

Extrait de :

Québec, ville et capitale

Collection Atlas historique du Québec,
Les Presses de l'Université Laval, 2001.

Troisième partie : Une ère de contrastes
Premier chapitre : Les mutations du XIX^e siècle
Serge Courville, « À l'heure de l'industrie », p. 208-209.

la suite, d'autres conflits éclatent parmi les employés du port et de la construction. Toutefois, peu à peu, ils perdent de leur intensité, le déclin du commerce du bois et de la construction navale y contribuant. Faute de travail, plusieurs débardeurs migrent vers Montréal, qui deviendra à son tour le site de conflits importants, en 1881 notamment, mais sans la violence observée à Québec.

Quant à l'industrie manufacturière, elle connaît aussi ses difficultés. C'est dans l'industrie de la chaussure, surtout, que celles-ci s'expriment. En juin 1890, un manufacturier décrète qu'à l'avenir les monteurs devront fournir leurs chevilles et il établit une nouvelle échelle de salaire. Regroupés dans la Laster's Protective Union depuis l'année précédente, ceux-ci débraient après avoir tenté vainement de négocier. Le patron ferme son usine et 15 manufacturiers promettent de faire de même si les ouvriers persistent dans leurs demandes et restent fidèles à l'Union. Les ouvriers ripostent en déclenchant à leur tour la grève. Plus de 6 000 familles sont touchées. Quant aux commerces et aux entreprises associées, tels les tanneries, les corroyeurs et les fabriques de boîtes, ils fonctionnent au ralenti. Québec est paralysée et les journaux ne manquent pas de le déplorer et de condamner les grévistes. On demande au clergé d'intervenir. Le travail finit par reprendre, mais faute de monteurs pour remplacer les grévistes, l'industrie s'est équipée de machines qui font le travail de dix hommes. Enfin, quand, au début du XX^e siècle et encore au milieu des années 1920, l'industrie est secouée par de nouvelles grèves, et que de nouveau il faut chercher des médiateurs, en la personne souvent de l'évêque, plusieurs manufacturiers quittent la ville pour aller s'établir ailleurs dans la région. À cette époque nombreux sont ceux qui avaient déjà fait ce choix, à destination de Beauport, Lorette, Lévis et la Beauce.

Ces conflits, comme bien d'autres, nuiront au développement industriel de Québec. Certes, la ville conservera sa fonction manufacturière, mais celle-ci n'aura ni l'ampleur ni le rôle qu'elle aura à Montréal. C'est sur d'autres orientations, plutôt, que Québec fera reposer sa croissance, concrétisées par la construction du nouveau port dans les années 1870 et bientôt d'un élévateur à grain, symbole de la rivalité avec Montréal; la venue du chemin de fer en 1879; la construction du Parlement et le vaste programme de rénovation amorcé à la fin du XIX^e siècle pour embellir le paysage urbain et attirer les touristes. Toutefois, contrepartie de son rôle comme capitale administrative de la province, elle restera un lieu privilégié de protestation, dont l'écho se fait toujours sentir aujourd'hui.

UNION CANADIENNE.
RULES AND BY-LAWS.

TIME NOTICE OF LABOR ON BOARD
 Ships shall be from 6 A.M. until 8 P.M., with one hour rest for breakfast and dinner. Any member not work until 8 P.M. at the rate per hour of day-work. After 8 P.M. one hour and one half for every hour. On Sundays and Holidays two hours for every hour's work.

The rate of wages shall be as follows:
 Stevedores and Holders.....\$2.50
 Watchmen..... 2.00
 Boys Hoisting up..... 1.00

The members of the Society (working on the coast of the main port) not including the longshoremen will not work on foreign ships when the crews are employed on the coast or otherwise in loading. This will not apply to British ships where the crews are employed.

When any member of the Society is employed to move a ship, he will only receive pay for the number of days that he is employed at such moving.

The members of the Society will have nothing to do with watchmen engaged in watching ships while in port, the Captain or Owners being at liberty to engage whom they please, and pay them any wages agreed on.

That no member of the Society will work on board of any vessel short-handed and longer than five hours, and that in the case of a vessel going to sea a ship with 4 watches, 7 men on the hold, 2 watchmen, 2 boys on the stage, and 2 men on each watch. A ship working 3 watches, 9 men on the hold, 4 watchmen, 1 boy on the stage, and 2 men on each watch; any ship working 4 watches, 5 men on the hold, 2 watchmen, 2 boys on the stage. A single parcel vessel, 6 loaders, 1 stowager, 1 boy on the stage, and 2 men on each watch.

It must be understood that men discharging a vessel will have no claim on the loading of said ship, it being of course with the Merchant to employ them or not, as suits himself.

It is the intention of the UNION CANADIENNE to have a Procession on FRIDAY NEXT, to show the houses of men belonging to the Society to Merchants and others interested.

It is to be hoped that the Union will receive that encouragement which their desire to meet the economical depression demands by reducing the rate of wages to three hard times, which reduction they hope will cause an increase in the number of vessels visiting this port. The above list of wages the members of the Union intend not to increase in 2000 years.

Merchants will please bear in mind that the Total Low Freight, 640 strong, has joined the Union CANADIENNE.

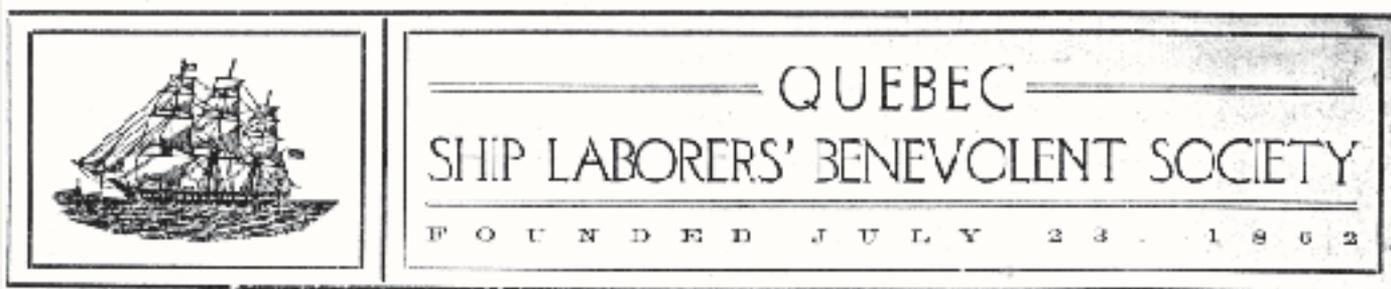
EDWARD LACHANCE,
 JAMES WISEMAN, President.
 Secretary.
 August 24, 1879.

Morning Chronicle, 14 août 1879.

La quebec ship laborers' benevolent society

Comme son nom l'indique, cette société de bord est à l'origine une association de secours mutuels. Bien que la grande majorité de ses membres soit irlandaise, elle compte un petit nombre de Canadiens français, notamment à Saint-Roch. Fondée en 1857 en réponse à une sévère crise économique et incorporée en 1862, cette société a su protéger ses membres en versant à ceux qui se blessaient au travail une pension pendant leur convalescence et en payant les frais funéraires d'un membre tué en chargeant ou en déchargeant un navire. Bien qu'elle ait toujours conservé son rôle d'association de secours mutuels, la société est vite devenue un véritable syndicat ouvrier avec un exécutif élu annuellement. Évoluant avec le temps et selon les circonstances, la société de bord met en place plusieurs règlements qui assurent la sécurité des ouvriers et les pratiques malhonnêtes de la part de ses membres et des employeurs. À titre d'exemple, à la suite d'abus de la part des capitaines de bateaux (non-paiement du travail des débardeurs), la société déclare la grève à l'été de 1866 et, après quelques jours de tension durant lesquels des membres usent de violence stratégique pour imposer la solidarité, elle obtient gain de cause. Selon un nouveau règlement adopté à la suite de cette grève, les débardeurs seront payés à bord du navire par le capitaine, prévoyant ainsi les cas de départ précipité d'un navire ou de cupidité du contre-maître.

La société compte presque une centaine de règlements : par exemple, journée de travail de huit heures, temps et demi pour les heures supplémentaires, temps double les dimanches et jours fériés, etc. Œuvrant dans un climat comme celui de Québec, les membres de la société cessent de travailler au mois de novembre lorsque l'hiver met fin aux activités portuaires. Pendant la période de chômage, de novembre à mai, des centaines de membres de la société vont travailler au chargement du coton dans les ports du sud des États-Unis, comme La Nouvelle-Orléans, Mobile, Port Arthur et Savannah. Deux membres fondateurs de la société de Québec, Richard Burke et Patrick Mullins, vont jusqu'à mettre leur expérience



Bureau des Commissaires du Havre, Québec.

d'organiseurs syndicaux au profit des débardeurs de cette dernière ville en y fondant dans les années 1860 la Savannah Working-Men's Benevolent Association. L'importance de ces migrations saisonnières au sud des États-Unis réside dans le fait que le salaire gagné dans le sud assure la survie de la famille à Québec pendant l'hiver. L'organisation permanente de la société de bord à Québec faisait en sorte que les membres qui avaient passé l'hiver dans le sud retrouvaient du travail au port de Québec une fois de retour au printemps. En effet, sans la Society à Québec au XIX^e siècle, les familles irlandaises de la basse-ville auraient connu plus de misère ou bien auraient émigré davantage et de façon permanente vers d'autres villes nord-américaines.

À Québec, la société de bord est composée de cinq sections, dont une à Saint-Roch, et compte quelque 2000 membres dans les années 1870. Durement touchés par la crise économique durant ces années et par le déclin de l'industrie de la construction navale, les chômeurs canadiens-français de Saint-Roch, spécialisés dans ce type de construction, envient leurs concitoyens irlandais qui ont toujours du travail comme débardeurs. Cet état de fait amène les membres canadiens-français à se dissocier de la société mère pour fonder l'Union canadienne en 1879. La même année, lors de la journée de congé annuelle de la société de bord (15 août), les membres de l'Union canadienne organisent une procession à travers la ville et en profitent pour dévoiler leur intention de

travailler à des tarifs inférieurs que ceux des débardeurs irlandais.

Cette manifestation a l'heur de déplaire aux Irlandais, surtout à ceux du quartier Champlain. À cet endroit, les dissidents de Saint-Roch sont d'ailleurs attendus de pied ferme. Après un barrage de pierres et d'eau bouillante tombée des étages supérieurs des maisons de la rue Champlain et après plusieurs coups de feu, les membres de l'Union canadienne doivent battre en retraite. Le bilan de cette émeute est de deux morts et plusieurs blessés, presque tous des Canadiens français. Les pertes auraient pu être encore plus importantes compte tenu que les Irlandais avaient pris

soin d'installer quatre canons chargés à bloc un peu plus loin sur la rue Champlain.

Après deux semaines de vive tension entre les deux communautés, l'intervention des curés des paroisses Saint-Roch et St. Patrick débouche sur un compromis selon lequel chaque groupe ethnique aura désormais droit à un travail dans le port de Québec. Bien que l'Union canadienne disparaisse peu de temps après cette émeute, la société de bord, pour sa part, demeure active et ce, jusqu'au milieu du XX^e siècle, où elle est absorbée par un grand syndicat international de débardeurs.



LES ÉMEUTES DE QUÉBEC : LES CANADIENS FRANÇAIS ATTAQUÉS SUR LA RUE CHAMPLAIN.
Canadian Illustrated News, 30 août 1879.