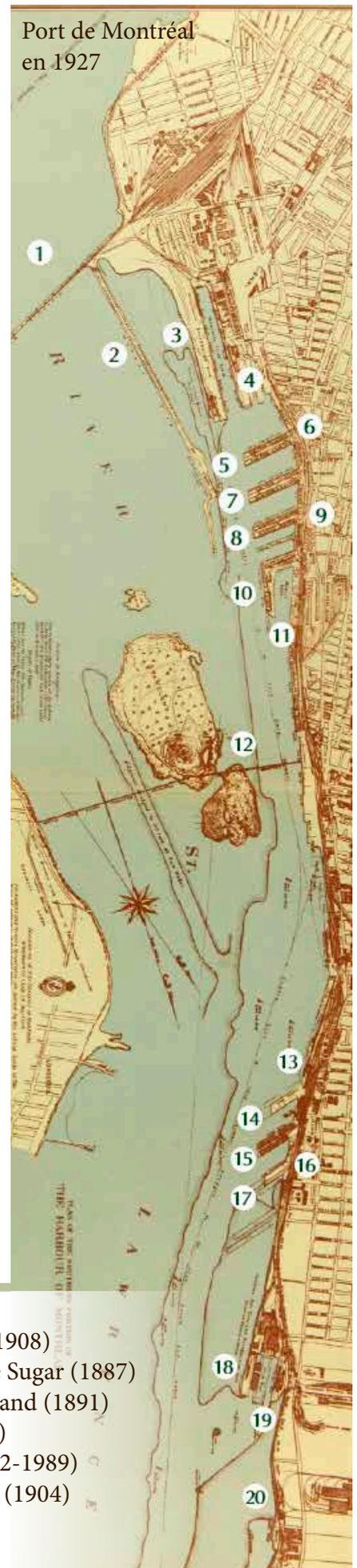
1908

## Les silos



1945

En plus de la création des jetées et des hangars, la jetée MacKay (6) a permis la construction des géants du port : le silo 1, le silo 2 et le silo 5. Plus à l'est se situent le silo 3 et éventuellement en 1964 le silo 4.



1. Pont Victoria (1859)
2. Jetée Mackay (1898)
3. Jetée Bickerdike (1900)
4. Silo 5 (1903)
5. Jetée Alexandra (1901)
6. Silo 1 (1903-1982)
7. Jetée King Edward (1903)

8. Jetée Jacques-Cartier (1899)
9. Silo 2 (Bonsecours) (1912-1978)
10. Jetée Victoria (1916)
11. Entrepôt frigorifique (1922)
12. Pont Jacques-Cartier (1930)
13. Silo 3 (1924)
14. Jetée Laurier (1896)

15. Jetée Tarte (1908)
16. St. Lawrence Sugar (1887)
17. Jetée Sutherland (1891)
18. Silo 4 (1964)
19. Vickers (1912-1989)
20. Quai Racine (1904)

# LE TRAVAIL DE DÉBARDAGE

Une fois le travail bien entamé, la symphonie et le ballet des cordes, des câbles, des leviers, des blocs, des fils, des bobines et des treuils peuvent commencer en se mêlant aux cris et aux sifflements des hommes, ainsi qu'aux hurlements et aux injures du contremaître.

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 esquivé une charge montant de la cale. Si, en plus, on ajoute à cette incroyable confusion le chargement qui commence en plein déchargement, le non-initié peut alors saisir tout le chaos du port.

## RÉPARTITION D'UNE ÉQUIPE DE 22 HOMMES

Hommes de cale: 8  
Accrocheurs: 2  
Signaleur: 1  
Treuillistes: 2  
Contremaître: 1  
Hommes de quai: 2  
Hommes de hangar: 6



1964

## LES ÉTAPES

Que ce soit pour un petit ou un gros navire, les étapes du déchargement sont toujours à peu près les mêmes.

### 1 Amarrer le bateau

Travailler aux amarres requiert un savoir-faire qui se transmet depuis les débuts du métier. L'amarrage d'un navire doit se faire avec force et minutie, car un câble qui cède sous la pression d'un bateau peut littéralement sectionner tout sur son passage: une pièce d'équipement, de la marchandise... ou un débardeur.

1964

1955

## 2 Préparer le matériel

Quand les passerelles sont bien en place, on ouvre les écoutilles, on prépare le pont, puis on met en place les élingues, les filets et tous les autres outils permettant de décharger le bateau. Préparer un bateau nécessite une bonne heure.



## 3 Vider la cale

Les hommes de cale doivent charger les marchandises qui sont stockées dans le ventre du navire et, à l'aide de chariots, les acheminer vers le système de levage situé sous l'écoutille. Les accrocheurs ceinturent ensuite la charge, prête à être hissée hors de la cale. Au bord de l'eau, on reconnaît une bonne équipe aux deux accrocheurs dans la cale, car c'est eux qui rythment l'ensemble du travail du groupe. Autrement dit, quand le trou va, tout va!

## 4 Lever la charge

Le signaleur dirige les treuillistes dans le déplacement de la charge en gesticulant, en sifflant ou en faisant un quelconque signal. Les deux treuillistes doivent se synchroniser afin de la hisser de la cale vers l'extérieur puis, dans un deuxième temps, du pont vers le quai.



## 5 Recevoir la marchandise

Après avoir retiré les élingues, les hommes de quai placent les marchandises sur des chariots. Les hommes de hangar viennent alors les prendre pour les acheminer vers la destination assignée : hangar, camion, train, etc.



## 6 Stocker la marchandise

Un vérificateur indique finalement aux hommes de hangar où placer la marchandise. On estime que depuis sa fondation en 1941, 75% des vérificateurs du local 1657 sont d'origine anglo-saxonne ou irlandaise. Un peu moins de 125 vérificateurs partagent aujourd'hui le même bâtiment que les débardeurs du local 375.

# LES GANGS

Le système des équipes est en vigueur sur les quais montréalais dès les origines du métier au XIXe siècle : la « gang » est considérée comme l'unité de base du bord de l'eau. Les avantages à faire partie d'une équipe sont fort nombreux : plus d'unité, de constance et de productivité. Les quais grouillent alors de clans où le métier se transmet de pères en fils. Les liens entre les membres sont ainsi très serrés: qu'ils s'aiment ou qu'ils se détestent, ils sont condamnés à travailler ensemble.

La loyauté et l'entraide entre les membres d'une même équipe priment toujours sur celles envers les autres débardeurs. Si un des hommes de l'équipe se blesse, on lui attribue habituellement un autre travail qu'il peut effectuer afin de gagner sa vie. Les membres des équipes régulières font généralement plus d'argent, car ils sont priorités dans l'octroi du temps supplémentaire.

## Les origines et les habits

Ce sont les Irlandais et les Anglais qui dominent le métier de débardeur durant tout le XIXe siècle. Cependant, dès 1914, les Canadiens-français exercent déjà un contrôle sans précédent sur les quais montréalais. Comme on le constate ici, l'habillement des débardeurs est plutôt sommaire: de bonnes bottes de travail, des gants, une chemise, un chapeau, un crochet sur l'épaule, une salopette ou des pantalons et un veston.



1935

## Une question de taille



La taille des équipes varie habituellement de 16 à 25 hommes. Sur cette photo de la fin des années 1930, on constate que l'équipe du contremaître Félix Verdon (1re rangée et 2e à gauche) est composée de 25 hommes.

1938

# Travail d'équipe



1960

L'équipe, composée ici de Wilfrid Matte, Lucien Duguay, Lucien Loiselle, Pierre Thériault et René Beaulieu charge des tiges de fer près de la jetée Alexandra. Comme on peut l'imaginer, la communication entre les hommes est cruciale: le moindre faux pas peut entraîner de graves conséquences.

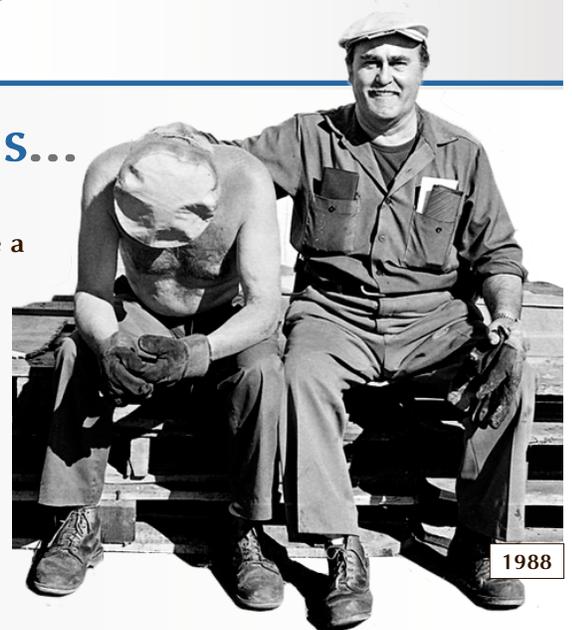
## Paroles de débardeur!

« C'était très familial : il y avait des équipes presque entièrement formées de cousins et de frères. Normalement, les gens qui venaient du même coin, comme la Gaspésie ou l'Isle-aux-Coudres, travaillaient dans les mêmes équipes. Ça donnait un meilleur esprit pour le travail. »



## Un pour tous...

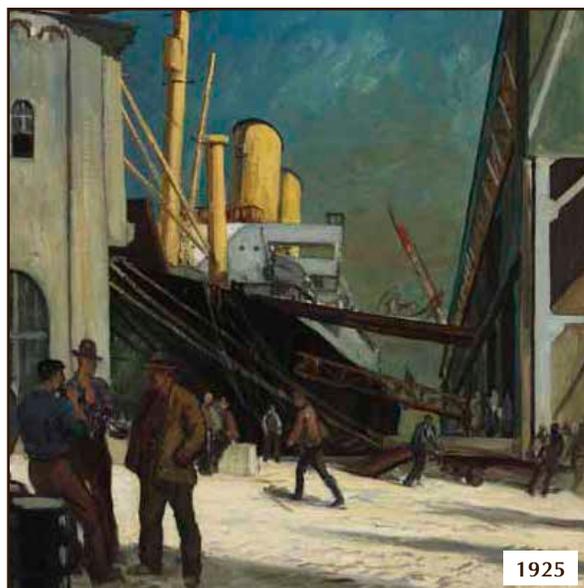
Avec la liberté et l'égalité, la solidarité a toujours été une des valeurs centrales sur les quais. Habituellement, les vieux prennent les nouveaux sous leur aile; ici, un débardeur expérimenté semble compatir avec une recrue exténuée...



1988

## Des objets d'art

Œuvre du peintre Adrien Hébert montrant des débardeurs en train de discuter sur les quais.



1925

## QUELQUES LOIS NON-ÉCRITES

### LES 100

Chaque printemps, on crée près de cent équipes régulières restant généralement intactes durant toute la saison. À ce nombre s'ajoutent quelques équipes de réserve pouvant pallier à un surplus de travail occasionnel. Chacune des équipes élit un porte-parole qui représente ses intérêts lors des réunions syndicales: on les appelle les 100.

### LE PICK

Afin de partager équitablement les quarts de travail, on effectue lors des années 1960 une rotation entre les équipes régulières : l'équipe ayant le moins travaillé devient la première à être appelée. Lorsque le pick arrive, c'est le moment de faire de très bonnes payes en travaillant jour et nuit.

# LES EXIGENCES DU MÉTIER

Jusqu'aux changements technologiques des années 1960 et 1970, les démonstrations de force restent la marque de commerce des débardeurs. À leurs yeux, les actions ont toujours plus d'impact que les paroles. Avoir des bras puissants, des muscles tenaces et un dos robuste est effectivement très utile dans le métier. Ceux qui ne possèdent pas la charpente idéale pour effectuer ce travail éreintant doivent redoubler d'effort pour conserver leur travail.

Les capacités mentales sont également essentielles à plusieurs tâches qui exigent une concentration supérieure, un grand sens des responsabilités et une intelligence pratique élevée. Les recrues doivent souvent apprendre les trucs du bord de l'eau des plus vieux, comme dans l'art de faire les nœuds.

## Paroles de débardeur

« Il fallait que tu aies de bons muscles pour travailler dans la cale. Amène-moi un gros homme de 250 livres et je vais te le brûler en quatre heures! Quand tu dis brûlé : même plus capable de travailler! En plus, il fallait être travaillant, pas un paresseux! Si tu ne travaillais pas assez vite, ils te renvoyaient au bout de cinq minutes. Ils disaient: rentre chez vous, t'es bon à rien! »



Le poids des marchandises transbordées varie de 50 à 500 livres. Avec des moyens assez rudimentaires, une équipe de 20 hommes aurait pu décharger l'équivalent du poids du pont Jacques-Cartier en moins de trois mois!

## Une question de poids



Grand  
comme  
un  
débardeur



Bien que la croyance populaire affirme que les débardeurs soient larges, grands et robustes, plusieurs débardeurs sont petits et nerveux. Cependant, peu importe qu'on soit petit, grand, trappu ou svelte, il faut posséder une grande force pour travailler au bord de l'eau.

1950

## Les noeuds

Faire des nœuds est un art complexe que seuls les débardeurs les plus expérimentés maîtrisent. Ici, on voit un débardeur nouer deux cordes, l'une servira à soulever la charge et l'autre à tirer la marchandise vers le quai.



1915

## Le baptême du feu



1870

La première journée est souvent très difficile pour les recrues. À part certains privilégiés qu'on surnomme les « têteux », tous les nouveaux commencent à la cale, qui est l'endroit le plus humide, pénible et dangereux au bord de l'eau.

## Les poches de sucre

Au lieu de soulever directement les poches de sucre, on place une lanière sous elles pour les faire chavirer.



1904



## Une question de survie

L'accrochage nécessite un savoir-faire forgé par des années d'expérience. En regardant cette photo, on comprend aisément l'importance d'un travail bien fait.

1970

## Maximiser l'espace

Les débardeurs doivent savoir déterminer le nombre exact de boîtes ou de caisses pouvant entrer dans un espace.



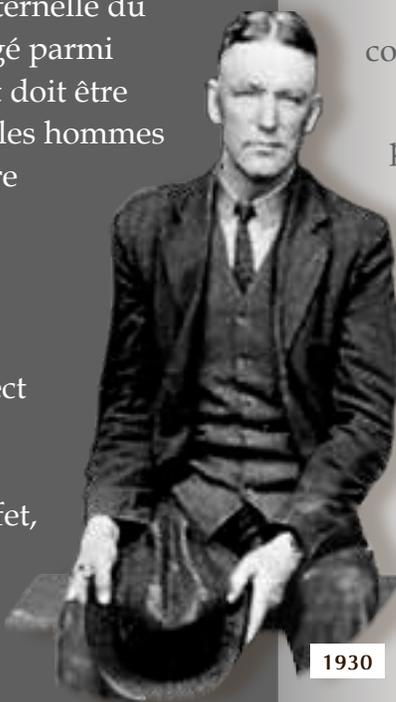
### Paroles de débardeur!

« Débardeur, c'est vrai que ce n'est pas un métier. En fait, c'est 26 métiers! J'ai été signaleur, sur les cranks, les winchs, les hélicopteurs, les 45 tonnes et professeur pour la grosse machinerie. Il n'y a pas une job que je n'ai pas fait ici! »

# LES CONTREMAÎTRES

Tout au long de son existence, le système des équipes est dominé par la figure paternelle du contremaître. Il est généralement engagé parmi les débardeurs les plus expérimentés et doit être capable de s'exprimer en français avec les hommes et en anglais avec les patrons. Savoir lire et écrire n'est cependant pas obligatoire ; plusieurs contremaîtres sont d'ailleurs analphabètes.

Même s'il existe normalement un respect mutuel entre les débardeurs et leurs supérieurs, quelques contremaîtres mènent la vie dure à leur équipe. En effet, certains abusent de leur puissant droit d'embauche et de congédiement. Ils peuvent alors prioriser un fils, un membre de leur parenté ou un ami de leur coin de pays au détriment d'un travailleur plus expérimenté.



1930

On constate aussi qu'en échange d'un travail, certains contremaîtres exigent de l'argent.

En réponse aux injustices et pour manifester leur désaccord, les débardeurs peuvent ralentir ou arrêter le travail.

Toutefois, avant l'arrivée du militantisme des années 1960, rares sont ceux qui dénoncent ce genre de comportement de peur de représailles.

## Portrait d'un contremaître

C'est un homme bien coiffé, fraîchement rasé, approchant la cinquantaine, mesurant cinq pieds et neuf pouces, pesant 170 livres, large d'épaules, fort de ses bras mais légèrement courbé vers l'avant. Bref, un bel homme fier qui fait vivre une femme et quatre enfants dans un appartement de quatre pièces. Cet homme, qui possède une forte voix, un franc-parler unique et le rire communicatif d'un bon vivant, aime manger et refuse rarement une bière avec les copains. Honnête et direct dans ses propos, il possède une lucidité étonnante, mais franche sur le monde du port. Cet homme est un contremaître ordinaire qui fait un métier hors de l'ordinaire.

## Les tâches

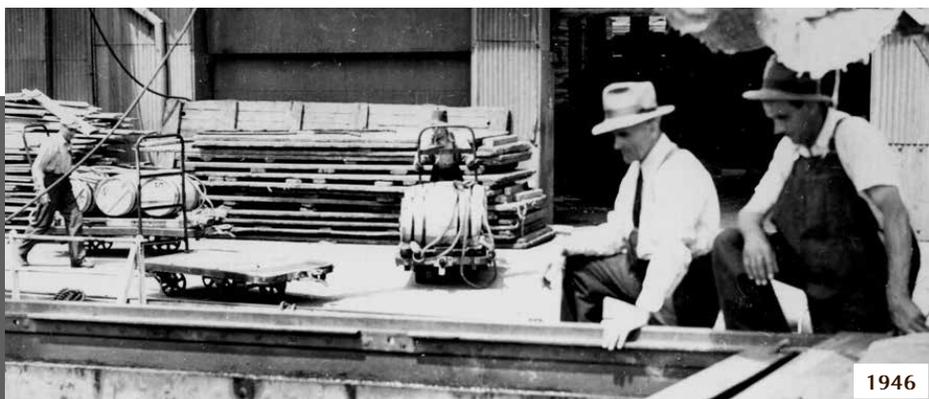


1964

Le contremaître gagne quelques sous de plus de l'heure, mais doit accomplir des tâches variées comme gérer les listes de paye, trouver des remplaçants, assurer la discipline et, comme dans le présent cas, informer l'équipe de l'arrivée des bateaux.

## Gérer l'équipe

Le contremaître s'occupe de la gestion des activités hors du bateau. On voit d'ailleurs ici, inspectant la cale du navire, un contremaître et un signaleur. Ce dernier est généralement considéré comme le second d'une équipe.



1946

## Tel père, tel fils

Il est très fréquent de retrouver un père et son fils au sein d'une même équipe sur les quais.



1950

## Paroles de débardeur!

« Il y avait des contremaîtres qui allaient prier à 7 h le matin à l'église Bonsecours et quand ils commençaient à 8 h, ils te fouettaient! En plus, ils avaient un droit de vie ou de mort sur toi. Même si tu étais un bon travailleur, ils pouvaient te congédier à tout moment et sans explications. Il y avait plein d'injustices! »



## La sélection pour le travail



1915

Voici un matin habituel sur les quais : des dizaines de journaliers s'entassent près des portes pour obtenir du travail. À l'époque, cette scène était courante tant à Montréal que dans tous les grands ports du monde.

## Le favoritisme



1939

Selon un rapport sur la précarité du travail de débardeur publié en 1932, le favoritisme et les abus semblent plus courants à Montréal que dans les autres grands ports en raison, peut-être, de la plus grande docilité des débardeurs canadiens-français. À certains égards, leurs piètres conditions ressemblent à celles des débardeurs Noirs du Sud des États-Unis. Tant le syndicat que les compagnies sont à blâmer pour cette situation.

## L'ange du port

La statue de la chapelle Notre-Dame-de-Bonsecours veille sur le port depuis 1890.



1959

# LA PRÉCARITÉ DU TRAVAIL

L'arrivée des bateaux est très irrégulière à Montréal, ce qui force les débardeurs à se rendre disponibles à tout moment de la journée. Tantôt c'est la cohue, tantôt c'est le désert! À la fonte des glaces, de nombreux navires viennent renouveler l'inventaire épuisé des manufacturiers : c'est la run du printemps. Après une baisse de régime au milieu de l'été, la run d'automne représente le dernier droit avant l'arrivée de l'hiver.

Dès qu'il y a un surplus de travail sur les quais, on engage des journaliers, peu qualifiés et souvent à la recherche d'un gain rapide, qu'on paye en argent comptant le jeudi. Cette abondante main-d'œuvre qui s'ajoute aux débardeurs réguliers, nuit à l'ensemble des travailleurs en maintenant les salaires bas et en fragilisant les droits de chacun.

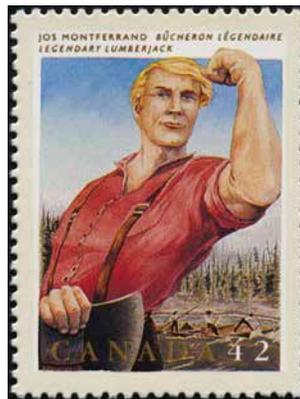


## Seiner

Pour seiner, on se présente au début d'un quart de travail sur un des quais ou à la salle des débardeurs dans l'espoir d'y dénicher du travail.

Le manque d'organisation et de coopération entre les différents acteurs du port aggravent également la situation: on va rarement seiner au bon endroit, au bon moment.

De 1870 à au moins 1914, une centaine de débardeurs montréalais migrent chaque hiver vers les ports du Nord-est ou du Sud des États-Unis afin d'y trouver un second emploi. Le travail forestier demeure toutefois l'emploi de prédilection des débardeurs durant cette période, car ils sont logés et nourris tout en recevant jusqu'à 50 \$ par mois.



## Bûcher

On peut estimer qu'au cours des années 1920, un journalier fait au bord de l'eau le double du salaire qu'il obtient dans le bois. Bûcher est un travail dur, mais a l'avantage de procurer à des milliers de chômeurs et d'agriculteurs un emploi stable en hiver. Ci-joint, un timbre de 1992 rend hommage à Jos Montferrand, champion des bûcherons canadiens-français.

Après 1945, même si quelques contremaîtres se déplacent encore au port de Saint-Jean au Nouveau-Brunswick en hiver, la majorité des débardeurs se trouvent dorénavant un deuxième emploi à Montréal. Se déroulant pendant la période où le port est fermé, le



## Déneiger

C'est à partir de 1905 que la ville de Montréal commence à effectuer le déneigement des rues. Contrôlé par un système de patronage canadien-français de l'est de la ville, le déneigement fait travailler des centaines de chômeurs et de journaliers durant l'hiver. On voit ici le débardeur Conrad Gingras au volant d'un tracteur à neige.

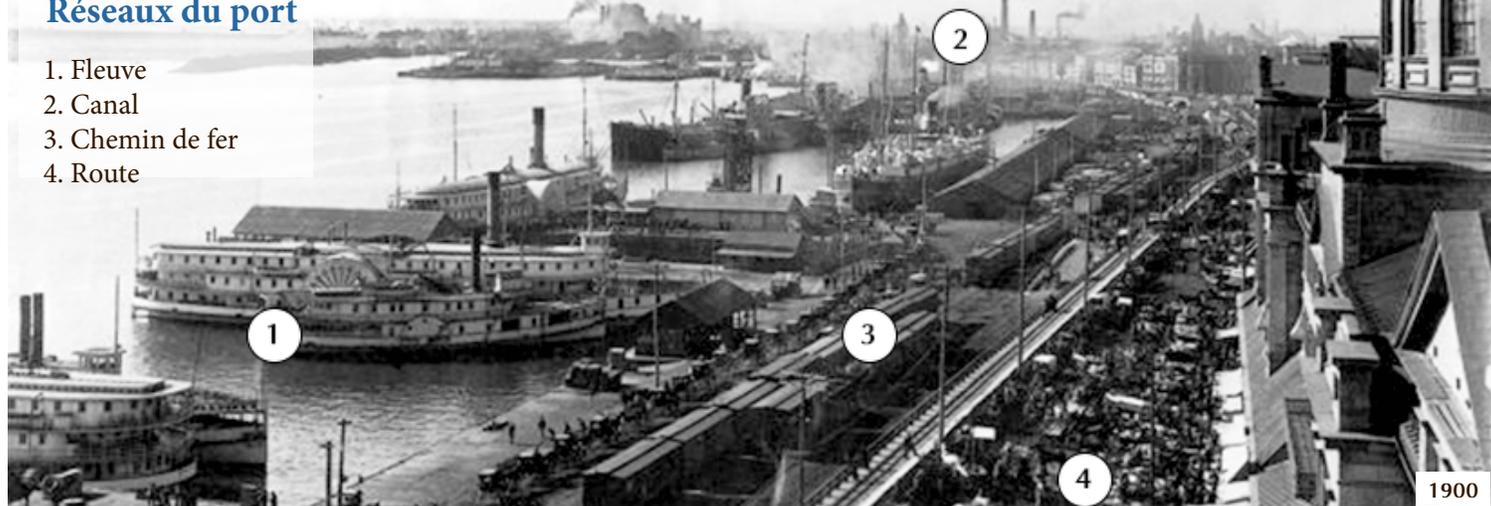
ramassage de la neige devient un emploi important chez les débardeurs montréalais. Outre la force et l'endurance, ce travail ne nécessite pas de qualifications particulières. D'autres débardeurs préfèrent néanmoins conduire un taxi, faire de la livraison ou encore travailler en construction.

# Une journée occupée!

C'est la frénésie au port! Sur cette photo montrant le port vers l'ouest depuis le marché Bonsecours, on peut observer à quel point les quais peuvent devenir achalandés. En fait, le port de Montréal est, à cette époque, le centre névralgique des réseaux maritimes et ferroviaires du Canada.

## Réseaux du port

1. Fleuve
2. Canal
3. Chemin de fer
4. Route



## Le premier d'une longue lignée

En raison de l'obstruction du fleuve en hiver, le port n'est ouvert que neuf mois par année. Toutefois, le 4 janvier 1964, le bateau norvégien Helga Dan change la donne en devenant la première embarcation à réussir la traversée vers Montréal en hiver.



## Chômer

À partir de 1947, le droit de percevoir des allocations d'assurance-chômage est graduellement accordé aux débardeurs. Plusieurs sont contraints « d'aller sur le chômage » en raison de la fermeture du port l'hiver.



## La vie de taverne

Contrairement aux syndiqués assurés d'un emploi plus régulier, les journaliers sont libres de choisir leur travail, mais mènent souvent une vie au jour le jour où fréquenter la taverne et s'adonner aux jeux d'argent sont des activités recherchées. Ils acceptent souvent les travaux les plus pénibles délaissés par les autres afin de gagner leur vie.

# LE SYSTÈME DE LEVAGE

Avant la vague de changements survenue après la Deuxième Guerre mondiale, le métier de débardeur à Montréal ne peut être considéré comme qualifié. En effet, les équipements sont rares et les opérations de débardage sont parmi les moins complexes et les moins diversifiées de tous les grands ports mondiaux.

On peut expliquer l'utilisation limitée de l'équipement lourd à Montréal autant par la crainte des entreprises d'augmenter les coûts de fonctionnement que par la résistance des travailleurs envers les pertes d'emploi occasionnées par la mécanisation. Par contre, quelques innovations techniques, comme le révolutionnaire treuil à vapeur, ont réussi à réellement améliorer les méthodes traditionnelles de débardage.



Entre-deux

1963

Comme l'illustre cette photographie, le port navigue au cours des années 1960 entre l'ancien et le moderne.



Le treuil manuel

1830

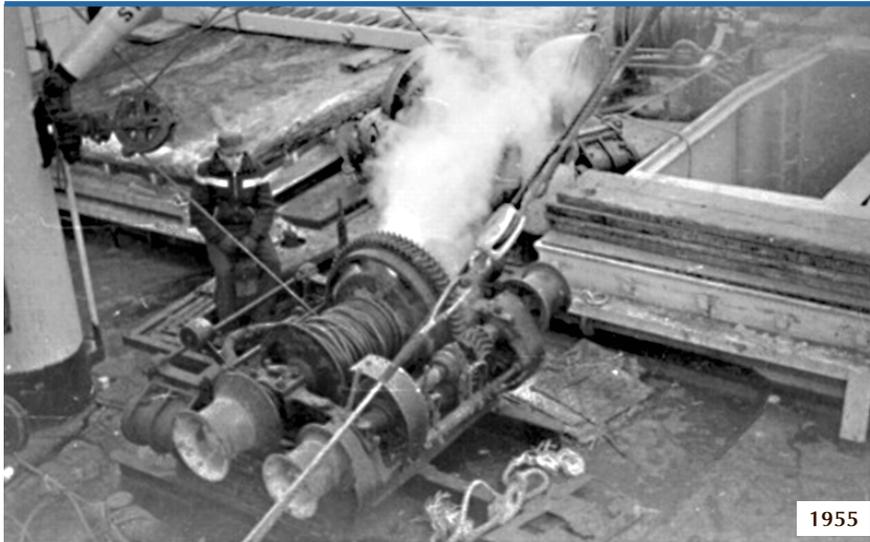
Le treuil manuel, cet appareil de levage permettant l'enroulement et le déroulement d'un câble destiné à tracter une charge, est utilisé depuis très longtemps au port de Montréal.



Des méthodes dépassées

Jusqu'aux années 1960, de mauvaises langues affirment qu'on décharge les bateaux à Montréal comme le faisait Noé sur son arche...

# Le treuil à vapeur



## Paroles de débardeur!

« Ça faisait un bruit d'enfer cette affaire-là. On travaillait souvent à deux hommes sur les treuils : un à terre et un au large. Il fallait que les gars soient habiles pour pouvoir se synchroniser. Les hommes apportaient leur propre poignée pour travailler là-dessus : c'était un véritable casse-tête! »



Surnommés les faucheuses par les gars du bord de l'eau, les treuils à vapeur sont présents au port de Montréal depuis 1890. Chaque engin possède une poignée pour donner de la puissance et un grand bras, se déplaçant vers l'avant ou vers l'arrière, pour diriger la cargaison. En plus d'être des outils capricieux et bruyants, les treuils deviennent très chauds, surtout en été.

## Les charges

Au fil des années, les techniques de levage se sont raffinées en passant de la corde, à la boîte et à la palette, comme on peut le constater ici. Être treuilliste demande plus de force mentale que de force physique. En effet, ce poste représente une responsabilité et un privilège accordés aux plus vieux d'une équipe.



## Trop lourd!

1960

Si la charge est trop importante pour employer un treuil, on utilise une grue pilotée par un employé du port comme pour cet appareil militaire.



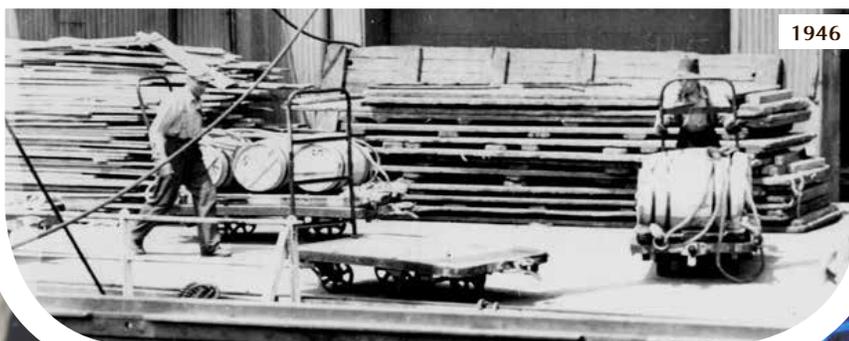
# LES OUTILS DE DÉBARDAGE

Avant 1945, le travail de débardage au port de Montréal exige très peu d'outils mécanisés. Les hommes se servent surtout de crochets, de diables ou de bogies pour déplacer le matériel. Si on considère que le treuil à vapeur a été la première grande innovation dans les méthodes de débardage sur les quais montréalais, l'arrivée du lift en 1952 constitue la deuxième.



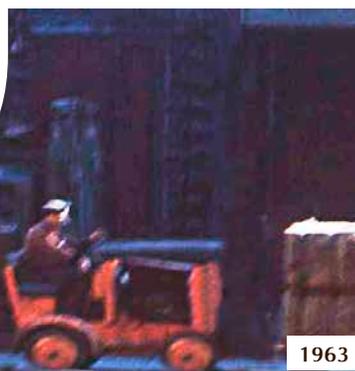
## Les crochets

Les débardeurs n'utilisent généralement que deux crochets pour déplacer la marchandise: le crochet à long manche en bois pour les boîtes et le crochet à épines pour les sacs de jute. De tous les outils de débardeurs, le crochet à long manche reste un outil emblématique. En fait, de nombreux débardeurs le portent en permanence sur eux pour marquer leur fierté et leur appartenance à leur métier.



## Les bogies

Les hommes de cale et de hangar se servent souvent de diables ou de bogies pour déplacer les marchandises. Bien que présents au moins jusque dans les années 1970, les bogies cèdent le haut du pavé aux petits camions (towmotors) pour les moyennes distances dès la fin de la Première Guerre mondiale.



## Les lifts

Un lift ou un chariot élévateur est un appareil de levage et de manutention destiné au transfert de charges. Il sert principalement au chargement et au déchargement des camions, des wagons et des navires.



## La multiplication des lifts

Certaines compagnies ne possèdent au départ qu'un seul appareil pour sept ou huit équipes. Puis, au cours des années 1960, on assiste à la multiplication des chariots élévateurs. Ici, on peut voir les opérateurs de lifts Clément Telmosse, Serge Hurteau et Jean Beaudet.



## Les petites grues

À partir des années 1960, notamment, de nombreuses petites grues offrent une alternative intéressante aux lifts pour la manutention de marchandises au port de Montréal. Ici, on voit un débardeur conduire une petite grue de type bull-moose.



## Du bateau vers...



## Le cheval

Jusqu'au début du XXe siècle, le transport des marchandises vers la ville se fait habituellement par des charretiers et leur attelage. L'arrivée des moyens de locomotion mécanisés met un terme presque définitif à l'utilisation des chevaux.

## Le canal

À Montréal, on doit charger, par le canal Lachine, la marchandise des transocéaniques vers des bateaux à plus petit tonnage pour atteindre les Grands Lacs. On peut voir ici quelques types de bateaux qui y naviguent, dont un voilier, un bateau à vapeur et des barges.



## Le train

Le chemin de fer est arrivée au port de Montréal en 1871 et connaît son âge d'or au début du XXe siècle. Puis, au moment de l'inauguration du réseau de train électrique en 1923, les sociétés de camionnage disputent déjà aux compagnies ferroviaires une part importante du transport des marchandises sur les quais.

## Le camionnage

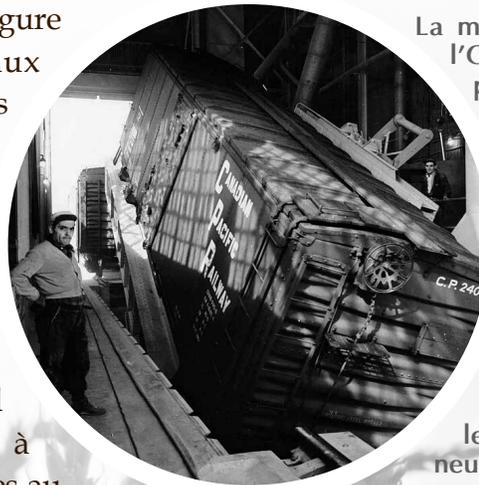
C'est à la fin des années 1920 que le camion s'impose durablement au port de Montréal. Plus flexible que le train et plus rapide que le cheval, le camion parvient à réformer les méthodes de fonctionnement du port, notamment la plus grande utilisation des lifts.



# LA MANUTENTION DU GRAIN

Àu tournant du XXe siècle, les autorités du port de Montréal sont appelées à développer rapidement des aménagements modernes afin de s'établir comme un port d'exportation d'envergure internationale. De quelques élévateurs aux dimensions modestes, le port se munit alors de plusieurs silos à grain pouvant contenir jusqu'à 22 millions de boisseaux. Le port de Montréal devient, en 1928, le plus important port d'exportation de blé au monde. Cependant, la crise de 1929, qui frappe l'ensemble de l'économie mondiale, met fin abruptement à cette domination. Il faudra attendre l'arrivée des épanduses à grain en 1953 et la venue de nouveaux navires au cours des années 1960 pour voir les méthodes de débardage du grain se raffiner.

## Les wagons à grain



La majorité des céréales de l'Ouest canadien n'arrive pas à Montréal par bateau, mais par train grâce à un réseau desservant une grande partie du port. Ici, on peut voir un employé du port opérer une invention montréalaise : le basculeur à wagon. Celui-ci permet de vider mécaniquement le grain d'un wagon en neuf minutes!

1945

## Travailler sur le grain

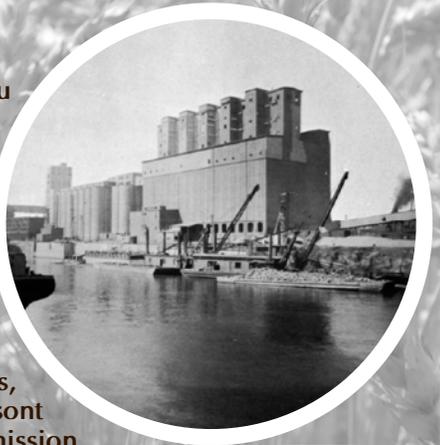
En 1929, on compte environ 10 équipes de débardeurs travaillant exclusivement sur le grain. Même si ce secteur est l'un des plus mécanisés du port, les techniques de transbordement du grain restent plutôt archaïques. Ici, un système mécanisé permet de tirer le grain hors de la cale.



1900

## Les géants du port

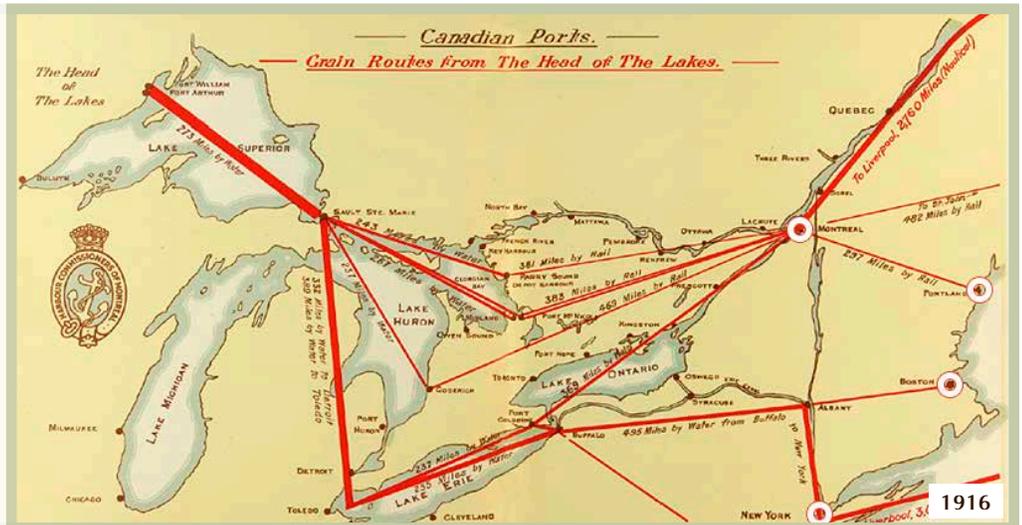
La convergence du réseau ferroviaire et du transport maritime permet au port de Montréal de prospérer et de se doter d'immenses silos à grain qu'on surnomme les géants du port. Entre 1904 et 1928, quatre silos, dont le silo 2 ici, sont érigés par la Commission du Havre.



1927

## La route du grain

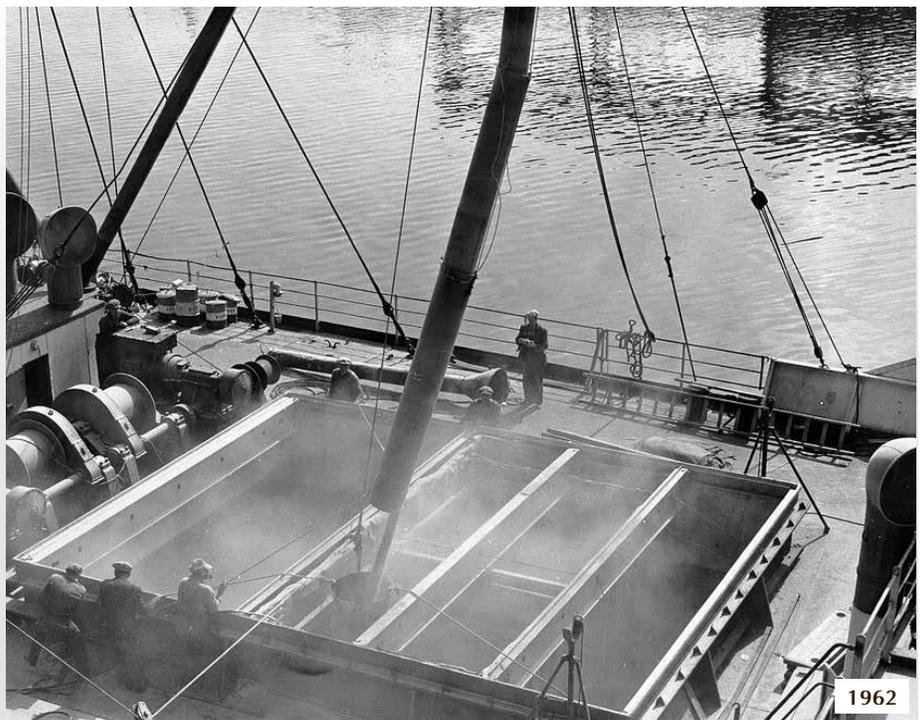
Voici les diverses routes que peut prendre le grain de l'Ouest canadien vers, entre autres, Montréal, Portland, Boston et New York. Le train et les barges à grain constituent les deux moyens de transport utilisés pour relier les Prairies aux ports de l'Atlantique. On désigne habituellement par le terme « grain » : l'orge, l'avoine, le maïs, le seigle, le lin, les pois, le sarrasin et, surtout, le blé.



1916

## Le chargement

Lors du chargement, on utilise de multiples convoyeurs et une tour marine pour amener le grain des silos vers la cale du navire. Jusqu'aux innovations des années 1960, les membres d'une équipe jouent du violon dans la cale, c'est-à-dire qu'ils se mettent en ligne et pelletent le grain vers les côtés afin de libérer le centre. Après un sommet de 6 millions de tonnes en 1928, la quantité de grain transitant au port de Montréal se maintient autour de 4 millions de tonnes par année pendant les décennies 50 et 60. En 2009, le port de Montréal a manutentionné près de 2,3 millions de tonnes de grain.



1962



1962

## Le déchargement

Le déchargement d'un navire se fait à l'aide d'une tour géante montée sur rail. Un manche élévateur muni de chaînes à godets puise ensuite le grain dans la cale pour l'acheminer par convoyeur vers le silo auquel il est destiné. Vers la fin du déchargement, les débardeurs descendent dans la cale afin de diriger le grain restant vers le manche. Avec les innovations technologiques des années 1960, les débardeurs font surtout le chargement du grain et pratiquement plus de déchargement.



## Le Calvaire

Au moins jusqu'aux années 1960, certains débardeurs montréalais travaillent sur le déchargement des barges au silo 2, qu'on surnomme le Calvaire. Mal outillé et vétuste, le Calvaire oblige les débardeurs à travailler comme le faisaient leurs aïeuls.



1912

## Quelques innovations

Avec l'arrivée des épanduses à grain et de nouveaux navires, on estime que le besoin en main-d'œuvre pour le chargement est divisé par dix! Pour le déchargement, quelques ouvriers en fond de cale suffisent pour compléter la besogne grâce à une chargeuse mécanique et un tuyau d'aspiration.



2003

# LES MÉTHODES DE DÉBARDAGE

À l'époque, on peut presque affirmer qu'il existe autant de marchandises que de manières de débarder un bateau. On constate qu'entre 1930 et 1960 les méthodes de travail de plusieurs types de marchandise se mécanisent au point de faire chuter les besoins en main-d'œuvre sur les quais montréalais.

## Le charbon

Avant la domination de l'électricité et du pétrole, l'importation du charbon à Montréal connaît ses heures de gloire entre 1900 et 1930. Le charbon des provinces maritimes, des États-Unis et de la Grande-Bretagne transite par Montréal avant d'être redistribué. Les stocks de charbon sont déchargés à la jetée Bickerdike et le long du canal Lachine en utilisant de l'outillage spécialisé comme des grues et des tours. Les débardeurs doivent ensuite pelleter le reste du charbon vers les écoutilles afin de faciliter la tâche au grutier.



## Des années noires

Attiré à plus d'un millier et demi de débardeurs non-syndiqués durant les bonnes années, le déchargement du charbon change avec l'arrivée de nouveaux navires au cours des années 1930. En effet, ces derniers demandent jusqu'à 30 fois moins de travail qu'auparavant!



## Les bananes



Au cours des années 1920 et 1930, la consommation de bananes connaît une véritable explosion en Amérique du Nord. On assiste alors à des scènes comme celle-ci où des dizaines, voire des centaines de journaliers transportent des tiges de bananes. Une tresse pèse entre 28 et 90 livres, et peut avoir six, huit et même dix pousses qui peuvent contenir jusqu'à 13 bananes chacune. Un débardeur expérimenté sait qu'au printemps, les bananes sont plus lourdes, car elles sont gorgées d'eau.

## La mécanisation

Longtemps considéré comme un travail requérant beaucoup d'hommes, le déchargement des bananes se mécanise au cours des années 1930. Ici, on utilise un système de convoyeurs pour hisser la cargaison de bananes vers la sortie.



## Les sacs de sucre

Au départ, de petits bateaux de quelques milliers de tonnes transportent des poches de sucre pesant jusqu'à 320 livres. Les débardeurs doivent souvent décoller les roches de sucre fusionnées ensemble en raison du froid et de l'humidité. Bien que plusieurs rebroussement chemin en apprenant que la nature de la cargaison est du sucre, tant les seineux que les débardeurs réguliers y travaillent.



## Le sucre en vrac

Depuis 1960, de nouvelles générations de navires de plus de 20 000 tonnes sont conçues expressément pour le transport du sucre en vrac; divisant par 12 les besoins en main-d'œuvre. Ici, pendant que des bulldozers poussent le sucre au milieu de l'écouille, une benne preneuse décharge la cargaison dans un gigantesque entonnoir relié à l'entrepôt par un système de convoyeurs.



## Le transport de passagers

Jusqu'à la chute abrupte du transport maritime de passagers durant les années 1960, le transbordement des valises représente une importante tâche pour les débardeurs. Avec la possibilité de faire de bons pourboires, nombreux sont les syndiqués qui se portent volontaires. Aujourd'hui, bien qu'il ne soit pas aussi important qu'à l'époque, ce travail est encore effectué par les débardeurs. Ici, on peut voir, à droite des dignitaires saluant l'arrivée d'immigrants hollandais et des débardeurs qui attendent patiemment de faire leur travail.



# L'ARRIVÉE DES CONTENEURS



Devant la perte de son commerce vers les ports plus modernes du Nord-est américain, le port de Montréal estime que la modernisation des équipements et des installations est devenue incontournable.

Tandis que les innovations survenues avant les années 1960 améliorent les méthodes traditionnelles de débarquement, la venue des conteneurs à Montréal impose une toute nouvelle philosophie de travail au monde des quais. La conteneurisation provoque alors une petite révolution: l'utilisation de nouveaux équipements, la réduction de la main-d'œuvre et la redéfinition de l'organisation des équipes.

Aux yeux des compagnies, les avantages apparaissent fort nombreux. D'abord, le temps passé à quai est considérablement réduit : une à deux journées suffisent plutôt que les six à dix jours nécessaires auparavant. Aussi, l'arrivée des conteneurs permet de tripler le rendement des travailleurs tout en réduisant leur nombre de façon importante.

De l'autre côté du spectre, les débardeurs voient leur monde irrémédiablement chambardé : leur expertise devenue inutile, ils doivent littéralement apprendre un tout nouveau travail.

## La Manchester



C'est la compagnie Manchester Liners qui transborde le premier conteneur en 1968 près de la jetée Bickerdike. Manquant de place dans cette partie du port, les activités de la compagnie sont relocalisées dans l'est montréalais en 1976.

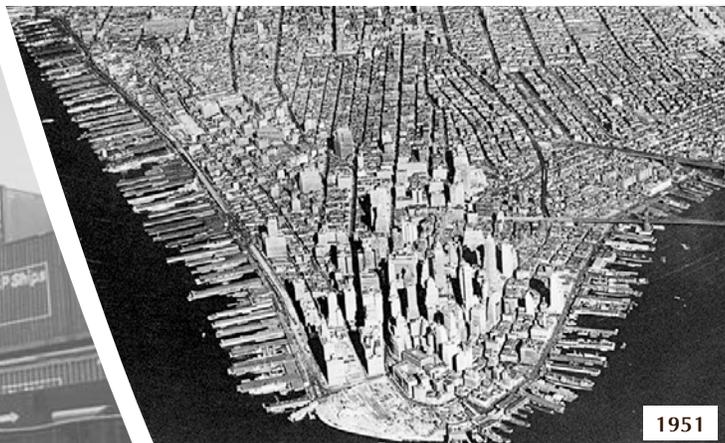
## Un autre monde...



Beaucoup de débardeurs sont dépassés par l'ampleur des changements technologiques : ils doivent alors s'adapter ou partir.

## La concurrence

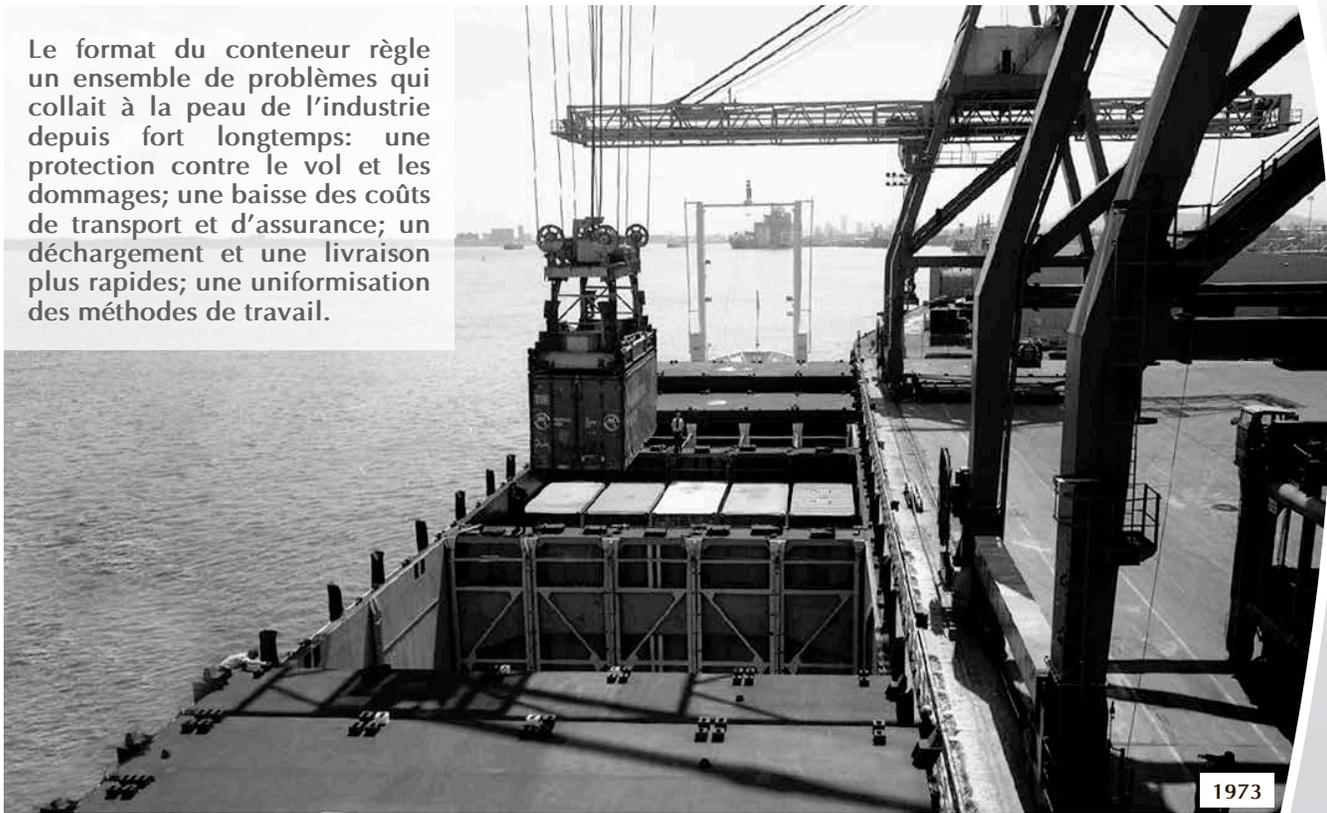
Les ports de New York et de Montréal deviennent dès le début du XIXe siècle les portes d'entrée des États-Unis et du Canada. Le port de New York, qui est le plus important concurrent de Montréal dans le Nord-est de l'Amérique, dispose d'avantages indéniables : il est ouvert à l'année et possède, comme on peut le voir ici, une quantité impressionnante de quais.



1951

# La révolution du conteneur

Le format du conteneur règle un ensemble de problèmes qui collait à la peau de l'industrie depuis fort longtemps: une protection contre le vol et les dommages; une baisse des coûts de transport et d'assurance; un déchargement et une livraison plus rapides; une uniformisation des méthodes de travail.



## Le grand départ

700 débardeurs montréalais choisissent de quitter volontairement le bord de l'eau lors des rachats d'emplois de 1973 et 1974. C'est un pensez-y bien pour plusieurs, notamment pour ceux près de la retraite ou ceux épuisés des changements et des querelles du port. Une fois la proposition acceptée toutefois, il n'y a plus de retour en arrière possible.



### Paroles de débardeur!

« Ils ont tous perdu leur fonds de pension, toute leur séniorité et ils ont été obligés d'aller travailler sur la construction, tabarnak! Les gars qui ont pris ça et qui ont commencé à boire, ça n'a pas duré très longtemps. Ils sont tombés ensuite le nez dans la rue. Puis là, ils n'étaient plus capables de revenir au port : ils avaient vendu leur job pour 12 000 \$! »

# LA FIN DES GANGS

C'est au début des années 1960 que la discorde s'installe sur les quais. Les employeurs contestent de plus en plus l'emprise du syndicat sur le contrôle de la main-d'œuvre tandis que les débardeurs dénoncent plus que jamais leurs piètres conditions de travail.

À la fin des années 1960, à l'instar de tous les grands ports nord-américains, le port de Montréal prend des mesures pour contrer la précarité de la main-d'œuvre sur les quais. On instaure ainsi une sécurité d'emploi partielle liée à un nouveau système de déploiement par téléphone.

## Le débardage en hiver



À partir de 1972, avec l'augmentation du travail de débardage en hiver, on forme trois groupes de débardeurs selon leur ancienneté : 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.

## Le système par téléphone



À partir de 1966, les équipes appellent tous les soirs afin de savoir quand et où elles travailleront le lendemain.

En 1972, une nouvelle entente accorde d'importantes hausses salariales et une sécurité d'emploi complète pour la majorité des débardeurs. Par contre, l'AEM prend les pouvoirs d'embauche et de déploiement des mains du syndicat. En transférant à l'AEM le pouvoir des contremaîtres et du syndicat sur les hommes et en mettant fin aux équipes, l'entente de 1972 change fondamentalement la vie du bord de l'eau. En fait, elle met définitivement terme à l'ancien monde des quais.

## L'arrivée de l'informatique



Dès 1972, le déploiement par ordinateur donne l'affectation des travailleurs de façon aléatoire. Ici, un exemple d'ordinateur de l'époque : un IBM 5010.

## Paroles de débardeur!

« Lorsqu'ils ont défait les équipes, c'est comme si tu défaisais la famille. Ça vraiment été un drame pour les plus vieux: on venait de bouleverser 25 ou 30 ans de leur vie. Avec les changements technologiques et la fin des gangs, tout a changé: la façon de penser, la façon de vivre et la façon d'agir des débardeurs. »



Dans le nouveau monde des quais, les droits individuels remplacent la gang comme unité de base du système : tout en se spécialisant considérablement, le statut des débardeurs s'atomise. Le fort sentiment d'appartenance qui unissait autrefois les membres des équipes s'estompe au fil du temps.

**Les débardeurs doivent alors réapprendre à se solidariser dans un univers qui leur est maintenant inconnu.**

Toutefois, même si les équipes ont été démantelées, il semble que l'esprit de corps de jadis ait survécu à travers plusieurs compagnies de débarquement.

**Au lieu des family gangs d'autrefois, c'est devenu des company gangs.**

Évidemment, le nouveau système entraîne du mécontentement, surtout chez les plus vieux débardeurs, nostalgiques de leur liberté perdue.

Dorénavant, ils doivent suivre les règles de l'AEM, sous peine de sanctions. Les nouvelles règles ont cependant permis d'améliorer les conditions de vie de la majorité des syndiqués.

**En échange de leur liberté, les débardeurs ont accepté la sécurité d'un emploi qualifié et bien rémunéré.**

On est bien loin de l'époque où les débardeurs étaient des travailleurs errants vus comme des marginaux et des fier-à-bras.

## Une des dernières gangs

Avant 1972, les équipes de débardeurs sont des clans extrêmement soudés. Ici, une équipe pose fièrement avec un crochet d'élingue et une canisse d'eau.

D'en haut à gauche: Gaétan Barrette, Rodolphe Tibério, Robert Barrette, Gerry Tremblay, Jean-Paul Godbout, Émile Paul, Jos Denis, Bob Desrochers, Maurice Charron, Gérard Tardif, Yvon Lambert, Roland Denis, Jacques Lemieux, Fernand Barrette, Harold Gagnon et Lucien Nault.



1970

## Des membres du local 375



2015

# BIBLIOGRAPHIE

BABCOCK, Robert H., « Saint John Longshoremen during the Rise of Canada's Winter Port, 1895-1922 », *Labour/Le travail*, 25, 1990, p.15-46.

BARNES, Charles B., *The Longshoremen*, Philadelphie, Press of Wm F. Fell Co. (The Russell Sage Foundation), 1915, 387 p.

BIBEAULT, Réal, *Le syndicat des débardeurs de Montréal*, Montréal, Mémoire de M.A., Université de Montréal, 1954, 123 p.

BISCHOFF, Peter C., *Les débardeurs au port de Québec : Tableau des luttes syndicales, 1831-1902*, Montréal, Hurtubise, 2009, 451 p.

BOWKER, Elwyn E., *Unemployment Among Dock Labourers in Montreal*, Montréal, Mémoire de M.A., Université McGill, 1933, 176 p.

BROUILLETTE, Benoît, « Le port de Montréal, hier et aujourd'hui », *Revue de Géographie de Montréal*, Xxi, 2, 1967, p.195-233.

BROUILLETTE, Benoît, « Le port de Vancouver (comparé au port de Montréal) », *L'Actualité économique*, XXIX, 1953, p.448-480.

BROUILLETTE, Benoît, « Le port et les transports », dans E. Minville (dir.), *Montréal économique*, Montréal, Fides/École des HEC, 1943, p.115-182.

CLEARY, Elmer, *The Montreal Longshoremen & International Trade Unionism: « The Great Strike » of 1903*, Mémoire de M.A. (histoire), Université Concordia, 1988, 204 p.

COHEN, Maxwell, *Enquête administrative sur les problèmes de main-d'œuvre en matière de déchargement des navires à grain au Port de Montréal*, Montréal, mars 1968, 90 p.

DESCHÊNES, Jules, *Enquête sur les vols et le pillage dans le port de Montréal*, Rapport soumis au Conseil du Port de Montréal, Montréal, HEC, 1967, 160 p.

DESJARDINS, Pauline, *Le Vieux-Port de Montréal*, Montréal, Les Éditions de l'Homme et Société du Vieux-Port de Montréal, 2007, 221 p.

FOSTER, John Bellamy, « On the Waterfront: Longshoring in Canada », dans Craig Heron et Robert Storey (dir.), *On the Job : Confronting the Labour Process in Canada*, Kingston, Montréal, McGill-Queen's University Press, 1986, p.281 à 308.

GAUDET, Francis, *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*, Mémoire de M.A. (histoire), Université de Montréal, 1994, 298 p.

KHAN, Emamuddeen, *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. 341.

LACERTE, Pierre, « Les débardeurs venus du froid », *Maritime magazine*, vol. 63, 2011, p.82-86.

LAFORST, Maurice, *Évolution du Port de Montréal (1914-1940)*, Montréal, Licence en sciences commerciales, Hautes Études Commerciales, 1942.

LAMONDE, Yvan, *La culture populaire à Montréal 1880-1920*, Québec, Institut québécois de recherche sur la culture, 1982, 176 p.

LAUZON, Gilles et Madeleine FORGET (dir.), *L'histoire du Vieux-Montréal à travers son patrimoine*, Montréal, Les publications du Québec, 2004, 292 p.

LINTEAU, Paul-André, « Le développement du port de Montréal au début du XXe siècle », *Communications historiques*, vol.7, no.1, 1972, p.181 à 205.

LINTEAU, Paul-André, *Histoire de Montréal depuis la Confédération*, Montréal, Boréal, 2000, 627 p.

PATHY, Alexander C., *Waterfront Blues. Labour Strife at the Port of Montreal*, Toronto, University of Toronto Press, 2004, 328 p.

PICARD, Laurent, *Commission d'enquête sur les ports du St-Laurent*, Ottawa, imprimeur de la Reine, 1967, 228 p.

ROBICHAUD, Cybèle, sous la sup. de Paul-André Linteau et com. par Pauline Desjardins et Joanne Burgess, *Le site du Vieux-Port de Montréal - synthèse historique*, Montréal, Société du Vieux-Port de Montréal, 2009, non-publié, 142 p.

SMITH, Arthur I., *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, 200 p.

## Entrevues

GAGNON, Anne-Sophie, Sara Arsenault et Cybèle Robichaud, *Appel à tous*, Montréal, Société du Vieux-Port de Montréal, 2011, 70 entrevues.

MARTEL, Étienne, *Une vie de débardeur*, Montréal, Atelier d'histoire des débardeurs de Montréal, mars 2013, 14 entrevues.

## Sites Internet

Port de Montréal : <http://www.port-montreal.com/>

Syndicat des débardeurs de Montréal : <http://www.syndicat375.org/>

Vieux-Montréal : <http://www.vieux-montreal.qc.ca/>

# PHOTOGRAPHIES ET IMAGES

## Légende

Page de document

haut	hg	hc	hd
centre	cg	cc	cd
bas	bg	bc	bd
	gauche	centre	droite



1963

## Sources

**Adrien Hébert**  
p. 11bg

**Alain Chagnon**  
(La taverne)  
p. 17bd, 27bg

**Archives de Lanctic**  
p. 25hd

**Archives de la Ville de Montréal**  
p. 8cc, 8bg, 18hd, 20bd, 31cc

**Archives de Radio-Canada**  
p. 17bg

**Archives du Port de Montréal**  
p. 5hd (1), 5 cd (1), 7hc, 8bd, 9bc, 15bg, 19cg, 19bd, 21hg, 21bg, 22hd, 23hd, 23hg,

**Archives du Syndicat des débardeurs, local 375**  
p. 1hc, 1cc, 2bg (1), 2bg (2), 2bc, 3hc, 4cg, 4cc (1), 5cd (2), 5hd (2), 10bc, 10cd, 11hg, 12bc, 13bg, 14bd, 14hc, 15hg, 16bg, 20hd, 20bc, 21cg, 21bd (2), 23bd, 26hg, 29cc, 32bd (2), 32hd

**Archives Musée Redpath**  
p. 13cd, 21bd (1)25hc

**Archives nationales du Canada**  
p. 21cd (2), 24hg, 25bc

**BAnQ**  
p. 5bg, 9cg, 9bd, 14cg, 19bc, 20cg, 20cc, 26hd, 27hc, 27bc, 28hd, 28cg

**Charles Barnes**  
(The Longshoremen)  
p. 9cc, 12cd, 13hg, 15hd, 16hg, 19cc

**Claude Michaud**  
(Sur les quais, 1988)  
p. 11cd, 13bd, 26cd

**Commons**  
p. 4hd, 4cd, 4bd, 5hg, 16cc, 28cc, 32bd (1)

**Dominique Forget**  
(jobboom.com)  
p. 25cd

**Éric Morin**  
p. 2hd, 32hg

**Hervé Cozanet**  
p. 25cc

**Inconnu**  
p. 7cc, 17cc, 18bg, 21bg, 26bc

**Margaret Bourke-White**  
p. 15cd

**Musée des Sciences et des Technologies du Canada**  
p. 24bd, 24cc

**Musée McCord**  
p. 6cc, 13hc, 17hc, 18cd 21hc (2), 21cd (1), 21cd(3), 22cg

**Rapports annuels du port de Montréal (1898 à 1930)**  
p. 7cd, 9bg, 21hc (1), 21cd (4), 22bd, 22cd, 23bg, 24hd

**Société du Vieux-Port de Montréal (Appel à tous)**  
p. 5bd (1) 9hc, 9hd, 9hg, 9cd, 19hg

**Stéphane Longpré**  
4cc (2), 5bd (2), 20hg, 29bc

**Références détaillées**  
<http://www.syndicat375.org/#!source/rax54>



Créé en 2013 par Jean-Pierre Collin Denis Bourassa, et Normand Ferguson, l'Atelier d'histoire des débardeurs du port de Montréal a pour mandat de promouvoir l'histoire sociale, syndicale et ouvrière des débardeurs montréalais en produisant des documents de vulgarisation historique.

Jusqu'à présent, les principales réalisations de l'Atelier ont été le classement et la protection de l'ensemble des archives du Syndicat, l'analyse complète des procès-verbaux syndicaux de 1937 à 1979 et la création de 14 entrevues filmées de débardeurs retraités.



**Syndicat des débardeurs**  
SCFP Section Locale 375

Actif depuis plus de 100 ans, le Syndicat des débardeurs du port de Montréal possède une longue tradition de courage et de fierté. Il est un des pionniers de la longue histoire des luttes de classes au Québec, au Canada et même en Amérique du Nord.

Le Syndicat des débardeurs a été constitué afin d'améliorer le bien-être social et économique de ses membres de diverses façons. C'est pourquoi il est fier d'encourager, par son appui à cette initiative, la commémoration de son histoire.

## APPEL À TOUS!

L'Atelier d'histoire des débardeurs du port de Montréal a besoin de vous! Participez à la reconstitution de l'histoire centenaire des débardeurs en nous confiant vos photos ou vos objets concernant la vie des gars du bord de l'eau. Soyez assurés que tout ce que vous nous enverrez sera traité avec le plus grand soin et pourra être récupéré par la suite. Faites partie de l'histoire!

Contact : [atelier@syndicat375.org](mailto:atelier@syndicat375.org)  
(514) 255-8868

Autocollant pour  
ADRESSE POSTALE  
ici!