



GIREPS

Le lock-out des débardeurs du port de Québec (2022 - 2024)

OCTOBRE 2024

Martin Gallié

Sciences juridiques
UQAM

Yanick Noiseux

Sociologie
Université de Montréal



RÉDACTION

Martin Gallié et Yanick Noiseux

COMITÉ ÉDITORIAL

Félix Beauchemin, Anthony Desbiens, Martin Gallié, Elsa Galerand, Yanick Noiseux et Christophe Cinq-Mars

Pour citer ce document :

Martin Gallié et Yanick Noiseux (2024). « Le lock-out des débardeurs du Port de Québec », *Chronique des conflits de travail*, no. 4. Montréal: GIREPS.

DOI : <https://doi.org/10.69777/321821>

ISBN : 978-2-924284-16-2

Dépôt légal – Bibliothèque et Archives nationales du Québec, 2024

© GIREPS, 2024.

Le GIREPS a bénéficié du soutien du Fonds de recherche du Québec (FRQ) pour la réalisation de cette chronique.

Fonds
de recherche
Québec 

Les chroniques des conflits de travail (CCT) consistent à documenter l'histoire, les revendications, les actions et les enjeux, notamment juridiques, de conflits du travail, passés ou présents, en vue d'alimenter la recherche sur les pratiques de résistance et de mobilisations collectives des travailleurs et des travailleuses contre l'exploitation.

Pourquoi nous? Parce que nous sommes les rouages invisibles de cette machine capitaliste. Nous sommes les couturières, les chauffeurs de camion, les infirmières, les enseignants, les ingénieurs, les débardeurs. Nous sommes les gardiens de nuit, les caissiers, les nettoyeurs, les agriculteurs. Nous sommes les travailleurs de l'ombre, les oubliés, les sans-nom.

Extrait d'un poème d'un débardeur de Québec, février 2024¹

Le 15 septembre 2022, la Société des arrimeurs de Québec (SAQ) déclenche un *lock out* à l'encontre des 81 débardeurs du Port de Québec². En septembre 2024, deux ans plus tard, le *lock out* est toujours en vigueur et les activités du Port de Québec semblent fonctionner « normalement ». Elles seraient même en légère hausse. Il faut dire que dans la mesure où les ports relèvent de la compétence fédérale, la SAQ peut légalement recourir à des briseurs de grève.

Précisions méthodologiques : cette chronique s'appuie principalement sur les articles de presse, les communiqués syndicaux et patronaux et autres textes publiés en ligne. Au moment de terminer la première version de cette chronique, en septembre 2024, le conflit est toujours en cours. Nous ferons cependant une mise à jour dès que possible.

¹ Débardeurs de Québec. « Pourquoi nous ? », 16 février 2024.

² Le masculin est employé car à notre connaissance, les débardeurs en question sont tous des hommes.

LE CONTEXTE

Ce lock-out intervient dans un contexte marqué par une forte mobilisation des travailleurs dans les ports canadiens, qui fait dire à l'un des gestionnaires de l'industrie maritime que le Canada a « désormais une réputation en matière de perturbations portuaires »³.

Il y eut d'abord les grèves des 1200 débardeurs du port de Montréal, celle de 11 jours en août 2020 (du 10 au 21 août), puis celle déclenchée le 26 avril 2021 à laquelle le Gouvernement fédéral a mis fin en forçant le retour au travail par l'adoption d'une Loi spéciale⁴. Il y eut ensuite la grève de huit mois d'une dizaine de matelots de *Océan Remorquage* de juin 2022 à mars 2023⁵, puis le vote d'un mandat de grève au Port de Sorel-Tracy en mars 2023, notamment sur la question des horaires⁶. Enfin et surtout, il y eut la grève des 5 500 débardeurs des ports de Colombie-Britannique entre le 1^{er} et le 13 juillet 2023⁷.

Ces conflits suscitent discussions sur le droit de grève dans les ports canadiens à la Chambre des communes : les employeurs préconisent que les ports comptent au nombre de services essentiels; les syndicats réclament une législation anti-briseur de grève. Certes, en juillet 2024, un Projet de loi anti-briseurs de grève a été adopté à l'unanimité à la Chambre des Communes. Mais il n'entrera en vigueur qu'un an plus tard et rien ne garantit qu'entre-temps, il n'y aura pas d'autres élections et que le projet soit abandonné⁸.

L'EMPLOYEUR : LA SOCIÉTÉ DES ARRIMEURS DE QUÉBEC

On dispose de peu d'informations sur la Société des arrimeurs de Québec (SAQ). Elle se définit (sur son site web) comme « une association d'employeurs située au Port de Québec qui œuvre dans le domaine du débardage (chargement et déchargement de navires) » et qui « représente au quotidien les compagnies membres, soit QSL, G3 Canada et Logistec »⁹.

Créée en 1996, suite à la « scission » du *Port de Québec* de l'*Association des employeurs maritimes* (AEM) qui contrôle les principaux autres ports de la province et qui reste le principal employeur de

³ Julien Arseneault. « [Négociation aux ports de Montréal "On pense déjà aux solutions de rechange"](#) », *La Presse*, 14 septembre 2023.

⁴ *Ibid.* Voir la *Loi prévoyant la reprise et le maintien des opérations du Port de Montréal*, [L.C. 2021](#) c.6 – Projet de loi C-29.

⁵ Sorel Tracy Magazine. « [Communiqué: fin de la grève chez Océan remorquage](#) », 27 mars 2023. « Ces travailleurs ont mené une lutte exemplaire, appuyés par toute la famille Métallo et plusieurs syndicats affiliés de la FTQ. Ils l'ont fait avec un vent de face, alors que des briseurs de grève venaient faire leur travail chaque jour, atténuant les effets de la grève sur l'employeur. Bravo pour votre détermination, qui a fait toute la différence », fait valoir le représentant syndical Luc Laberge. La grève chez Océan remorquage a illustré la nécessité de l'adoption rapide d'une loi anti-briseurs de grève au fédéral, à l'instar de ce qui existe déjà dans le Code du travail québécois.

⁶ Sorel Tracy Magazine. « [Les débardeurs du port de Sorel-Tracy se dotent d'un mandat de grève](#) », 8 mars 2023. ; SCFP. « [Les débardeurs du port de Sorel-Tracy signent](#) », 22 mars 2023.

⁷ Chuck Chiang. « [Grève dans les ports de la Colombie-Britannique: un vote jeudi et vendredi](#) », *Le Quotidien*, 1er août 2023 ; Chuck Chiang. « [Fin de la grève de la Colombie-Britannique: l'entente est dévoilée](#) », *Le Quotidien*, 8 août 2023.

⁸ « [Le projet de loi anti-briseurs de grève adopté à l'unanimité](#) », *La Presse Canadienne*, 11 juillet 2024.

⁹ Société des arrimeurs de Québec. « [Page d'accueil](#) ».

débardeurs au Québec, la SAQ est juridiquement une société distincte du « Port de Québec »¹⁰, comme le souligne chaque année son président pour préciser qu'il n'a rien à voir dans le conflit qui oppose les débardeurs à la SAQ. En pratique, la SAQ gère la main-d'œuvre du port pour le compte de trois multinationales spécialisées dans les domaines du transport et des opérations portuaires, d'arrimage, de stockage et de logistique (QSL, G3 Canada et Logistec).

La première d'entre elle est QSL, qui emploie plus de 2 000 personnes dans plus de 60 terminaux au Canada et aux États-Unis¹¹. Selon *Le Soleil*, la SAQ « est contrôlée quasi complètement par l'entreprise QSL qui génère 95 % du travail des débardeurs »¹². La multinationale est notamment responsable du transbordement du nickel au Port de Québec pour le compte de la compagnie minière, Glencore, l'un des principaux clients du port¹³. Pour le syndicat, c'est QSL qui contrôle en pratique la SAQ. Il dénonce alors les placements de la Caisse de dépôt et placement du Québec (CDPQ), principal investisseur institutionnel du Québec et qui gère le Régime des rentes du Québec, dans une entreprise si peu respectueuse des droits des travailleurs et des travailleuses¹⁴.

G3 Canada est quant à elle une entreprise qui appartient à G3 Global Grain Group, une entreprise de l'agro-industrie détenue par la société étatsunienne Bunge et par la société d'investissement agricole saoudienne SALIC. Elle est spécialisée dans le transport de céréales et gère tout un réseau de « silos-éleveurs ». Enfin, Logistec est une multinationale cotée à la Bourse de Toronto qui « offre des services industriels spécialisés, notamment de manutention de marchandises, à 38 ports et 65 terminaux en Amérique du Nord, des services de transport maritime vers l'Arctique canadien et des services environnementaux »¹⁵.

Selon le site Internet de la SAQ, travailler pour la Société consiste à manipuler des « chargeuses sur roues, des pelles hydrauliques, des chariots élévateurs, des grues portiques, des grues de navires etc. ». La principale exigence qui est obligatoire pour obtenir un emploi à la SAQ est d'avoir une expérience ou une formation pertinente à l'opération de machinerie lourde. La société considère comme un atout d'avoir un « intérêt à effectuer du travail de journalier » et la « capacité à travailler selon un horaire rotatif de jour, de soir, de nuit et de fin de semaine ». Concernant les conditions d'emploi, la SAQ précise que les postes sont sur appel, avec des horaires rotatifs de 8 heures de jour, de soir et de nuit, qu'il faut être disponible sept jours par semaine, que le salaire varie entre 23.49\$ et 30.03\$ de l'heure et que l'emploi s'accompagne d'avantages sociaux très « concurrentiels ».

¹⁰ Sur son site Internet, le Port de Québec se décrit comme une « plaque tournante canadienne du commerce international à Québec ». Quelques 28 millions de tonnes y ont été transbordées dans la dernière année, « classant le port parmi les cinq plus importants au pays ». Le Port de Québec y indique aussi qu'il génère 1,3 milliard de dollars en retombées économiques au Canada et que 236 715 visiteurs ont été amenés par les croisières internationales en 2019, générant 221 millions de dollars de retombées économiques.

¹¹ QSL. « [Page d'accueil](#) ».

¹² La Vitrine. « [Les débardeurs du port de Québec ne peuvent plus travailler](#) », *Le Soleil*, 18 novembre 2022.

¹³ David Rémillard, « [Port de Québec : Glencore encore rappelée à l'ordre par le ministère de l'Environnement](#) », Radio Canada, 19 juillet 2024.

¹⁴ SCFP, « [22 mois de lock-out pour les débardeurs au Port de Québec](#) », 18 juillet 2024.

¹⁵ Le Cercle Canadien. « [Biographie de Madeleine Paquin](#) ».

LE SYNDICAT DES DÉBARDEURS DU PORT DE QUÉBEC (SCFP 2614)

On sait également peu de choses sur le syndicat, contrairement à celui du Port de Montréal¹⁶, si ce n'est qu'il a été créé en 1996 suite à la scission avec les débardeurs du Port de Montréal. On sait aussi qu'il est membre du Syndicat canadien de la fonction publique (SCFP) qui représente 110 000 travailleurs et travailleuses au Québec, dont les débardeurs des ports de Montréal, Trois-Rivières, Sorel, Matane et les débardeurs d'Arrimage du Saint-Laurent (Baie-Comeau).

La dernière convention collective¹⁷ signée entre le syndicat des débardeurs de Québec et la Société des arrimeurs du Québec (SAQ) date de mai 2017. Le Président du syndicat se déclare alors « satisfait » de l'entente obtenue¹⁸. D'une durée de cinq ans, elle prévoit des « ajustements salariaux, des améliorations dans la conciliation travail-famille, une bonification des vacances, des congés de maladie, du régime de retraite et de l'assurance »¹⁹.



Photo : Justin Tang / La Presse

RETOUR HISTORIQUE

Le Port de Québec est historiquement un lieu d'importantes luttes ouvrières. Les premières apparaissent au milieu du XIXe siècle. Selon Peter Bischoff, professeur d'histoire de l'Université

¹⁶ Syndicat 375, <https://www.syndicat375.org/revue-historique>.

¹⁷ SCFP. « [Convention collective 2017-2022 entre le Syndicat des débardeurs de Québec et la Société des arrimeurs du Québec](#) ».

¹⁸ SCFP. « Ententes de cinq ans au Port de Québec », 30 mai 2017.

¹⁹ SCFP. « [Ententes de cinq ans au Port de Québec](#) », 30 mai 2017.

d'Ottawa qui les a documentées²⁰, le Port de Québec fut alors un « lieu d'expérimentation hors du commun en matière de mutualisme et de syndicalisme ». Dans les années 1860-1870, les débardeurs « construisent rapidement l'organisation syndicale la plus puissante au pays ». Elle sera attaquée par les élites dirigeantes en vue de « ramener la Société des débardeurs à des fonctions purement mutualistes » vers la fin des années 1890.

Entre 1968 et 1996, c'est l'*Association des employeurs maritimes* (AEM), basée à Montréal, qui négocie les conventions collectives des débardeurs des principaux ports du Québec²¹. Pour certains, cette structure « collective » qui regroupe la quasi-totalité des débardeurs du Québec aurait permis aux débardeurs du Port de Québec – au moins dans un premier temps – d'obtenir de meilleures conditions de travail en bénéficiant notamment des acquis des nombreuses luttes des débardeurs du port de Montréal²². Comme le souligne le représentant syndical des débardeurs de Québec dans les années 1990, « le château fort de l'AEM c'est Montréal. Il fallait s'enligner sur Montréal. Alors on n'a jamais eu de problème à négocier des bonnes conventions collectives »²³. Les négociations de ces conventions collectives ont donné lieu à diverses luttes à travers la province. La grève d'avril 1975, dans les trois principaux ports de l'Est du Québec, Montréal, Trois-Rivières et Québec, s'est terminée par l'adoption d'une loi spéciale par le Gouvernement Trudeau forçant le retour au travail²⁴. L'année 1987 fut marquée par un conflit de plus de cinq mois sur fond de concurrence entre les ports de Québec et de Montréal, mais nous n'en savons pas plus sur ce conflit.

On en sait davantage sur celui qui s'est déroulé entre 1995 et 1998, suite auquel les débardeurs du Port de Québec quittent l'*Association des employeurs maritimes* (AEM) et se voient alors dissociés des débardeurs du Port de Montréal. En 1996, une nouvelle structure est créée spécifiquement pour le Port de Québec : la *Société des arrimeurs de Québec* (SAQ) devient l'employeur des débardeurs. Les archives médiatiques révèlent que le représentant syndical du moment appuie cette scission et l'idée de créer un syndicat distinct. Il fait notamment valoir que « [q]uand on veut dire quelque chose à l'employeur (Arrimage Québec, Bunge ou Logistec), c'est compliqué, il faut passer par l'AEM ». Il déclare cependant qu'il faudra faire des concessions sur les conventions collectives : « Nous nous rendons compte qu'elles sont trop généreuses pour les moyens du port de Québec »²⁵.

²⁰ Peter C. Bischoff. *Les débardeurs au port de Québec*. (Montréal, Éditions Hurtubise, 2011). ; Peter C. Bischoff. « ["Barrer la voie au syndicalisme" les manœuvres de l'État québécois contre la Société bienveillante des journaliers de navires de Québec et les autres sociétés de secours mutuel, 1869–1899](#) » *Labour/Le Travail* 64, (2009): 9-49.

²¹ Il semble que les ports de Cacouna et Sept-Îles ne fassent pas partie de l'entente. Un syndicaliste s'inquiète ainsi en 1995 « que les employeurs locaux tentent de modeler les conditions de travail des débardeurs de Québec sur celles des plus petits ports comme Cacouna et Sept-Îles. Les débardeurs y gagnent 17 \$ de l'heure plutôt que 21,85 \$ à Québec et la sécurité d'emploi y est inexistante ». Louise Lemieux. « [Débardeurs du port de Québec – Des conventions collectives trop généreuses](#) », *Le Soleil*, 4 novembre 1995.

²² *Ibid.* Selon les propos de la journaliste Louise Lemieux: « Comme le siège social de l'AEM est à Montréal, les débardeurs de Québec ont toujours profité de conditions de travail semblables à celles de leurs collègues du Port de Montréal »

²³ *Ibid.*

²⁴ Journal Le Jour. « [Débardeurs: la loi spéciale est prête](#) ». 23 avril 1975; Georges Angers. « [Les débardeurs obéiront-ils?](#) ». *Le Soleil*, 24 avril 1975.

²⁵ Louise Lemieux. « [Débardeurs du port de Québec – Des conventions collectives trop généreuses](#) », *Le Soleil*, 4 novembre 1995.

En dépit de ces déclarations conciliantes, le conflit va s'envenimer. Le syndicat ne parvient pas à négocier une convention collective²⁶. En décembre 1997, il déclenche un arrêt de travail²⁷. Les lignes de piquetages sont « dures », elles bloquent des dizaines de camionneurs et, dès le premier jour, une injonction est prise contre les grévistes. La SAQ fait alors appel à une compagnie de sécurité privée et recrute des « bataillons de travailleurs de remplacement »²⁸. Quatre mois plus tard, le conflit n'est toujours pas réglé. Le journal *Le Soleil* décrit une situation tendue : « l'agence de sécurité privée, le *Groupe Admari inc.*, règne de façon particulièrement farouche sur tout le territoire du port de Québec »²⁹. Toujours selon *Le Soleil*, l'employeur accuse le syndicat d'être associé à de présumés gestes criminels, « toujours non démontrés ». Le journal rappelle que le président du groupe s'est :

*[n]otamment présenté devant les caméras, hier matin, avec des clous à trépied de fabrication artisanale, dont il a tacitement accusé les grévistes de s'être servi pour causer des crevaisons les plus sûres possibles à des véhicules qui entrent dans le port. Il a aussi parlé de grenades, puis de l'incendie allumé, ce week-end, à la maison d'une employée cadre de la Compagnie d'arrimage de Québec ltée (CAQ), pour laquelle travaillent les débardeurs en grève*³⁰.

Les dirigeants syndicaux nient toute implication. Le porte-parole de l'employeur lui-même refuse de croire que ces événements puissent être « attribués aux syndiqué[e]s ». Les dirigeants syndicaux dénoncent une « manipulation des médias » qui tentent de les discréditer en laissant penser que les Hell's Angels tentent d'infiltrer le syndicat des débardeurs, à la même époque³¹.

On peut finalement mentionner les journées de grèves de septembre 2011³², suivies d'un lock out le 12 octobre de la même année « en réaction aux journées de grève qui s'accumulent »³³ et la reprise du travail le 13 octobre³⁴. Les travailleurs dénoncent déjà le fait de devoir parfois travailler 40 jours d'affilés ainsi que le recours à la sous-traitance³⁵. Ce conflit de 2011 porte également sur le calcul des vacances annuelles et des congés maladies.

Pour conclure cette mise en contexte, il convient de mentionner un litige portant sur la légalité d'une clause de la convention collective relative au recrutement de la main-d'œuvre, au « placement syndical », qui suscite depuis longtemps d'importantes controverses et qui est régulièrement dénoncé

²⁶ *Op Cit.*

²⁷ Jacques Drapeau. « [Québec: Le port paralysé - Les approvisionnements en sel pour les rues bloqués hier](#) », *Le Soleil*, 24 décembre 1997.

²⁸ *Op Cit.*

²⁹ Alain Bouchard. « [Port de Québec: le conflit s'envenime - Une agence de sécurité bloque même l'accès aux battures de Beauport](#) », *Le Soleil*, 15 avril 1998.

³⁰ *Op Cit.*

³¹ Marc Lestage. « [Enquête sur les débardeurs de Québec. Leur présence sera requise dans la zone de sécurité du terminal de croisières](#) », *Le Soleil*, 5 mars 2002.

³² Radio-Canada. « [Conflit au port de Québec: les débardeurs maintiennent la pression](#) », 20 septembre 2011.

³³ Le Journal de Montréal. « [Lock-out au Port de Québec](#) », 12 octobre 2011.

³⁴ Radio-Canada. « [Fin du conflit de travail au port de Québec](#) », 13 octobre 2011.

³⁵ Matthieu Boivin. « [Port de Québec: menace de grève](#) », *Le Soleil*, 16 avril 2011.

par certains journaux. Celle-ci oblige l'employeur à considérer en priorité les candidats recommandés par le syndicat. Plus précisément, la Convention collective des débardeurs du Port de Québec prévoit à l'article 14.02: « pour les fins de recrutement de nouveaux employés, l'employeur considérera les candidats qui lui sont référés par le syndicat³⁶ ». On sait que lors de la grève de 1997-1998 le directeur général dénonçait déjà une clause « qui concède toute la sélection des nouveaux embauchés au syndicat, et qui explique pourquoi les dockers se retrouvent au travail entre pères et fils, voire entre grands-pères et petits-fils³⁷ ». On sait aussi qu'une clause globalement similaire a fait l'objet de vive controverse au Port de Montréal³⁸ et que sa légalité a été soumise à l'arbitrage; la décision n'est pas encore connue³⁹.

CHRONOLOGIE DU CONFLIT ACTUEL

Juin 2022 : les revendications et début des négociations

Les parties ont débuté les négociations en vue du renouvellement de la convention collective en juin 2022. Les horaires de travail sont le principal enjeu de lutte pour les débardeurs. « On ne s'est jamais plaint de notre salaire, c'est le plus beau métier du monde », déclare le président du syndicat⁴⁰. En revanche, les débardeurs dénoncent l'absence de prévisibilité des horaires de travail qui ne sont connus des travailleurs que 24h à l'avance⁴¹ ; ils peuvent concrètement apprendre à 18h qu'ils vont travailler à minuit. Ils dénoncent également l'absence de congé hebdomadaire garanti, le fait qu'ils puissent devoir enchaîner 76 heures travaillées par semaine, pendant 40 à 50 jours⁴², que l'employeur puisse exiger « des horaires de 12h par jour à longueur de semaine »⁴³ et « imposer des heures supplémentaires obligatoires, au profit de compagnies minières privées »⁴⁴. Enfin, selon les dirigeants syndicaux, l'employeur qui souhaite « détruire le syndicat »⁴⁵ offre déjà de meilleures conditions de travail aux sous-traitants débardeurs qu'aux travailleurs syndiqués.

L'employeur, de son côté, veut imposer des nouveaux quarts de travail de 12 heures, contre les 8 heures actuellement conventionnées⁴⁶. Il compte également supprimer le droit au congé d'une fin de semaine par mois qui ne concerne que les débardeurs de 20 ans d'expérience ou plus⁴⁷. Il oppose aux travailleurs que le salaire moyen annuel s'élève à plus de 100 000\$ pour des semaines de moins

³⁶ SCFP. « [Convention collective 2017-2022 entre le Syndicat des débardeurs de Québec et la Société des arrimeurs du Québec](#) ». Pour consulter l'article en question, voir la page 27 du document.

³⁷ Alain Bouchard. « [Port de Québec: le conflit s'envenime - Une agence de sécurité bloque même l'accès aux battures de Beauport](#) », *Le Soleil*, 15 avril 1998.

³⁸ Tristan Péloquin. « [Tensions au port de Montréal. Le syndicat des débardeurs se dit victime de "fabrication de la preuve"](#) », *La Presse*, 29 septembre 2023.

³⁹ Association des employeurs maritimes c Syndicat des débardeurs, SCFP, section locale 375, 2022 CanLII 73452 (CA SA).

⁴⁰ Louis-Simon Lapointe, « [Le conflit au port de Québec s'envenime](#) », *Radio-Canada*, 22 novembre 2022.

⁴¹ Stéphane Doucet. « [Port de Québec: Entrevue avec Stéphan Arsenault du SCFP 2614](#) », 4 avril 2023.

⁴² David Johnson. « [Un an de lockout : Assez c'est assez](#) », *Droit de parole*, 22 septembre 2023.

⁴³ Émilie Pelletier, « [Sans les débardeurs – une menace à l'environnement au port de Québec](#) », *Le Soleil*, 23 juillet 2024.

⁴⁴ SCFP, « [22 mois de lock-out pour les débardeurs au Port de Québec](#) », 18 juillet 2024.

⁴⁵ David Johnson. « [Les fêtes sur la ligne de piquetage](#) ». *Droit de parole*, 4 janvier 2023.

⁴⁶ SCFP. « [Lock-out des débardeurs à Québec](#) ».

⁴⁷ David Johnson. « [Un an de lockout : Assez c'est assez](#) », *Droit de parole*, 22 septembre 2023.

de 40h en moyenne, que l'emploi offre d'importants avantages sociaux, des horaires de travail flexibles et des occasions de formation⁴⁸.

Le président du syndicat résume ainsi le principal enjeu pour les travailleurs :

[M]ême après des décennies à l'emploi de la SAQ, les débardeurs sont encore obligés de valider, chaque jour, entre 16h et 18h s'ils travaillent le lendemain et sur quel quart de travail. Advenant qu'ils n'aient pas déjà été assignés, ils doivent rappeler le lendemain entre 10 h et midi pour obtenir potentiellement du travail. Une fois sur place, on leur demande souvent de rester plusieurs heures supplémentaires. Aucune heure n'est garantie et aucun horaire n'est jamais prévu d'avance. C'est à se demander si les navires entrent au port sans prévenir...⁴⁹.

Un autre syndicaliste précise : « [l]es jeunes qui entrent dans la profession sont incapables de concilier vie familiale et vie professionnelle, sans parler des loisirs. Ils peuvent travailler jusqu'à soixante jours consécutifs, de nuit, de soir ou de jour sans discernement. Il faut être fait très fort pour supporter ça »⁵⁰.

30 août 2022 : vote d'un mandat de grève ; lock-out 15 septembre 2022

Fin août, face aux blocages des négociations, les 81 débardeurs votent un mandat de grève à 98.5%⁵¹. Théoriquement, ils peuvent déclencher la grève dès le 11 septembre, ce qu'ils ne font pas. Le 15 septembre 2022, la SAQ, en revanche, décrète un *lock out* considérant que « les positions des parties sont irréconciliables » et que « les demandes syndicales sont impossibles à satisfaire dans le contexte actuel »⁵².

⁴⁸ Radio-Canada. « [Le conflit au port de Québec s'envenime](#) », 22 novembre 2022.

⁴⁹ La Vitrine. « [Le plus long conflit du Port de Québec](#) », *Le Soleil*, 20 mai 2023.

⁵⁰ *Op Cit.*

⁵¹ Lia Lévesque. « [Les débardeurs du port de Québec se dotent d'un mandat de grève](#) », *Le Soleil*, 30 août 2022.

⁵² Lia Lévesque. « [Les débardeurs du port de Québec sont mis en lockout](#) », *Le Devoir*, 15 septembre 2022.



Photo : Philippe L'Heureux / Radio-Canada

Octobre-novembre 2022 : les premiers actes de violence et les premiers « incidents » rapportés

Depuis le début du *lock out*, l'employeur a recours à des briseurs de grève, ce que lui autorise la loi fédérale. Or, selon le syndicat, ces « travailleurs de remplacement » ne sont pas formés pour ce métier, ce qui soulève d'importantes questions de sécurité, notamment pour le chargement des navires quand il s'agit de matières dangereuses, comme le nickel par exemple.

Très rapidement, différents incidents sont enregistrés. En octobre 2022, le syndicat rapporte qu'un chargeur sur roues est entré en collision avec un véhicule près d'un quai et que quelques jours plus tôt « un dirigeant de la compagnie Québec Saint-Laurent (QSL) a endommagé la grue ainsi que les équipements de navigation et de télécommunication d'un navire amarré en exécutant le travail des débardeurs en lockout »⁵³. Toujours selon le syndicat, ces incidents « ont coûté des dizaines de millions de dollars ». Mais ce qui inquiète surtout les débardeurs, ce sont les risques de « déversements de substances dangereuses comme le nickel ou l'urée »⁵⁴.

Le 22 novembre 2022, le « conflit s'envenime » titre un article diffusé par *Radio Canada*⁵⁵. Dans un communiqué de presse, la compagnie dénonce « le recours à de la violence et de l'intimidation de la part de certains syndiqués ». Les journaux évoquent des pneus crevés, de « l'intimidation envers la conjointe d'un travailleur de remplacement », des plaintes à la police, des filatures.

⁵³ Agence QMI. « [Un deuxième accident au port de Québec en marge du lockout](#) », 21 octobre 2022.

⁵⁴ SCFP. « [Lock-out des débardeurs à Québec](#) ».

⁵⁵ Louis-Simon Lapointe, « [Le conflit au port de Québec s'envenime](#) », *Radio-Canada*, 22 novembre 2022.

Le président du syndicat déclare qu'il s'agit de « pures mensonges ». « Rien n'est relié à nous », dit-il, et aucun employé n'a fait l'objet d'une enquête ou d'une arrestation. Il rapporte en revanche qu'« un débardeur a été percuté par une voiture sur la ligne de piquetage ». Un automobiliste aurait forcé la ligne de piquetage et un manifestant se serait retrouvé sur le pare-brise de la voiture. Le ton aurait alors « monté entre le conducteur du véhicule et les manifestants qui lui barraient la route »⁵⁶. Il réfute également les accusations de filature : « [q]uand on passe sur la même autoroute et qu'on passe une personne qui est un cadre, c'est rendu qu'on se fait accuser qu'on suit (...) Je m'excuse, on retourne à la maison et c'est normal »⁵⁷.

Enfin, concernant les lignes de piquetages, le président du syndicat conclut : « [c]'est certain que, quand tu franchis une ligne de piquetage, c'est quand même intimidant, on le comprend (...) ». Mais si l'employeur « s'attend à passer sur les lignes et se faire dire qu'il est beau et qu'il est fin, non merci ». Surtout que selon le syndicat, l'employeur refuse toujours de négocier.

En janvier 2023, le PDG du port de Québec se réjouit, quant à lui, des résultats enregistrés. « C'est autour [de] 2% de moins qu'en 2021, mais somme toute, ça reste une très bonne année. (...) La diminution est principalement due à une baisse de l'exportation des boulettes de fer et des mauvaises récoltes en 2021 chez les producteurs de céréales de l'Ouest canadien ». Mais sinon tout va bien, notamment en ce qui concerne les céréales ou le « jet fuel », un peu moins concernant les croisiéristes. Concernant le conflit, il souligne que le Port de Québec et la SAQ sont deux structures autonomes : « on n'a pas de rôle à jouer dans ça (...) Souvent, les gens confondent un peu le rôle du port dans ça. Ce n'est pas nous. Ce sont deux parties externes. Il n'y a rien qu'on peut faire. On n'a pas de moyen d'intervenir dans ça ». Mais il considère tout de même que le conflit « se règle le plus rapidement possible »⁵⁸.

Dans le courant de l'année 2023, le *Conseil canadien des relations industrielles* (CCRI) nomme un médiateur qui ne parvient pas à trouver un terrain d'entente⁵⁹.

11 août 2023 : une voiture de « scabs » force la ligne de piquetage

Le 11 août 2023, les journaux évoquent un nouvel incident. Un homme a forcé la ligne de piquetage et a été arrêté par la police. Une enquête a été ouverte. Selon une conseillère syndicale, l'homme « n'aurait pas attendu les cinq minutes requises avant de traverser la ligne de piquetage, et aurait même « appuyé sur l'accélérateur » pour foncer sur les piqueteurs ». Toujours selon la conseillère syndicale, « depuis le début du conflit de travail, le syndicat et ses membres ont été témoins de nombreux actes de violence. [...] La menace de violence physique est recensée quasiment au quotidien »⁶⁰.

⁵⁶ *Op Cit.*

⁵⁷ *Op Cit.*

⁵⁸ Diane Tremblay. « [Un règlement rapide est souhaité au Port de Québec](#) », *Journal de Québec*, 11 janvier 2023.

⁵⁹ La Vitrine. « [Le plus long conflit du Port de Québec](#) », *Le Soleil*, 20 mai 2023.

⁶⁰ La Presse Canadienne. « [Lock-out au Port de Québec. Un homme aurait enfoncé la ligne de piquetage](#) », 11 août 2023.

La Société des arrimeurs de Québec réagit par courriel : « Nous tolérons (sic) aucun acte de violence et d'intimidation ; ce principe s'appliquant à l'ensemble des parties ». L'entreprise QSL quant à elle, « déplore tout geste de violence, autant verbal que physique » et soutient que « l'interprétation des événements est contestable »⁶¹. Un mois plus tard, les débardeurs sont toujours sans nouvelle. Le président du syndicat, M. Arsenault dénonce alors un « système de justice à deux vitesses » alors que la police a des vidéos et des témoignages. « On est vraiment revenu aux années 80 », déclare-t-il⁶².

Août 2023 : de nombreux incidents dus aux travailleurs de remplacement

Le 15 août, le syndicat dénonce un nombre « effarant » de bris et d'incidents dus au travail de remplacement : un *container* aurait été transpercé par un chariot élévateur, une grue aurait frappé une fond de cale de navire, ce qui aurait eu pour conséquence « que l'ensemble du câblage et des raccordements s'est détaché de la grue », un wagon de train aurait déraillé suite à une erreur d'aiguillage réalisée par des cadres, une grue aurait été mal positionnée, des matériaux auraient été échappés à plusieurs pieds du sol etc. Nina Laflamme, une conseillère syndicale de la SCFP, s'interroge sur cette situation :

*Pour nos membres, qualifiés pour réaliser ce travail, ce type d'accident est inconcevable. C'est extrêmement dangereux, on est tous chanceux que personne n'ait été blessé. Les travailleurs de remplacement ont-ils conscience des risques qu'ils courent et qu'ils font courir aux autres? Savent-ils qu'ils peuvent appeler un inspecteur de la CNESST?*⁶³.

Le 15 septembre 2023, le syndicat organise un rassemblement pour souligner que cela fait maintenant un an que les débardeurs sont en *lock-out*. Des journalistes et des députés se déplacent⁶⁴. Le syndicat dénonce « le manque d'humanité » de l'employeur et sa mauvaise foi après 61 séances de négociation. Des travailleurs déclarent qu'ils ont dû trouver un travail ailleurs. La *Société des arrimeurs de Québec* blâme quant à elle « l'insatiabilité » du Syndicat qui a récemment refusé une offre de règlement qu'elle qualifie « d'extrêmement généreuse ».

Le député de Québec solidaire Sol Zanetti, dénonce « des patrons qui s'en mettent plein les poches » et demande au Gouvernement québécois de faire pression sur le fédéral pour adopter une législation anti-briseurs de grève⁶⁵. La députée du Bloc Québécois, Julie Vignola défend également le projet de loi et déclare qu'« une solution surpasse toutes les autres : que le Québec soit entièrement maître

⁶¹ La Presse Canadienne. « [Lock-out au Port de Québec. Un homme aurait enfoncé la ligne de piquetage](#) », 11 août 2023.

⁶² David Johnson. « [Un an de lockout : Assez c'est assez](#) », *Droit de parole*, 22 septembre 2023.

⁶³ News Wire Cision. « [11 mois de Lock-out au port de Québec : le syndicat dénonce un nombre effarant d'accidents](#) », 15 août 2023

⁶⁴ Entrevue d'ICI Québec. « [Un an de lock-out pour les débardeurs du Port de Québec](#) », 18 septembre 2023.

⁶⁵ Radio-Canada. « [Un an de lock-out au port de Québec : l'impasse perdure entre les deux parties](#) », 15 septembre 2023.

de son territoire afin que les lois québécoises, à l'avant-garde de celles du Canada, soient appliquées sans compromis »⁶⁶.

Octobre 2023 : un chauffeur de taxi force la ligne de piquetage

Le 5 octobre, le Syndicat dénonce à nouveau des actes de violences. Un chauffeur de taxi « enragé » est sorti de sa voiture pour frapper un des piqueteurs :

« Le chauffeur s'est présenté sur la ligne de piquetage située à la section du Foulon aux alentours de 15 h 15. Il venait chercher des touristes descendus d'un navire de croisière à cet endroit. Toute personne devant franchir la ligne de piquetage a l'obligation d'attendre cinq minutes, or ce chauffeur ne voulait pas attendre. Il a tenté de contourner la ligne de piquetage, mais en fut empêché. Il a ensuite avancé sur la barrière entravant le chemin, signifiant encore ne pas vouloir respecter la ligne de piquetage. Finalement, il est sorti de son véhicule pour frapper un piqueteur qui l'avait interpellé »⁶⁷.

Les débardeurs ont porté plainte à la police et une enquête a été ouverte⁶⁸. La conseillère du SCFP, Nina Laflamme rappelle que ce n'est clairement pas un acte isolé :

« Depuis le début du conflit de travail, le syndicat et ses membres ont été témoins de nombreux actes de violence commis à leur endroit. Pratiquement chaque jour, de nouvelles personnes descendent de leur véhicule pour proférer menaces et insultes. Lorsque les choses en restent là, nous considérons que ça s'est bien passé. Pourtant, il s'agit d'actes de violence, à chaque fois ! »⁶⁹.

Décembre 2023 : rejet d'une proposition patronale

En novembre 2023, les débardeurs organisent une manifestation devant QSL⁷⁰, le principal arrimeur du port de Québec et se félicitent à cette occasion du dépôt de loi par le NPD d'un projet de loi visant à interdire le recours à des briseurs de grève dans les entreprises de compétences fédérales⁷¹.

⁶⁶ Julie Vignola. « [Ottawa doit adopter une loi contre les briseurs de grève au port de Québec](#) », *Journal de Québec*, 15 septembre 2023.

⁶⁷ SCFP. « [Lock out au port de Québec, un chauffeur de taxi attaque un débardeur](#) », 5 octobre 2023.

⁶⁸ Transport Routier. « [Débardeurs en lock out victimes de violence alléguée au port de Québec, la police ouvre une enquête](#) », 6 octobre 2023.

⁶⁹ SCFP. *Op cit.*

⁷⁰ SCFP. « [14 mois de lock-out au port de Québec : les débardeurs ne plient pas l'échine et manifestent](#) », 13 novembre 2023.

⁷¹ *Op Cit.*

Le 1^{er} décembre 2023, les débardeurs rejettent à 70% une nouvelle proposition patronale⁷². Un vote qualifié de « très courageux » par la représentante syndicale, « un message à l'employeur qu'après 15 mois de lock-out, il ne peut y avoir de demi-entente ». Deux semaines plus tard, soit le 16 décembre 2023 le syndicat des cols bleus de Montréal offre des dindes de Noël en solidarité avec les débardeurs ; celui des cols bleus de Québec offre un repas de Noël et des cadeaux pour les enfants⁷³. Le 11 janvier 2023, le Président du Port de Québec réitère, comme l'année précédente, qu'il souhaite que le conflit se règle rapidement, tout en se félicitant encore une fois que les activités du Port soient en légère hausse par rapport à l'année précédente⁷⁴.

Janvier-avril 2023 : l'employeur refuse de négocier

Le 15 février 2024, le syndicat « souligne »⁷⁵ le 17^{ème} mois de lock-out en annonçant la création d'un nouveau site Web pour suivre la mobilisation des débardeurs⁷⁶. Le 15 avril 2024 marque le 19^{ème} mois de lock-out alors que l'employeur refuse de négocier depuis plus de 100 jours. Il considère que le port fonctionne normalement grâce aux travailleurs de remplacement⁷⁷.

Mai 2024 : adoption d'une loi anti-briseur de grève

Le 27 mai la Chambre des Communes adopte à l'unanimité une loi anti-briseurs de grève, y compris donc, les Conservateurs, qui ont toujours voté contre de telles propositions. La loi interdit le recours à des « travailleurs de remplacement » lors de grève et de lock-out dans les entreprises de compétences fédérales comme les communications, les banques, les transports ou, dans le cas qui nous occupe ici, les ports. Même si la loi prévoit d'importantes limitations comme le maintien d'activités pour des raisons de santé, de sécurité ou de risque environnementale, le SCFP se réjouit de son adoption :

« C'est une victoire attendue depuis longtemps pour le droit à la négociation. Et cette victoire, on la doit à l'engagement du NPD, soutenu par le mouvement syndical, à faire avancer les droits des travailleuses et travailleurs à la Chambre des communes », a déclaré le président national du SCFP, Mark Hancock »⁷⁸.

Dans le même sens, le président du syndicat des débardeurs de Québec Syndicat du Port de Québec, Stéphan Arsenault, salue l'adoption de la loi.

⁷² Radio-Canada. « [Les débardeurs du port de Québec votent contre une proposition de médiateur](#) », 2 décembre 2023 ».

⁷³ SCFP. « [15e mois de lock-out: gestes de solidarité envers les débardeurs au port de Québec](#) », 16 décembre 2023.

⁷⁴ Paul-Robert Raymond. « [Une année 2023 qui s'est maintenue au port de Québec](#) », *Le Soleil*, le 11 janvier 2024.

⁷⁵ SCFP. « [17 mois de lock-out au port de Québec: les débardeurs se racontent](#) », 15 février 2024.

⁷⁶ Débardeurs de Québec. « [Page d'accueil](#) ».

⁷⁷ SCFP, « [Lock-out au port de Québec : l'employeur refuse de négocier depuis plus de 100 jours](#) », 15 avril 2024

⁷⁸ SCFP, « [Adoption du projet de loi fédéral anti-briseurs de grève : une grande victoire](#) », 27 mai 2024.

« On espère que cette loi-là, même si elle risque de rentrer juste dans un an, va venir corriger la situation, nous donner un pouvoir égal. (...) Présentement, [le Port] travaille avec des employés de remplacement, ce qui fait en sorte que les opérations se continuent, ce qui fait en sorte qu'on est complètement oubliés, puis qu'on souffre, ajoute-t-il. L'espoir est là. Ce n'est qu'une étape. [...] Mais cette étape-là était essentielle, se réjouit M. Arsenault, qui se dit convaincu qu'une telle loi aurait pu mettre fin au conflit si elle était en vigueur»⁷⁹.

Certains élus politiques ou représentants syndicaux s'inquiètent également que la loi n'entre pas immédiatement en vigueur. Magali Picard, Présidente de la FTQ se dit ainsi « extrêmement inquiète » et craint que la loi soit abandonnée après de nouvelles élections. Dans le même sens, un député du Bloc Québécois, Alain Therrien, s'interroge : « pourquoi attendre un an avant la mise en application ? (...) On ne sait pas ce qui peut arriver dans les mois à venir »⁸⁰.

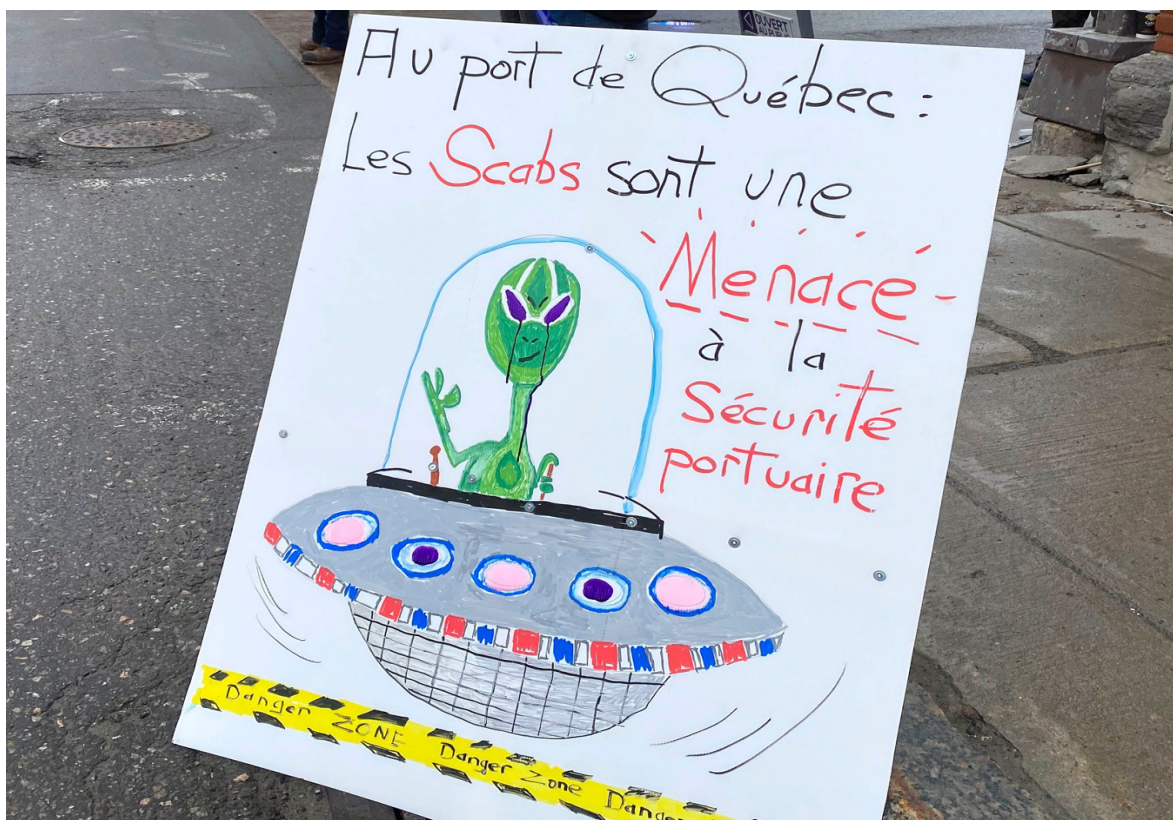


Photo : Le Soleil

⁷⁹ Félix Morrissette-Beaulieu, « [Loi anti-briseurs de grève : petite lueur d'espoir pour les débardeurs du Port de Québec](#) », Radio Canada, 27 mai 2024.

⁸⁰ Mylène Crête, « [Projet de loi anti-briseurs de grève](#) », La Presse, 27 mai 2024.

Mai-septembre 2024 : nouvelles manifestations, nouveaux incidents et aucune avancée

À la fin du printemps et à l'été 2024, les débardeurs continuent de se mobiliser, comme ils peuvent, mais sans succès. On sait ainsi que le 31 mai 2024, 300 débardeurs et leurs alliés, organisent une manifestation, « sous haute surveillance policière », mais sans qu'il ne soit relevé aucun accrochage⁸¹. Une autre manifestation de solidarité sera également organisée devant le Chateau Frontenac deux mois plus tard par la FTQ, mais sans aucun écho médiatique ou presque⁸². L'été est surtout marqué par le blocage des négociations et de nouveaux incidents.

À la mi-juillet, le syndicat évoque ainsi des « difficultés inimaginables »⁸³. Le 28 juin une grue manipulée par un travailleur de remplacement a accroché un navire, « un accident majeur qui a coûté entre 5 et 8 millions de dollars ». Le 14 juillet, « un nouveau cas de rage au volant s'est produit sur une ligne de piquetage. Un camionneur violent a foncé directement sur celle-ci ».

Fin juillet, on apprend que c'est le Ministère québécois de l'environnement lui-même qui « blâme sévèrement » la compagnie minière *Glencore*, pour ses activités de transbordement de nickel au Port de Québec. Comme le précise un journaliste :

« Quelque 240 000 tonnes de minerai arrivent chaque année au port de Québec sous forme de pentlandite en provenance de la mine Raglan, au Nunavik. Ce concentré est ensuite envoyé par train à une fonderie de Sudbury pour en faire de la matte de nickel. Ce produit revient enfin au port de Québec pour être acheminé par bateau vers la Norvège »⁸⁴.

Or, souligne le Ministère :

« Ces activités sont susceptibles d'entraîner un rejet de contaminants dans l'environnement, notamment des particules de nickel ou de poussières dans l'atmosphère et sur le territoire environnant ».

En l'occurrence, l'existence de rejet est établie puisque le ministère ordonne toute « une série de mesures correctives pour se conformer et réduire le rejet de contaminants issus de ses installations dans l'atmosphère ». Car de fait, « même depuis qu'elle a été quintuplée par le gouvernement Legault, en avril 2022, la norme quotidienne sur la concentration de nickel permise dans l'air ambiant fait encore l'objet de dépassements » dans le Port de Québec. Et pour les débardeurs, il ne fait guère

⁸¹ TVA, « [Manifestation au port de Québec](#) », 31 mai 2024.

⁸² FTQ, « [Marche en appui aux lockouts de Vidéotron et aux débardeurs de Québec](#) », Le 30 juillet 2024.

⁸³ SCFP, « [22 mois de lock-out pour les débardeurs au Port de Québec](#) », 18 juillet 2024.

⁸⁴ David Rémillard, « [Port de Québec : Glencore encore rappelée à l'ordre par le ministère de l'Environnement](#) », Radio Canada, 19 juillet 2024

de doute qu'il y a un lien entre le dépassement des normes de nickel dans la basse-Ville de Québec et le recours à des briseurs de grève qui n'ont pas l'expertise⁸⁵.

De nouveau, le 20 août 2024, vidéo à l'appui, le syndicat dénonce le déversement de nickel directement dans le fleuve Saint-Laurent⁸⁶. *Glencore* affirme alors qu'il s'agit de « procédures normalisées d'opération », ce que confirme immédiatement le ministère de l'environnement. Ces réponses ne manqueront pas d'étonner le syndicat, qui n'a « jamais vu ça »⁸⁷.

PISTES DE RÉFLEXION POUR DES RECHERCHES FUTURES

Nous en sommes là, le 15 septembre 2024, deux ans après le début du lock-out. Les négociations sont bloquées à un point tel que « les membres réfléchissent à patienter jusqu'à l'entrée en vigueur à Ottawa de la loi pour baliser l'usage des travailleurs de remplacement en cas de conflit pour les employeurs de compétence fédérale, en juin 2025 »⁸⁸; en espérant disposer alors d'un meilleur rapport de force. Encore faut-il que la loi entre effectivement en vigueur et surtout être en mesure de tenir jusque-là.

Quoiqu'il en soit, à ce stade, ce conflit fait ressortir au moins quatre enjeux qui mériteraient selon nous, d'être approfondis.

Le premier est bien évidemment la durée du lock-out, plus de deux ans et le conflit n'est pas terminé. Comment les travailleurs parviennent-ils à tenir ? On sait que certains ont dû et pu trouver un travail ailleurs, mais qu'en est-il des autres ? Quelle est la stratégie syndicale à long terme ? Quelle solidarité intersyndicale ?

Le second a trait à la revendication centrale du mouvement, le «[cœur du lock out](#)» pour reprendre la formule de la conseillère syndicale SCFP, Nina Laflamme, les horaires et le temps de travail. L'employeur veut pouvoir fixer librement les horaires de travail, en fonction de ses propres priorités, contraindre les débardeurs à accepter des heures supplémentaires sans possibilité de s'y opposer, «comme des infirmières» leur aurait dit un représentant de l'employeur. Mais, souligne avec force Mme Laflamme :

À partir de quel salaire annuel un employeur a-t-il le loisir de dire à un employé que sa vie lui appartient, s'interroge un débardeur ? Aucun salaire ne vaut cela (...). Un salaire élevé ne justifie pas qu'on dise à un employé que lorsqu'il entre au travail, il en ressortira si et quand l'employeur le décide. C'est inacceptable. Tel est le cœur du conflit des débardeurs de Québec dont la résistance est toujours ardente⁸⁹.

⁸⁵ Émilie Pelletier, « [Sans les débardeurs – une menace à l'environnement au port de Québec](#) », Le Soleil, 23 juillet 2024

⁸⁶ SCFP, « [De la poussière de nickel déversée dans le fleuve](#) », 20 août 2024

⁸⁷ Catherine Bouchard, « [Le syndicat des débardeurs du port de Québec dénonce un possible déversement de nickel dans le fleuve](#) », *Le journal de Québec*, 20 août 2024.

⁸⁸ Émilie Pelletier, « [Sans les débardeurs – une menace à l'environnement au port de Québec](#) », Le Soleil, 23 juillet 2024.

⁸⁹ Nina Laflamme. « [Le cœur du lock-out des débardeurs de Québec](#) », *Débardeurs de Québec*, 15 février 2024.

Ce sont donc les conditions de travail et le sens du travail qui sont ici questionnés par les débardeurs. C'est une lutte sur la durée du travail, pour le droit de ne pas travailler 48 heures par semaine et contre une organisation du travail organisée par le seul patronat. On sait toutefois encore peu de choses sur la vie des débardeurs, sur cette « mise à disposition » et ses implications sur leur vie personnelle. C'est là encore un enjeu qui nous semble devoir mériter davantage d'attention en ce qu'elle offre des pistes de réflexion pour une autre organisation du travail.



Photo : Marc-André Turgeon / Radio-Canada

Troisièmement, le conflit est marqué par des tensions et parfois des actes de violence, tout particulièrement de briseurs de grève, les *scabs*. Les journaux ont rapporté au moins à quatre reprises, des voitures qui ont forcé la ligne de piquetage et un individu aurait frappé l'un des travailleurs. Le danger ne provient donc pas des travailleurs en *lock-out*. C'est au contraire le fait d'être sur une ligne de piquetage qui semble dangereux. Mais là encore on sait peu de choses sur les faits et les suites données aux éventuelles poursuites. On sait également peu de choses sur comment se déroulent les lignes de piquetage, leur organisation dans la durée etc.

Aussi, ce conflit "historique", minimalement de par sa durée, est très peu médiatisé et à notre connaissance, il reçoit peu de soutien politique ou syndical. Plus encore, il semble que le Gouvernement du Québec ne se soit jamais prononcé publiquement sur ce conflit. Si des députés du Bloc Québécois, du NPD ou de Québec solidaire sont venus sur les lignes de piquetage, le conflit suscite globalement peu d'intérêt. Et pourtant, cette lutte est régulièrement prise pour exemple à la Chambre des communes, pour justifier l'adoption d'une loi afin d'interdire le recours aux travailleurs de remplacement dans les entreprises de compétence fédérale.

Enfin, dernier point, il serait nécessaire nous semble-t-il de mener une étude historique et en économie politique pour documenter les liens organiques entre les différents acteurs économiques et politiques concernés: la Société des arrimeurs du Port de Québec, la multinationale Québécoise QSL qui est depuis 1968 en partenariat d'affaire et "l'opérateur de terminal maritime à Québec" pour le compte de la minière *Glencore*⁹⁰, cette dernière multinationale qui exploite depuis des années des mines de nickel dans le Nord du Québec⁹¹, les compagnies de chemins de fer qui assurent le transport des minerais entre le Port de Québec et la Fonderie de Sudbury en Ontario et enfin les acteurs publics, dont l'investisseur public, la Caisse de dépôt et de placement du Québec (CDPQ).



Cette chronique du travail n° 4 a été produite par le Groupe interuniversitaire et interdisciplinaire de recherche sur l'emploi, la pauvreté et la protection sociale (GIREPS)

Adresse : Pav. Lionel-Groulx 3150, rue Jean-Brillant, Montréal (QC)

Courriel : gireps.coordo@gmail.com

Site web : www.gireps.org

Auteurs : Martin Gallié

Comité éditorial : Félix Beauchemin, Anthony Desbiens, Martin Gallié, Elsa Galerand, Yanick Noiseux et Christophe Cinq-Mars.

Pour citer ce document : Martin Gallié et Yanick Noiseux (2024). « Le lock-out des débardeurs du Port de Québec », *Chronique des conflits de travail*, no. 4. Montréal: GIREPS.

ISBN : 978-2-924284-16-2

⁹⁰ QSL, « [QSL opérateur de terminal maritime à Québec pour Glencore depuis 50 ans](#) », 8 mai 2018

⁹¹ Glencore, « [Nickel](#) ».