

### Chapitre 3 : La répression des marins

Au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle, plusieurs centaines de marins transitent chaque été par la ville de Québec. Pour ces hommes, un port d'escale est d'abord un lieu de loisir et de relâchement après plusieurs mois de dur labeur en mer. Leur premier contact avec la ville est d'abord son quartier portuaire où se trouvent les principaux établissements pour les desservir : *boarding houses*, *coffee houses*, tavernes, etc. À l'époque, ils sont presque tous des étrangers et, en même temps, ils sont très visibles de par leur uniforme de travail. La majorité d'entre eux font partie de la marine marchande britannique<sup>1</sup>.

Depuis plusieurs décennies, les historiens qui ont étudié la ville de Québec au XIX<sup>e</sup> siècle soulignent la fameuse présence des marins pendant la saison de navigation<sup>2</sup>. Ce sujet a été largement discuté dans différents journaux<sup>3</sup> de la ville. Ceux-ci rapportaient les débordements et les méfaits des marins tout en critiquant vertement les mesures mises en place par les autorités urbaines pour réprimer le désordre. Cette image a laissé une empreinte durable sur notre conception de l'histoire de la ville de Québec au XIX<sup>e</sup> siècle.

Dans ce troisième chapitre consacré à la répression des marins, nous analyserons deux aspects qui caractérisent leurs arrestations dans la ville : la conduite désordonnée et la discipline maritime. Bien entendu, les autorités locales répriment leur inconduite à quai, mais une partie significative des arrestations concerne également les délits liés à la discipline maritime, comme le manque au devoir et la désertion. Il s'agit de délits de nature contractuelle, entre marins et maîtres de navire. La nature de ces crimes ne porte pas, comme l'ivresse par exemple, directement atteinte à l'ordre public tel que conçu à l'époque. Au-delà de la désertion des marins, qui est un problème en soi, les délits collatéraux à cette dernière, comme le débauchage et le trafic de marins, mobilisent également les autorités locales.

---

<sup>1</sup> Fingard, *Jack in Port*, p. 47.

<sup>2</sup> Hare et al., *Histoire de la ville*; Vallières et al., *Histoire de Québec*.

<sup>3</sup> Fingard a analysé les principaux journaux de la ville de Québec, dont le *Quebec Gazette*, le *Quebec Morning Chronicle* et le *Quebec Mercury*. Fingard, *Jack in Port*.

Avant toute chose, nous tracerons le profil du marin arrêté par les services de police de la ville de Québec. Dans quelle mesure se différencie-t-il de celui des autres hommes arrêtés? Certaines caractéristiques communes, comme l'âge, le statut matrimonial et la classe sociale peuvent aider à définir qui sont ces hommes dont les identités personnelles laissent généralement peu de traces dans l'histoire. Par ailleurs, l'étude de leurs origines ethniques nous permettra de situer plus clairement ces « étrangers » par rapport aux populations locales.

Ensuite, pour comprendre leur part dans les arrestations pour désordre, nous analyserons les causes qui les mènent à comparaître devant les tribunaux. Les marins forment près de 20 % de l'ensemble des arrestations masculines faites par la police municipale, quand à l'été de 1861 ils représentent environ 2 000 des 19 000 hommes adultes dans la ville, ou un peu plus de 10%<sup>4</sup>. Les marins semblent donc surreprésentés par rapport à leur poids démographique pendant la saison de navigation. En même temps, sans une étude détaillée de la démographie des marins, il est difficile de pousser ce constat plus loin. Ainsi, il est possible que la pyramide d'âges des marins ne correspond pas à celle des hommes adultes de la ville en général. Parmi tous les marins emprisonnés pour divers délits entre 1866 et 1870, y compris la désertion et le refus de service (des délits qui ne sont pas très évidemment liés à la jeunesse), 91% ont entre 16 et 39 ans<sup>5</sup>. Parmi les hommes adultes (16 ans et plus) de la ville en 1871, seulement 62% ont entre 16 et 39 ans<sup>6</sup>. L'impact de cette différence apparente dans la pyramide d'âges sur la propension relative des marins à être arrêtés reste à explorer. Chose certaine, les marins ne forment que le cinquième des hommes arrêtés pour désordre, ce qui vient nuancer considérablement le discours public de l'époque qui les identifie comme source principale de désordre dans la ville.

---

<sup>4</sup> Pour une explication détaillée sur la présence des marins dans la ville de Québec, nous invitons le lecteur à se référer à la section portant sur les causes d'arrestation des marins. Pour les trois années étudiées (1860, 1866 et 1870), la saison de navigation commence généralement à la fin avril et termine à la fin novembre. Pour ces raisons, nous avons sélectionné les mois de mai à novembre inclusivement. En excluant les confessions volontaires, 2 978 hommes ont été arrêtés pour désordre pendant la saison de navigation, dont 565 marins. En été 1861, on peut estimer le nombre de marins à 2 000, contre environ 17 000 hommes adultes parmi la population résidente (voir ci-dessus, page 32).

<sup>5</sup> Chiffres communiqués par Donald Fyson à partir d'une analyse des données du registre de la prison de Québec. La proportion de 91% tient autant pour tous les délits que pour la désertion et le refus de service.

<sup>6</sup> Chiffres communiqués par Donald Fyson à partir d'une analyse du recensement nominatif de 1871.

Faute de données démographiques plus solides sur les marins dans leur ensemble, c'est avant tout la nature de l'arrestation des marins qui fera l'objet de notre analyse. Dans un premier temps, nous comparerons leurs arrestations avec celles de l'ensemble des autres hommes arrêtés pour des délits généraux comme le désordre ou l'ivresse. Dans un second temps, nous observerons les causes d'arrestation en lien avec la discipline maritime, caractérisées par la nature contractuelle de l'offense dans le cadre du travail du marin, que ce soit pour le manque au devoir, la désobéissance ou carrément la désertion.

Enfin, il sera question de l'emprisonnement des marins. Considérant leur rôle dans le commerce maritime, les autorités coloniales doivent à la fois réprimer leur désordre et leurs manquements au travail, tout en composant avec une pénurie constante de main-d'œuvre. Les capitaines utilisent le système carcéral pour discipliner les marins les plus récalcitrants. Cette dernière partie nous permettra d'exposer l'hypothèse suivante : les marins auraient profité d'un traitement particulier devant la justice locale en raison de leur rôle dans l'économie maritime. En d'autres termes, qu'il soit arrêté pour désordre sur la voie publique ou pour désertion, un marin n'est pas traité comme un contrevenant ordinaire, que ce soit relativement à la sévérité de la peine reçue ou la manière dont il sort de prison. Ces pistes nous permettront de comprendre comment les intérêts maritimes viennent ainsi compromettre les aspirations carcérales en matière de réforme des populations.

Nous disposons de sources différentes pour tracer le portrait des marins arrêtés pour désordre et celui des marins dont les délits sont liés à la discipline maritime. L'étude des arrestations pour désordre des marins est principalement fondée sur les registres du Recorder (1860, 1866, 1870) et les registres d'écrou de la prison commune<sup>7</sup>. Sur l'ensemble des arrestations répertoriées à la Cour du Recorder en 1860, 1866 et 1870, nous avons identifié 598 marins, dont 277 qui sont incarcérés à la prison commune. Le second aspect axé sur la discipline maritime s'appuie sur les rapports annuels de la police fluviale de

---

<sup>7</sup> Comme nous l'avons expliqué dans la section portant sur les différentes cours de justice dans le chapitre 1, nous n'avons pas pris en compte les causes entendues devant l'Inspecteur et surintendant de police.

Québec<sup>8</sup>. Ces deux forces constabulaires n'ont pas les mêmes mandats : la police municipale intervient sur l'ensemble du district, tandis que la police fluviale cible spécifiquement le groupe des marins et les activités portuaires.

Toutefois, nous demeurons prudente par rapport à l'identification des marins. Que ce soit dans les registres de la Cour du Recorder ou ceux de la prison commune, les occupations des individus ne sont parfois pas explicites. Par exemple, dans les registres de la prison<sup>9</sup>, on donne généralement les occupations des accusés et des prisonniers, mais souvent sous le terme générique de « journalier ». Dans ces conditions, il nous semble y avoir un risque de sous-identification des marins puisque plusieurs d'entre eux seraient inscrits comme « journalier ».

### 3.1 Le profil des marins arrêtés

Au XIX<sup>e</sup> siècle, les marins de la marine marchande sont associés à l'image romantique de Jack Tar<sup>10</sup>. Épris de liberté, Jack erre de par le monde, sans contrainte, sans port d'attache et sans foyer. Ce personnage haut en couleur n'hésite pas à braver les éléments en mer, mais mène une vie dissolue une fois à quai<sup>11</sup>. À l'ère de la voile, les matelots restent à quai plusieurs jours, voire plusieurs semaines. En pleine saison de navigation, on les voit flâner dans les rues de la ville et fréquenter des lieux publics comme les tavernes et les lupanars.

---

<sup>8</sup> Ces rapports annuels se retrouvent dans les Documents de la Session pour les années 1869 à 1889.

<sup>9</sup> À partir de 1860, l'occupation d'au moins une partie des prisonniers apparaît dans les registres de la prison commune de Québec. Sur l'analyse des registres de prison de Québec et de Montréal, voir Fyson et Fenchel, « Prison Registers ».

<sup>10</sup> Le terme « Jack Tar » ou « Jack Sailor » apparaît pour la première fois lors des guerres anglo-néerlandaises au XVII<sup>e</sup> siècle. Il est couramment utilisé dans la littérature, les chants et dans le langage oral. Au XIX<sup>e</sup> siècle, ce terme désigne les marins de la marine marchande ou de la marine de guerre. Valerie Burton, « The Myth of Bachelor Jack: Masculinity, Patriarchy and Seafaring Labour », Colin D. Howell et Richard J. Twomey, dir., *Jack Tar in History : Essays in the History of Maritime Life and Labour*, Fredericton, Acadiensis Press, 1991, p. 179.

<sup>11</sup> Or, certains aspects de cette représentation sont contestés par les historiens, notamment en ce qui concerne le statut matrimonial des marins. À cet égard, Valerie Burton affirme que Jack Tar est « a projection of seafaring life half-glimpsed and filtered through a myriad of prejudices ». Burton, « The Myth of Bachelor Jack », p. 180.

Par ses habitudes morales et son caractère hardi<sup>12</sup>, le marin est perçu par ses contemporains comme un potentiel acteur de désordre dans la ville où il fait escale. Comme le souligne Judith Fingard : « [a]ll appearances would seem to indicate that the sailor was more prone to troublemaking and more likely to be in the dock than his shoreside contemporaries<sup>13</sup> ». Au-delà de cette représentation classique, à qui les autorités de la ville ont-elles réellement affaire? En réponse à cette question, cette partie vise à mieux connaître les marins arrêtés, notamment grâce aux informations contenues dans les registres de la cour du Recorder et de la prison. Nous présenterons un aperçu de leur profil socio-démographique pour ensuite étudier plus précisément leur appartenance ethnolinguistique. Ce dernier aspect sera traité de manière à faire la distinction entre les marins arrêtés par la police municipale amenés devant le Recorder pour désordre et ceux arrêtés par la police fluviale pour des délits relatifs à la discipline maritime.

### 3.1.1 Le profil socio-démographique

À Québec, les marins arrêtés sont jeunes : près des trois quarts sont âgés de 30 ans et moins<sup>14</sup>. Les marins ou matelots<sup>15</sup> incarcérés pour conduite désordonnée ont en moyenne une dizaine d'années de moins que les autres hommes ayant commis des crimes similaires<sup>16</sup>. Même si nos données sur l'âge ne concernent que les marins arrêtés, tout laisse penser qu'elles sont représentatives de l'ensemble des marins qui passent par Québec. En effet, les données sont similaires pour les hommes de la marine marchande qui passent par le Canada et le Royaume-Uni<sup>17</sup>.

---

<sup>12</sup> Burton, « The Myth of Bachelor Jack », p. 179-198; Isaac Land, « Customs of the Sea: Flogging, Empire, and the "True British Seaman" 1770 to 1870 », *Interventions: International Journal of Postcolonial Studies*, 3, 2 (2001), p. 169-185.

<sup>13</sup> Fingard, *Jack in Port*, p. 126.

<sup>14</sup> Les registres de la prison commune de Québec fournissent des informations détaillées, notamment sur l'âge, le statut matrimonial, le niveau d'éducation et les habitudes morales.

<sup>15</sup> Pour faciliter la lecture, nous utilisons généralement le terme « marins » pour désigner les travailleurs qui oeuvrent sur les navires à l'époque. Nous incluons les termes « matelots » ou « moussaillons », lesquels font référence à l'âge dans ce groupe de travailleurs, dans la catégorie plus large des « marins ».

<sup>16</sup> Fyson et Rousseau, « Local Policing ».

<sup>17</sup> Sager fournit l'âge des marins enregistrés aux ports canadiens de Saint-John, Yarmouth, Halifax et Windsor entre 1863 et 1912, ainsi que les mêmes informations pour d'autres ports britanniques entre 1863 et 1914. Sager, *Seafaring Labour*, p. 139; 254.

**Tableau 10: Âge des marins incarcérés à Québec, 1860, 1866 et 1870 (%)<sup>18</sup>**

15-20	17,7
21-30	54,9
31-40	21,4
41-50	3,3
51-60	2,3
61-70	0,9

La majorité des hommes embauchés sont dans la fleur de l'âge puisque le métier est exigeant physiquement. Rien n'empêche toutefois de retrouver un moussaillon comme Loftus Agnew parmi les inculpés pour désordre. Âgé d'à peine 15 ans, le jeune matelot d'origine écossaise est arrêté en juin 1860 pour ivresse et « langage grossier » sur la rue Champlain. Il sera condamné à deux semaines de prison. À l'autre bout du spectre de l'âge, il y a six marins âgés de plus de 50 ans, dont trois sont d'origine canadienne-française<sup>19</sup>.

**Tableau 11: Statut matrimonial, niveau d'éducation et tempérance des marins incarcérés à Québec, 1866 et 1870 (%)<sup>20</sup>**

	STATUT MATRIMONIAL		NIVEAU D'ÉDUCATION			TEMPÉRANCE	
	Marié	Célibataire	Illettré	Lettré partiel	Lettré	Tempérant	Intempérant
<b>1866</b>	19,0	81,0	45,6	43,0	11,4	1,3	98,7
<b>1870</b>	23,9	76,1	35,8	14,9	49,3	4,5	95,5

Le jeune Jack Tar mènerait également une vie libertine. Le tableau 11 montre un taux élevé de célibat et une forte tendance à l'intempérance. Or, on constate pour l'année 1870 que près du quart des marins incarcérés sont mariés. À cet égard, nos résultats sont comparables

<sup>18</sup> Le matelot le plus jeune a 15 ans et le plus âgé en a 71 ans. Pour des fins de présentation, nous avons inclus ce dernier dans le groupe « 61-70 ans ». Ces informations sont indiquées pour 215 marins incarcérés en 1860, 1866 et 1870 à la prison commune de Québec.

<sup>19</sup> Les arrestations de Baptiste Raymond (57 ans), de George Santerre (60 ans) et de Michel Langlois (71 ans) font écho à la réalité des marins vieillissants qui se tournent sans doute vers la navigation intérieure et locale pour exercer encore leur métier. Il s'agit là d'une piste intéressante concernant les liens entre la vie en mer et la vieillesse.

<sup>20</sup> Ces informations sont indiquées pour 146 marins incarcérés en 1866 et 1870 à la prison commune de Québec. Cependant, pour une critique de la validité de ces données, consulter Fyson et Fenchel, « Prison Registers ».

à ceux des autres équipages de la marine marchande britannique à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle. Certes, la vie en mer rend difficile l'entretien des liens familiaux. Toutefois, elle n'empêche pas le mariage chez plus des deux cinquièmes des marins<sup>21</sup>.

Nous avons analysé d'autres informations relatives à la classe sociale. Notre échantillon témoigne d'un certain niveau d'éducation chez les marins, lesquels semblent issus pour la plupart des classes populaires. Toutefois, il faut demeurer prudent avec les données de nature qualitative issues des registres des prisons communes de Québec et de Montréal<sup>22</sup>. Le même doute doit s'appliquer quand on observe les taux très élevés d'intempérance dans les rangs de ces prisonniers, c'est-à-dire presque la totalité des marins (96 à 99%). Or, cette intensité ne se manifeste pas seulement dans le groupe des marins : l'intempérance est commune à plus des trois quarts des hommes incarcérés à la prison de Québec entre 1865 et 1879<sup>23</sup>. Pour définir les habitudes morales d'un prisonnier, l'intempérance n'est donc pas l'exception. Plus encore, il s'agit plutôt du reflet de la perception sociale des autorités carcérales.

Ce portrait, tiré de l'information relevée par les autorités carcérales, permet de mettre l'accent sur certains aspects associés aux marins au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle. À Québec, on constate que la majorité des marins arrêtés sont jeunes, célibataires, issus pour la plupart des classes populaires et leurs habitudes morales sont jugées répréhensibles. Dans la prochaine partie, notre attention se portera plus précisément sur leur appartenance ethnolinguistique. Cet aspect très complexe nous permettra d'observer dans quelle mesure les marins arrêtés sont des « étrangers » dans la ville.

---

<sup>21</sup> Burton s'est basée sur les données du British Registrar General of Seamen de 1891 qui recense le statut matrimonial des marins de la marine britannique. Deux marins sur cinq sont mariés ou veufs. Burton, « The Myth of Bachelor Jack », p. 187.

<sup>22</sup> Fyson et Fenchel demeurent prudents sur la validité des données contenues sur le niveau d'éducation dans les registres des prisons communes de Québec et de Montréal. Les normes pour évaluer l'alphabétisation semblent avoir énormément varié dans le temps et selon les institutions. Aux yeux des autorités carcérales, très peu de prisonniers se qualifient comme « lettré ». La plupart d'entre eux ont des lacunes de lecture ou d'écriture, ce qui les place dans les « lettrés partiels ». Fyson et Fenchel, « Prison Registers », p. 174-175.

<sup>23</sup> Sur près de 12 700 hommes incarcérés, incluant les marins, entre 1865 et 1879 à la prison de Québec, seulement 2 900 sont identifiés comme tempérants (il s'agit d'instances d'incarcération et non pas d'individus distincts). Or, comme dans le cas des données sur l'éducation, la validité de ces données peut être remise en question. La classification sociale des prisonniers est basée sur des critères qualitatifs qui sont l'expression de la perception des élites à l'époque. Fyson et Fenchel, « Prison Registers », p. 173-174.

### **3.1.2 L'appartenance ethnolinguistique des marins arrêtés par la police municipale et amenés devant le Recorder**

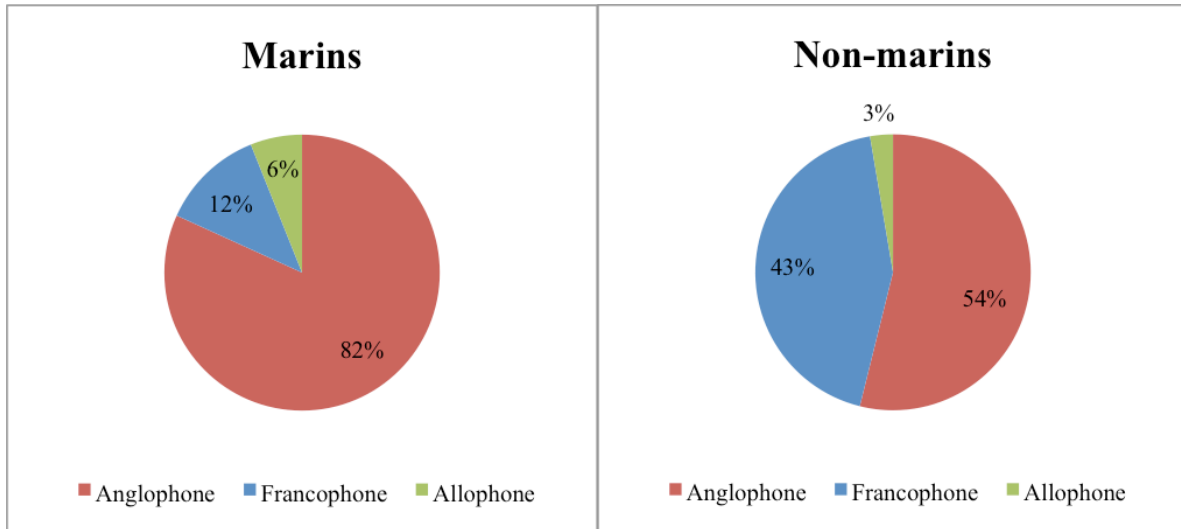
Au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle, la majorité des marins passant par Québec et les autres ports nord-américains fait partie de la marine marchande britannique : ils sont d'Angleterre, d'Irlande, d'Écosse et parfois du Pays de Galles ou de l'île Jersey. Ces équipages peuvent aussi comporter des marins d'origine européenne, africaine ou asiatique.

À partir des données contenues dans les registres de la Cour du Recorder et les rapports annuels de la police fluviale, nous avons procédé au classement des marins arrêtés. Selon la nature de la source, les informations contenues varient. Cela explique pourquoi nous avons analysé l'appartenance ethnolinguistique pour les arrestations de la police municipale et l'appartenance ethnique pour celles de la police fluviale. L'objectif de cette section est de présenter qui sont les marins et de définir ce qui les distingue du reste des arrêtés pour désordre dans la ville de Québec.

Les registres de la Cour du Recorder nous permettent de comparer l'appartenance ethnolinguistique des marins aux autres hommes arrêtés par la police municipale. Nous avons analysé ces deux groupes selon trois grandes catégories : les anglophones, les francophones et les allophones. Cette comparaison permet de définir qui sont les marins arrêtés pour désordre et en quoi ils se distinguent du reste de la population masculine arrêtée pour les mêmes délits.



**Figure 14: Appartenance ethnolinguistique des marins et des autres hommes arrêtés par la police municipale et amenés devant le Recorder 1860, 1866, 1870 (%)<sup>24</sup>**



Des différences notables existent entre le profil ethnolinguistique des marins et celui des autres hommes appréhendés par la police municipale. Comme l'illustre la figure 14, plus des trois quarts des marins arrêtés sont anglophones tandis que chez les autres hommes, presque la moitié est francophone<sup>25</sup>. La majorité des marins arrêtés est vraisemblablement originaire de la Grande-Bretagne ou de ses colonies. Le portrait ethnolinguistique des non-marins concorde davantage avec celui de la population résidente de la ville, avec une présence francophone significative. Du reste, la proportion d'allophones est marginale dans les deux groupes, mais soulignons qu'elle est deux fois plus importante chez les marins que chez les non-marins arrêtés.

De 1850 à 1875, les marins arrêtés pour désordre dans la ville de Québec possèdent un profil ethnolinguistique différent du reste de l'ensemble des hommes arrêtés. Cependant, ce profil est-il semblable lorsqu'il s'agit des marins arrêtés par la police fluviale? Les marins ciblés principalement pour discipline maritime correspondent-ils au même profil que ceux arrêtés pour désordre?

---

<sup>24</sup> Pour ce graphique nous avons sélectionné l'ensemble des hommes arrêtés et jugés devant la Cour du Recorder (1860, 1866, 1870) en excluant les confessions volontaires. Il y a 3 957 arrestations masculines dans lesquelles figurent 594 arrestations de marins.

<sup>25</sup> Fyson et Rousseau, « Local Policing ».

### 3.1.3 L'appartenance ethnique des marins arrêtés par la police fluviale

Rappelons qu'à la différence de la police municipale, les forces constabulaires fluviales ciblent spécifiquement les marins. Les informations rapportées par cette police sont aussi différentes<sup>26</sup>, en particulier la nationalité des marins appréhendés<sup>27</sup>. Cela nous donne une clé de lecture supplémentaire pour comprendre l'origine des marins arrêtés dans la ville de Québec. Par contre, il s'agit spécifiquement des marins arrêtés par la police fluviale, donc majoritairement pour des délits relatifs à la discipline maritime.

Parmi les marins anglophones provenant des îles britanniques, nous sommes en mesure de distinguer les Anglais, les Irlandais et les Écossais<sup>28</sup>. De 1869 à 1875, les Irlandais représentent 41% des marins britanniques arrêtés et les Écossais comptent pour 23 %. Selon nous, ce portrait plus diversifié donne un aperçu de ce qui aurait pu être observé chez les marins anglophones arrêtés par la police municipale.

Les marins arrêtés par la police fluviale se distinguent sur un point important : près de 20 % d'entre eux proviennent d'Europe continentale, de Scandinavie, d'Asie ou d'autres pays<sup>29</sup>. Ces groupes représentent à peine 6 % des arrestations de marins faites par la police municipale. Par conséquent, comme l'illustre bien la figure 15, le profil des marins arrêtés par une police consacrée aux activités portuaires semble beaucoup plus « cosmopolite ».

---

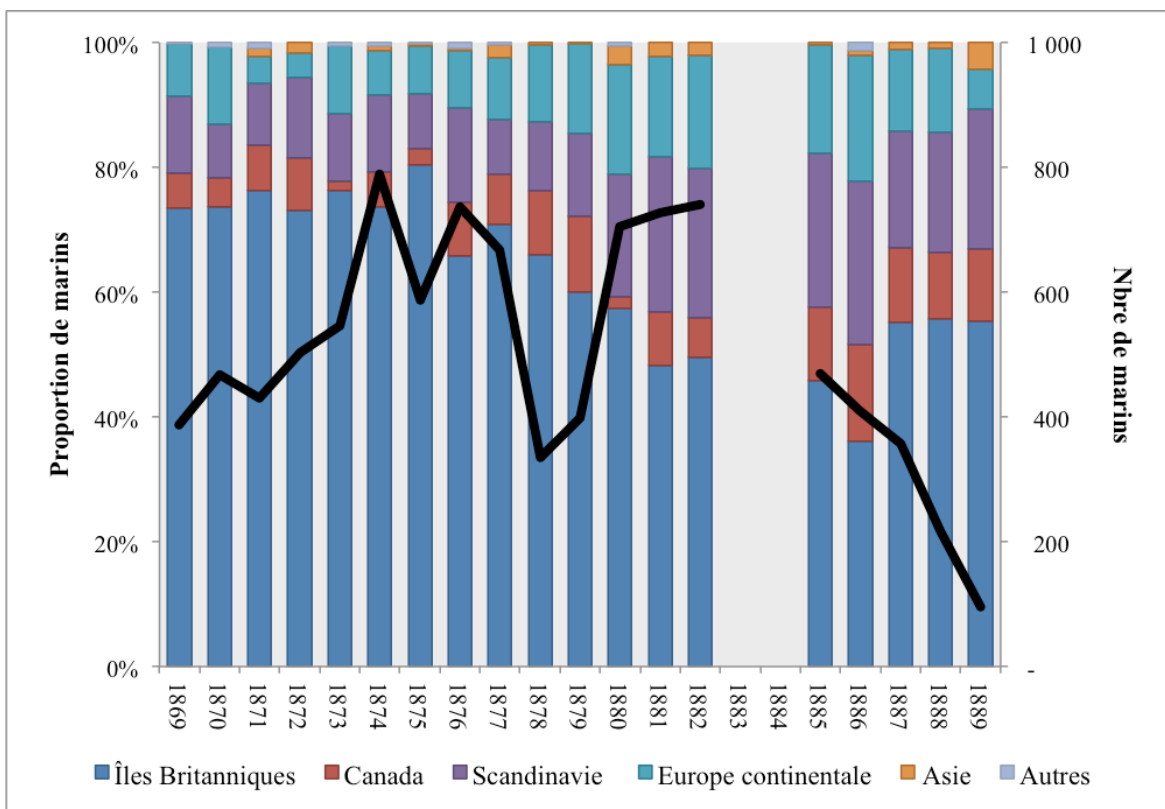
<sup>26</sup> L'origine ethnique des marins arrêtés est répertoriée dans les rapports annuels de la police fluviale de 1869 à 1889. Nous ne disposons pas des données pour les années 1883 et 1884. Documents de la Session, [Vol. 3, No. 4 (1870)], [Vol. 4, No. 3 (1871)], [Vol. 5, No. 4 (1872)], [Vol. 6, No. 4 (1873)], [Vol. 7, No. 3 (1874)], [Vol. 9, No. 4 (1876)], [Vol. 10, No. 4 (1877)], [Vol. 11, No. 2 (1878)], [Vol. 12, No. 4 (1879)], [Vol. 13, No. 6 (1880)], [Vol. 14, No. 6 (1880/81)], [Vol. 15, No. 4 (1882)], [Vol. 16, No. 5 (1883)], [Vol. 19, No. 9 (1886)], [Vol. 20, No. 14 (1887)], [Vol. 21, No. 7 (1888)], [Vol. 22, No. 8 (1889)], [Vol. 23, No. 12 (1890)].

<sup>27</sup> Sur l'ensemble de la période 1869-1889, près de 61% proviennent des îles britanniques, 15% sont d'origine scandinave et 11,5% d'Europe de l'ouest. Parmi les marins des îles britanniques, la proportion d'Anglais (35%) et d'Irlandais (35%) est similaire et le quart des marins est d'origine écossaise. Chez les Scandinaves, on compte près de 50% de Norvégiens, 35% de Suédois, 11% de Finlandais et 5% de Danois. Parmi ceux provenant d'Europe continentale, l'éventail est encore plus diversifié : les plus représentés sont les pays germaniques, comme la Prusse et l'Allemagne qui forment ensemble 42%, et la France à elle seule 20%.

<sup>28</sup> Les informations contenues dans les registres du Recorder ne nous donnaient aucune indication sur la nationalité des individus. Avec les rapports de la police fluviale, il nous a été possible d'identifier ces nationalités parmi les marins anglophones.

<sup>29</sup> Plus précisément, entre 1869 et 1875, on compte près de 10,6% de Scandinaves, 7,6% d'Européens continentaux, 0,6% d'Asiatiques et 0,4% d'autres origines.

Figure 15: Origine ethnique des marins arrêtés par la police fluviale, 1869-1889 (%)<sup>30</sup>



En comparant les deux profils, nous arrivons à quelques conclusions. Jusqu'en 1875, près des trois quarts des marins arrêtés proviennent des îles britanniques, qu'ils soient appréhendés par l'une ou l'autre police. À cet égard, la proportion d'Irlandais et d'Écossais parmi ces marins arrêtés pour désordre public est probablement sous-estimée, considérant que ceux-ci représentent la majorité des marins des îles britanniques arrêtés par la police fluviale. En outre, la vaste majorité des marins arrêtés par les deux types de police sont vraisemblablement des étrangers. On l'observe de manière tangible chez les marins arrêtés par la police fluviale : plus de 90 % d'entre eux sont d'origine outre-Atlantique<sup>31</sup>. Par ailleurs, on compte peu de marins habitant la ville de Québec à cette époque : moins d'une

<sup>30</sup> À noter que nous ne disposons d'aucun rapport avant 1869. De plus, les années 1883 et 1884 sont manquantes.

<sup>31</sup> Dans les arrestations de la police riveraine (1869 à 1875), on compte 2,5% de marins étasuniens et 4,9% de canadiens. Le reste des marins provient d'Europe et d'Asie. Nous avons répertorié peu de marins d'Afrique ou d'Amérique du Sud.

centaine de résidents s'identifient comme marins dans le recensement de Québec en 1851, moins de 200 en 1871 et encore moins d'une centaine en 1901<sup>32</sup>.

Par conséquent, les marins arrêtés par l'une et l'autre police affichent des profils différents. On entrevoit, par le biais de l'origine des marins arrêtés, le caractère plus « cosmopolite » de la police fluviale, laquelle concentre l'ensemble de ses efforts sur les activités portuaires. Cela nous mène à nous questionner sur la nature des délits commis par les marins en regard de la vocation spécifique à chacune des polices.

### 3.2 Les causes d'arrestation des marins

En janvier 1847, des résidents du quartier Champlain à Québec exhortent les autorités à intervenir par rapport à ce qu'ils nomment « the scenes of lawless violence, drunkenness and depravity » auxquelles ils ont assisté l'été précédent<sup>33</sup>. Depuis les premières décennies du XIX<sup>e</sup> siècle, les déboires saisonniers des marins sont ainsi rapportés par différents journaux de la ville. Ces articles mettent l'accent sur l'ampleur et parfois la violence des débordements des marins auxquels assistent les citoyens<sup>34</sup>.

Pourtant, les marins ne constituent qu'une minorité des arrestations pour désordre à Québec, soit environ 20 %. Cette proportion est représentative de leur présence dans la ville pendant la saison de navigation. En d'autres termes, ils ne sont pas plus susceptibles d'être arrêtés que les autres hommes<sup>35</sup>. On peut donc se demander pourquoi les marins ont été aussi fortement associés au désordre dans la ville de Québec dans la seconde moitié du XIX<sup>e</sup> siècle?

---

<sup>32</sup> Fyson, « Ports et désordre urbain ».

<sup>33</sup> Quebec Gazette, 27 janvier 1847 cité dans Fingard, *Jack in Port*, p. 130.

<sup>34</sup> Pour le XIX<sup>e</sup> siècle, Fingard a compilé des centaines d'extraits des journaux locaux qui concernent directement les marins. Fingard, *Jack in Port*.

<sup>35</sup> En 1860, 1866 et 1870, les marins représentent près de 20% de l'ensemble des arrestations masculines par la police municipale pendant la saison de navigation. La proportion des arrestations de marins est équivalente à leur présence dans la ville, comme nous l'avions précisé plus haut, et ce, selon les estimations de Fyson. Par exemple, sur 20 000 marins qui transitent pendant la saison de navigation en 1860, il avance qu'il y a 2 000 marins à un moment donné dans la ville. Sur environ 17 000 hommes adultes dans la ville, résidents et marins confondus, les marins représentent environ 20%. Fyson, « Ports et désordre urbain ».

Entre 1845 et 1855, les marins comptent pour le tiers de l'ensemble des causes amenées devant les cours locales de justice<sup>36</sup>. Une grande partie de ces arrestations sont reliées non pas au désordre public, mais plutôt à la discipline maritime. Dans la prochaine partie, nous distinguerons ces deux catégories d'arrestation de marins. Comme nous le verrons, les marins arrêtés pour désordre se sont illustrés dans certains types de délits en dehors du *loose, idle and disorderly* commun à la majorité des individus. De plus, nous exposerons les cas d'arrestations spécifiquement liés à la discipline maritime comme le manque au devoir ou la désertion. Dans le contexte portuaire, ce dernier type d'arrestation occupe la majeure partie des efforts policiers.

### 3.2.1 Les marins et le désordre public

Comme nous l'avons constaté dans le chapitre 2, l'ivresse est la caractéristique d'arrestation la plus récurrente pour tous les individus appréhendés par la police municipale de Québec et jugés par le Recorder en 1860, 1866 et 1870. Or, chez les marins, il est jusqu'à 20 % supérieur à ce qu'on retrouve chez les autres hommes<sup>37</sup>. La plus grande propension à l'ivresse chez les marins est d'autant plus exceptionnelle lorsqu'on considère que les profils d'arrestation des anglophones et des francophones sont remarquablement similaires.

La consommation d'alcool fait partie de la vie pour une grande partie de la population occidentale au XIX<sup>e</sup> siècle. Certains établissements, comme la taverne, sont considérés comme des lieux d'expression de la culture ouvrière masculine<sup>38</sup>. Le problème est que le comportement dissolu des ivrognes se répercute souvent à l'extérieur des tavernes, c'est-à-dire dans les rues et les autres lieux publics de la ville. Selon Fingard, la condamnation

---

<sup>36</sup> Ces chiffres proviennent de l'analyse de D. Fyson, lequel a conçu une base de données répertoriant les causes des cours de justice inférieures contenues dans l'instrument de recherche Thémis 2.

<sup>37</sup> Le facteur d'ivresse est présent dans 64% des arrestations masculines anglophones et 60% des arrestations masculines francophones. La police municipale n'appréhende pas davantage de francophones ou d'anglophones pour ce facteur d'arrestation.

<sup>38</sup> Peter DeLottinville, « Joe Beef of Montreal: Working Class Culture and the Tavern, 1869-89 », *Labour/Le Travail*, 9 (1982), p. 9-40; Craig Heron, « The Boys and Their Booze: Masculinities and public Drinking in Working-Class Hamilton, 1890-1946 », *Canadian Historical Review*, 86, 3 (2005), p. 411-452; Craig Heron, « Boys Will be Boys: Working-Class Masculinities in the Age of Mass Production », *International Labour and Working-Class History*, 69 (2006), p. 6-34.

morale est d'autant plus sévère quand il s'agit de marins : « The host society was most critical of sailors who had gone thought hell at sea only to dissipate themselves with alcohol ashore<sup>39</sup> ».

L'état d'ébriété en soit peut justifier l'arrestation d'un individu. Mais encore, ce sont les débordements comportementaux causés par l'ivresse qui entraînent le plus souvent l'arrestation. Le fait de tituber, de s'allonger sur la voie publique ou d'incommoder les passants sont autant d'indicateurs qui incitent les policiers à intervenir. Le dérangement sonore, comme le fait de crier ou de chanter dans les rues, est une caractéristique plus souvent associée aux arrestations de marins. Comme le montre la figure 16, elle se manifeste dans près du tiers des arrestations de marins, comparativement à environ 15 % chez les autres hommes. Certains comportements issus de la culture maritime, comme la pratique des chants marins à bord des navires, pourraient donner une explication quant à la manifestation plus « sonore » de leurs débordements. Mais encore, l'ivresse étant un facteur d'arrestation plus prononcé chez les marins, il peut avoir influencé l'expression des autres types de délits.

La baignade est une forme remarquable de désordre associé aux marins. Sauf exception, la police fluviale est la seule à répertorier de telles arrestations<sup>40</sup>. De 1885 à 1887, elle appréhende près d'une soixantaine de matelots pour baignade au *Queen's Wharf*<sup>41</sup>. La baignade publique était-elle aussi réprimée quand il s'agissait des résidents locaux, ou tout simplement rarement pratiquée dans la société à l'exception des marins? Tout comme le fait qu'ils soient plus « bruyants », la pratique de la baignade chez les marins est peut-être le signe d'une manifestation spécifique de la culture maritime<sup>42</sup>.

---

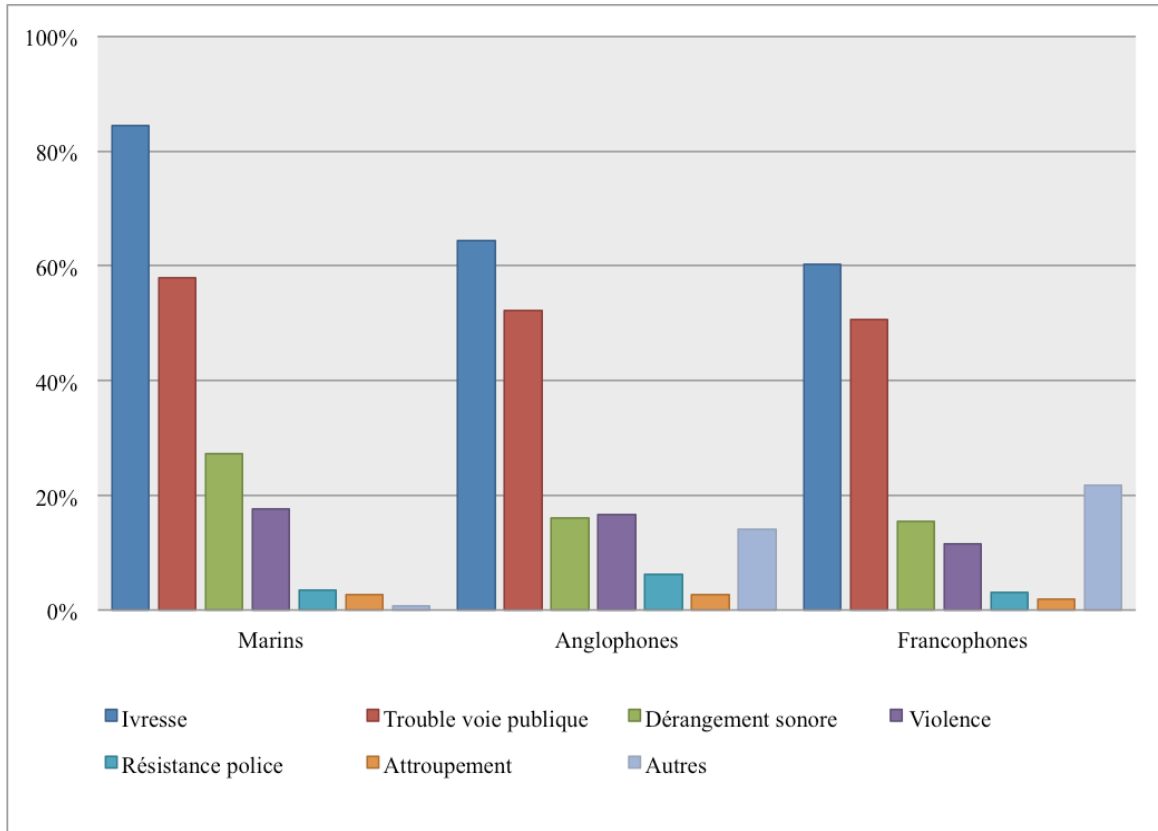
<sup>39</sup> Fingard, *Jack in Port*, p. 139.

<sup>40</sup> Du côté des arrestations de la police municipale (1860, 1866 et 1870), nous avons répertorié seulement trois causes associées à la baignade et plus exactement à l'indécence des individus. L'un est un marin et les deux autres sont des garçons de 7 et 9 ans qui ont été disculpés.

<sup>41</sup> De 1877 à 1887, la police fluviale rapporte l'arrestation de 66 marins pour baignade proche des quais, dont 62 au *Queen's Wharf*. Documents de la Session, [Vol. 11, No. 2 (1878)], [Vol. 12, No. 4 (1879)], [Vol. 13, No. 6 (1880)], [Vol. 14, No. 6 (1880/81)], [Vol. 15, No. 4 (1882)], [Vol. 16, No. 5 (1883)], [Vol. 19, No. 9 (1886)], [Vol. 20, No. 14 (1887)], [Vol. 21, No. 7 (1888)], [Vol. 22, No. 8 (1889)], [Vol. 23, No. 12 (1890)].

<sup>42</sup> On peut également penser que les locaux, ne sachant pas nager, aient été peu portés à la baignade à cette époque. Howell et Twomey, *Jack Tar in History*; Isaac Land, « The Many-Tongued Hydra: Sea Talk,

**Figure 16: Facteurs d'arrestations des marins et des autres hommes 1860, 1866, 1870**  
(%)<sup>43</sup>



De toute évidence, le fait de crier, chanter, attirer l'attention des passants peut incommoder certains résidents de la ville. Mais parfois, c'est leur comportement tapageur à la sortie des tavernes qui alerte les autorités. Les effets d'une consommation excessive d'alcool mènent parfois les marins à en venir aux poings. Autrement, cela peut les conduire à commettre des dommages à la propriété d'un habitant. Chez les élites urbaines, c'est bien leur « propension à la violence » qui cristallise les plus grandes peurs.

À cet effet, les registres de la prison de Québec montrent que les marins sont surreprésentés dans les incarcérations pour crimes violents par rapport aux autres hommes<sup>44</sup>. Entre 1865 et

---

Maritime Culture, and Atlantic Identities, 1700-1850 », *Journal of American Culture*, 25, 3 (2002), p. 412-417.

<sup>43</sup> Pour ce graphique nous avons sélectionné l'ensemble des hommes arrêtés et jugés devant la Cour du Recorder (1860, 1866, 1870) en excluant les cas de confessions volontaires. Ainsi, sur 3 957 arrestations masculines, nous avons identifié 594 marins, 1 812 anglophones et 1 461 francophones. Il restait 90 hommes non-marins et qui ne sont ni anglophones ni francophones que nous n'avons pas inclus dans ce graphique.

1880, près de 32 % des hommes incarcérés pour crimes violents sont des marins. Pendant la saison de navigation, cette proportion s'élève à 43 %<sup>45</sup>.

Tout laisse penser que les marins accusés de violence sont plus susceptibles d'être emprisonnés que les autres hommes. En étant accusés, ces marins auraient pu payer l'amende ou être libérés sous caution au lieu d'être envoyés en prison. Or, les autorités judiciaires semblent conscientes que les populations maritimes sont mobiles : il y a un risque trop important que le marin libéré sous caution ne se présente tout simplement pas devant la cour le jour convenu.

Lorsqu'ils en viennent aux poings, les marins sont plus susceptibles de se bagarrer entre eux, et moins avec les résidents de la ville. Dans les cas de violence mineure impliquant des marins, 70 % des causes impliquent d'autres membres de leur réseau professionnel<sup>46</sup>. En cas de conflit en mer, il était sûrement préférable de régler ses comptes à quai afin de ne pas s'exposer aux sanctions du capitaine. Lorsque les bagarres impliquent des non-marins, c'est principalement avec la minorité anglophone de la population locale : seulement 5 % des cas de marins violents impliquent la majorité francophone. Dans ces conditions, les marins semblent avoir apporté leur propre sphère de violence à quai<sup>47</sup>.

En somme, la différence entre les causes d'arrestation des marins par rapport aux non-marins est plus importante que celle existante entre les deux principaux groupes ethnolinguistiques locaux. À l'inverse, les profils d'arrestation des groupes locaux sont très semblables. De plus, il semble que les peurs des élites quant à la violence des marins aient été surestimées, notamment par rapport au poids réel de leurs arrestations. Enfin, les institutions locales de justice semblent traiter plus sévèrement les marins que les populations résidentes, notamment quand cela implique des crimes violents.

---

<sup>44</sup> Par contre, ils ne semblent pas montrer davantage de résistance à leur arrestation. Pour ce facteur, les taux chez les marins, les anglophones et les francophones se situent entre 3 et 6%, selon ce qui apparaît dans les registres de la prison commune de Québec.

<sup>45</sup> Cette période est celle où on dispose de la plupart des occupations des prisonniers.

<sup>46</sup> Fyson, « Interethnic Conflict ».

<sup>47</sup> Fyson et Rousseau, « Local Policing ».



N'en demeure pas moins que les arrestations pour désordre sont loin de constituer la majorité des arrestations de marins dans la ville. C'est dans cette perspective que nous exposerons les causes des arrestations liées à la discipline maritime. Ces dernières nous permettront de comprendre la place des marins dans le système judiciaire d'une ville dont les intérêts économiques sont axés sur l'activité portuaire.

### 3.2.2 Les marins et la discipline maritime

Dans la seconde moitié du XIX<sup>e</sup> siècle, les arrestations de marins à Québec ne se limitent pas au désordre public. La majorité des efforts policiers se porte sur la discipline maritime, notamment en termes de désertion<sup>48</sup>. Annuellement, le nombre de marins arrêtés pour ce type de délit est presque deux fois plus élevé que celui des marins arrêtés pour conduite désordonnée<sup>49</sup>.

De la fin de la décennie 1860 jusqu'au début des années 1880<sup>50</sup>, entre les deux tiers et les trois quarts des arrestations effectuées par la police fluviale concernent la discipline maritime (voir figure 17). L'arrestation pour discipline maritime est caractérisée par la nature contractuelle du délit. Dans de tels cas, il peut s'agir de désobéissance face aux ordres de leur capitaine, mais le plus souvent il s'agit d'absentéisme ou carrément de désertion<sup>51</sup>.

En réalité, la désertion des marins est un véritable fléau pour bien des ports, notamment pour la ville de Québec. Selon les registres de la police fluviale, près de trois marins sur

---

<sup>48</sup> À noter que même si ses activités se concentrent sur la discipline maritime, la police fluviale procède tout de même à l'arrestation de marins « désordonnés ». En 1870, environ 12% des arrestations de marins faites par la police fluviale concernent le désordre. En nombre absolu, cela fait 25 marins. En comparaison, la même année, la police municipale procède à 169 arrestations de marins.

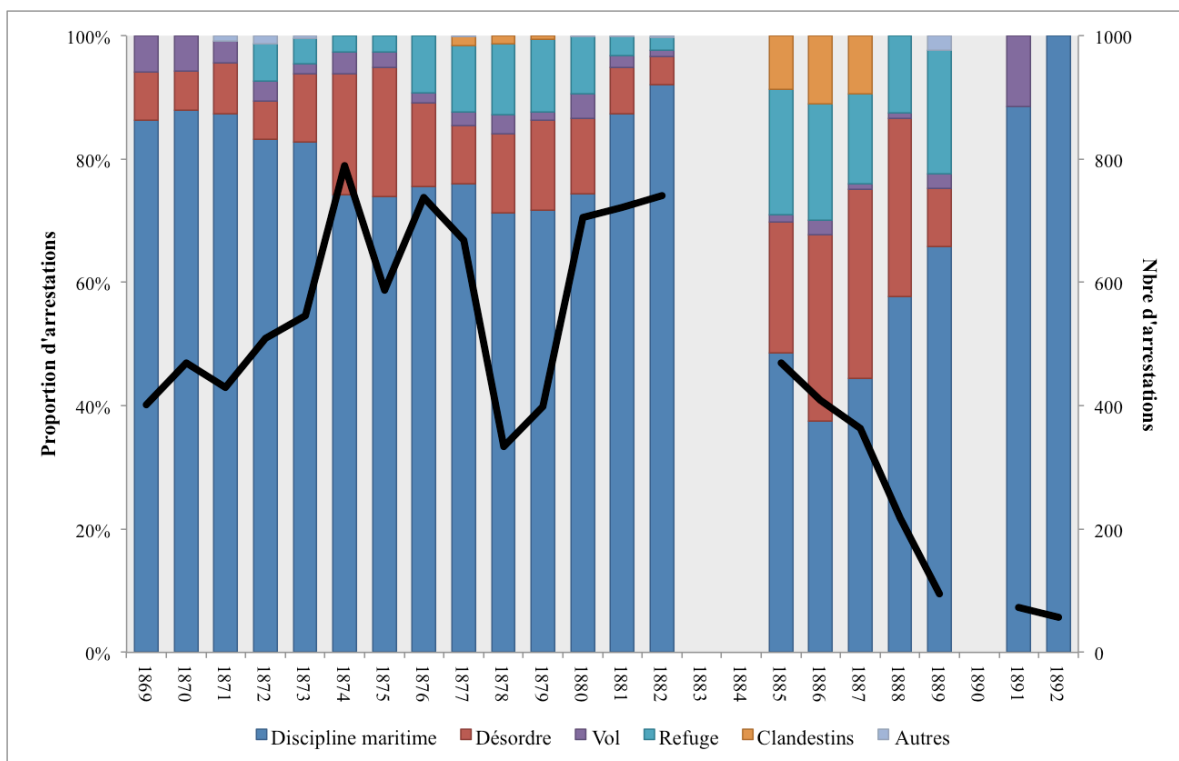
<sup>49</sup> Dans la période la plus active de la police fluviale (entre 1869 et 1880), on compte environ 4 400 marins arrêtés pour des délits liés à la discipline maritime, soit environ 400 par année. Du côté des arrestations pour désordre, on a près de 600 marins pour trois années du Recorder (1860, 1866, 1870), soit environ 200 par année.

<sup>50</sup> Cette période est celle où la police fluviale est la plus active.

<sup>51</sup> Les termes les plus couramment utilisés pour désigner l'absentéisme sont « absence without leave » ou « negleting to join their ships », s'il ne s'agit pas directement de désertion. Pour les cas de désobéissance, les autorités indiquent que les marins ont manqué à leur devoir : « refusal of duty », « refused to proceed to sea », etc.

quatre arrêtés sous le couvert de la discipline maritime sont des déserteurs<sup>52</sup>. Ce problème atteint des sommets entre les décennies 1850 et 1870, notamment parce qu'il est favorisé par les activités de débauchage<sup>53</sup>.

**Figure 17: Arrestations de marins par la police fluviale, 1869-1892 (%)<sup>54</sup>**



Au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle, la ville portuaire de Québec est notoire pour les activités de *crimping*<sup>55</sup> qui s'y déroulent<sup>56</sup>. L'entreprise y est lucrative et les taux de désertions sont très élevés. Dans un contexte de pénurie constante de main-d'œuvre, les marins britanniques se

<sup>52</sup> Sur l'ensemble des arrestations sous la rubrique discipline maritime par la police fluviale (1869-1892), 72,3% sont liées à la désertion et 27,7% sont liées au refus d'obéir. Ainsi, le quart des arrestations sont attribuables à la conduite professionnelle des marins: désobéissance, manque au devoir, etc.

<sup>53</sup> Fingard, *Jack in Port*, p. 199.

<sup>54</sup> À noter que nous ne disposons d'aucun rapport avant 1869 et que les années 1883, 1884 et 1890 sont manquantes. Même si cela déborde du cadre temporel étudié, tout semble laisser penser que le schéma était similaire pour les années précédentes. Aussi, les rapports de 1891 et 1892 sont présentés différemment du format 1869-1889. Néanmoins, ces deux années sont prises en compte dans l'analyse: elles permettent d'ajouter 130 arrestations, principalement pour discipline maritime.

<sup>55</sup> Pendant la période étudiée, le « *crimping* » est le terme anglais équivalent à « débauchage » en ce qui concerne le trafic illégal des marins.

<sup>56</sup> Fingard, « *Those Crimps of Hell* », p. 323-334.

voient offrir des gages parfois trois fois plus élevés au Canada. Entre 1845 et 1856, on compte une moyenne annuelle de 2 000 désertions, avec un sommet à 3 200 cas en 1854<sup>57</sup>. Avec l'adoption successive de lois anti-débauchages, l'État fait du *crimping* un « crime » à part entière<sup>58</sup>. À Québec, les activités de débauchage se poursuivent jusqu'à la fin des années 1880.

Incités ou parfois contraints par des débaucheurs<sup>59</sup>, des milliers de marins désertent ainsi leur navire et participent à ce trafic issu des impératifs économiques impériaux. À Québec, l'ampleur de la violence associée à cette activité est comparable à celle des plus importants ports de son époque : « In their resort to chicanery, force, assault, and murder, the crimps of Québec could hold their own with their counterparts in New Orleans, San Francisco or Shanghai<sup>60</sup> ».

La violence est autant exercée par les débaucheurs que par les marins ou les capitaines qui résistent à leurs actions. En octobre 1854, le capitaine David Price du *Rhea Sylvia* tire sur deux débaucheurs. Ces derniers, issus du *Burke's boarding-house* sur la rue Champlain, tentaient de monter illégalement sur son navire<sup>61</sup>.

---

<sup>57</sup> Fyson et Rousseau, « Local Policing ».

<sup>58</sup> Fyson, « Ports et désordre urbain ».

<sup>59</sup> Le rôle du débaucheur (crimp) consiste à inciter, parfois par la violence, un marin à désertir le navire sur lequel il est engagé et de le faire embaucher sur un autre. Les débaucheurs tirent leurs profits de la transaction de la main-d'oeuvre.

<sup>60</sup> Fingard, *Jack in Port*, p. 200.

<sup>61</sup> Quebec Morning Chronicle, 10 octobre 1854 ; Quebec Gazette, 10 octobre 1854. Cités dans Fingard, *Jack in Port*, p. 204.

Au mois de juillet 1872, Napoléon Pelletier, capitaine du *Rivoli*, tue un débaucheur à coup de hache<sup>62</sup>. En septembre, l'éditeur du *Quebec Mercury* profite de l'acquittement de ce dernier pour dénoncer le problème du débauchage, qui a été particulièrement sordide cette année-là :

The past summer should certainly be a lesson to our commercial men, for they must in a great measure be held responsible for the many acts of violence then committed; for did they not offer great pecuniary profits to keep up the traffic in seamen it is beyond a doubt that men would not run the risk of the gallows simply to serve the purposes of others<sup>63</sup>.

Pourtant, plusieurs lois anti-débauchage ont été adoptées depuis le début du XIX<sup>e</sup> siècle<sup>64</sup>. Cependant, ces mesures concentrent leurs efforts, de manière plus ou moins efficace, sur la répression des marins fautifs et non pas des débaucheurs. En 1857, le *Morning Chronicle* pointe du doigt les tentatives des autorités, lesquelles « punished the stranger and generally left the resident of the city unpunished<sup>65</sup> ».

La création de la police fluviale en 1838 est loin d'éradiquer la désertion et le débauchage, qui ont perduré au-delà des années 1870. Néanmoins, l'existence de cette force policière a su donner l'impression aux commerçants portuaires et aux capitaines que des mesures étaient entreprises. En d'autres termes, les autorités ne semblent pas parvenir à enrayer efficacement les problèmes de désertion et de violence qui sont associés au débauchage.

C'est seulement à partir du début de la décennie 1870 que s'exerce un véritable resserrement des mesures anti-débauchage, notamment avec le *Seamen's Act* adopté par le nouveau gouvernement fédéral en 1873<sup>66</sup>. Ce dernier prévoit de deux à trois ans d'emprisonnement pour les *crimps* qui montent à bord des navires. Pour tenter de diminuer les incidents violents, on spécifie que la peine peut aller jusqu'à cinq ans si le débaucheur est armé. Aussi, la sollicitation ainsi que l'hébergement de marins ne sont plus considérés comme des délits mineurs : on risque désormais de trois à neuf mois de prison. D'ailleurs,

---

<sup>62</sup> Quebec Mercury, 16, 17 juillet 1872; Quebec Morning Chronicle, 17 juillet 1872; Cités dans Fingard, *Jack in Port*, p. 204.

<sup>63</sup> Quebec Mercury, 2, 4 novembre 1872. Cités dans Fingard, *Jack in Port*, p. 204.

<sup>64</sup> 47 George, cap IX (1807).

<sup>65</sup> Quebec Morning Chronicle, 16 janvier 1857. Cité dans Fingard, *Jack in Port*, p. 201.

<sup>66</sup> 36 Victoria, cap 129 (1873).

cet acte prive le contrevenant de ses droits légaux réguliers, en lui refusant l'accès à un procès avec jury ou de faire appel de la décision<sup>67</sup>.

Cependant, Fingard demeure critique à l'égard de l'efficacité de ces mesures répressives. À partir de la décennie 1870, la ville de Québec connaît déjà un essoufflement des activités portuaires et une diminution du nombre de *crimps*. D'ailleurs, plusieurs de ces débaucheurs figurent parmi les membres les mieux protégés de la société et ne s'abaissent plus à « faire la basse besogne ». Selon Fingard, ces nouvelles mesures eurent comme objectif, non pas d'enrayer le problème, mais plutôt d'en contrôler les excès<sup>68</sup>.

Dans ces conditions, les autorités tentent de mieux protéger les marins. Une fois à quai, la police fluviale est responsable de les escorter<sup>69</sup>. Au cours de la décennie 1880, près de 8 500 marins sont pris en charge par les autorités, afin de contrôler leurs déplacements dans la ville, de prévenir leur désertion, mais surtout pour s'assurer de leur protection contre les débaucheurs. De toute évidence, cela contribue à les rendre extrêmement visibles aux yeux du public. Les marins sont littéralement « paradés d'un bout à l'autre de la ville<sup>70</sup> ». Les résidents ne sont pas en mesure de différencier un marin escorté par un policier en route vers l'Hôpital de la Marine, de celui qui est déserteur, en passant par celui qui s'est endormi ivre sur le trottoir la veille.

Dans la ville portuaire de Québec, les arrestations de marins concernent davantage la discipline maritime que la conduite désordonnée. En matière d'arrestation pour désordre, leurs délits sont plus souvent liés à l'alcool et à la violence que ceux des autres hommes. Mais en volume d'interventions envers les marins, c'est réellement la discipline maritime qui occupe le plus de place, qu'on pense à la poursuite des déserteurs ou tout simplement à

---

<sup>67</sup> Pour plus d'amples informations sur la création et l'application des mesures « anti-crimping » à Québec dans la seconde moitié du XIX<sup>e</sup> siècle, consulter Fingard, *Jack in Port*, p. 217.

<sup>68</sup> Fingard, *Jack in Port*, p. 217.

<sup>69</sup> Ces rapports ne notent les escortes qu'à partir de 1880, mais il y a fort à parier que cette pratique existe depuis plusieurs années. On ne commence à calculer ces escortes qu'à partir d'une sensible diminution du nombre d'arrestations de marins après 1880. Cela a pour but de justifier la pertinence du travail, et l'existence de la police fluviale. Documents de la Session, [Vol. 14, No. 6 (1880/81)], [Vol. 15, No. 4 (1882)], [Vol. 16, No. 5 (1883)], [Vol. 19, No. 9 (1886)], [Vol. 20, No. 14 (1887)], [Vol. 21, No. 7 (1888)], [Vol. 22, No. 8 (1889)], [Vol. 23, No. 12 (1890)], [Vol. 24, No. 7 (1891)].

<sup>70</sup> *Morning Chronicle*, 3 juin 1852.

la protection des marins contre les *crimps*. Après avoir observé les causes d'arrestation des marins, nous aborderons leur emprisonnement selon les mêmes perspectives. On peut supposer que les crimes liés à la désertion sont traités de manière particulière, mais qu'en est-il du désordre? Un marin arrêté pour ivresse en pleine rue sera-t-il jugé et incarcéré de la même manière que tout autre homme appréhendé pour un délit similaire?

### 3.3 La sévérité de la peine et l'emprisonnement des marins

Au XIX<sup>e</sup> siècle, le système pénal de la ville de Québec suit la vague de réforme qui a transformé les prisons d'Europe de l'ouest et d'Amérique du nord<sup>71</sup>. La prison est perçue comme l'outil principal de la réforme morale des populations. À Québec, une « nouvelle prison » est ainsi ouverte en 1812. Comme la « nouvelle police », cette dernière est dédiée à la répression du désordre urbain, un mandat qui se concentre rapidement sur l'incarcération des marins<sup>72</sup>.

À partir des années 1820, des centaines de marins s'ajoutent chaque été aux prisonniers réguliers. Au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle, les marins représentent près de la moitié de l'ensemble des prisonniers de sexe masculin pendant la saison de navigation. Pendant cette période de l'année, l'espace disponible à la prison devient rapidement insuffisant et les prisonniers s'y entassent pêle-mêle. Comme en témoigne le shérif Sewell de Québec en 1839, par rapport à la prison commune, « sailors in vast numbers are its inmates during the Summer Months<sup>73</sup> ».

Nous aborderons l'emprisonnement des marins en distinguant les deux types de crime. D'abord, nous verrons quel est le traitement judiciaire réservé aux marins arrêtés pour désordre par la police municipale. Considérant leur rôle dans l'économie maritime, obtiennent-ils des peines différentes de celles des autres hommes quand il s'agit de

---

<sup>71</sup> Foucault, *Surveiller et punir* ; Robert W. Gordon et Morton J. Horwitz, *Law, Society, and History : Themes in the Legal Sociology and Legal History of Lawrence M. Friedman*, Cambridge, Cambridge University Press, 2011, 438 p.; Friedman, *Crime and Punishment*; Fecteau, *La liberté du pauvre*; Fyson, *Magistrats, police et société*.

<sup>72</sup> Fyson, « Réforme carcérale », p. 15-103.

<sup>73</sup> Fyson, « Réforme carcérale », p. 47.

désordre public? Par la suite, nous traiterons plus spécifiquement des marins qui sont incarcérés pour « discipline maritime ». Nous analyserons l’incarcération liée la discipline maritime dans le contexte maritime impérial.

### 3.3.1 La sévérité des peines pour désordre

Au long du XIX<sup>e</sup> siècle, les marins représentent une part considérable des prisonniers à Québec, notamment en ce qui concerne les incarcérations pour désordre. À cet égard, rappelons que Fyson estime que les marins constituent 15 000 des 75 000 prisonniers incarcérés pour désordre entre 1815 et 1880, soit environ 20 % de la population carcérale<sup>74</sup>. Est-ce que le système de justice pénale les traite de la même manière que les autres accusés?

Tout d’abord, nous avons vérifié si les marins sont autant reconnus coupables que les autres hommes arrêtés pour désordre. Comme le montre la figure 18, les deux groupes semblent bénéficier d’un traitement similaire quand il s’agit de disculpation. Dans les deux ensembles, près du quart des hommes sont disculpés<sup>75</sup>. Sur ce point, la justice locale semble inculper de manière égale les marins par rapport aux autres hommes.

Dans le cas d’un verdict de culpabilité, le détenu doit payer l’amende ou purger sa sentence en prison. À ce titre, les marins reçoivent plus rapidement leur verdict que les autres hommes<sup>76</sup>. En effet, le report du jugement est rarissime quand il s’agit des marins<sup>77</sup>. En comparaison, 13 % des causes de non-marins sont reportées ou ne connaissent pas d’issue (figure 18). Quand il s’agit des marins, la Cour du Recorder semble rendre son jugement de manière plus expéditive afin que les accusés ne glissent pas entre les mailles du filet de la

---

<sup>74</sup> Fyson, « Ports et désordre urbain ».

<sup>75</sup> Dans les registres de la Cour du Recorder, les disculpations représentent 23,5% chez les marins et 26,3% chez les non-marins.

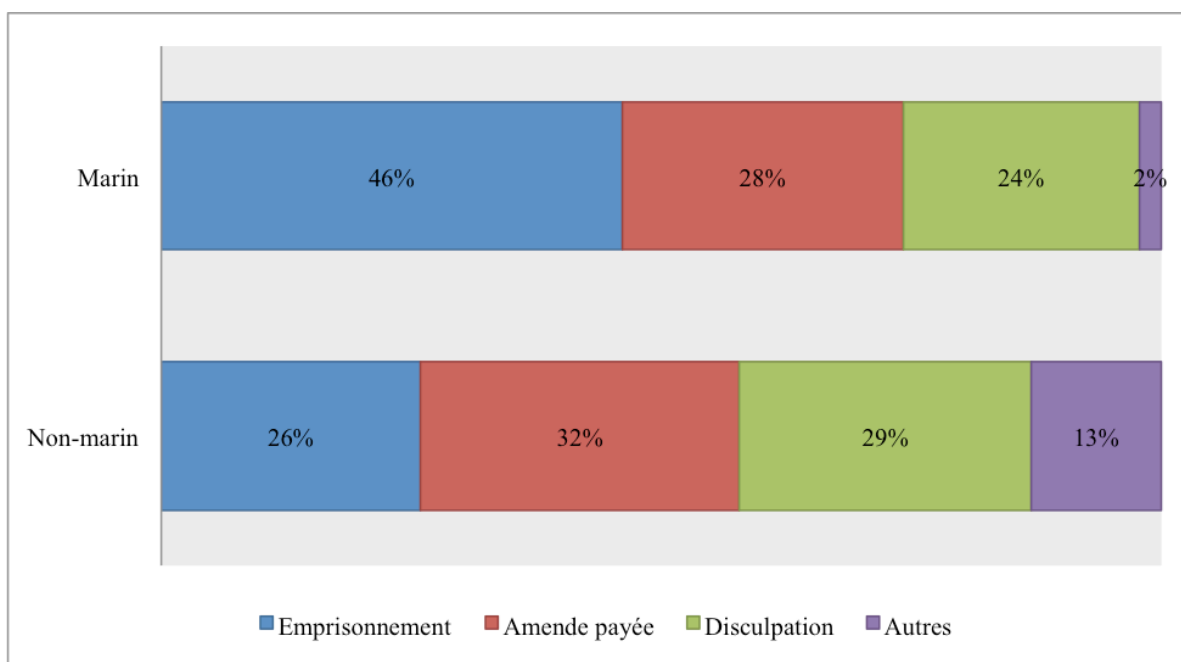
<sup>76</sup> Plus précisément, 74% des marins obtiennent un verdict immédiat par rapport à 58% chez les non-marins.

<sup>77</sup> Nous avons indiqué dans la catégorie « Autres », toutes les autres finalités comme le report du jugement, le défaut à comparaître, etc. Chez les marins, ce genre de finalité est rarissime (2%), tandis que chez les non-marins il s’élève à 13%.

justice. La mobilité des marins est notoire<sup>78</sup>, ce qui rend la libération sous caution plus risquée.

En observant l'issue du jugement et de la peine à la figure 18, on constate que les marins sont davantage incarcérés que les autres hommes : seulement le tiers des marins paient l'amende. En comparaison, c'est le cas pour la moitié des non-marins. Selon ces observations, comment expliquer que les marins s'acquittent moins de leur amende que le reste des hommes? Il semble qu'une piste de réponse se trouve dans la sévérité des peines imposées.

**Figure 18: Le jugement et la peine des marins et non-marins 1860, 1866, 1870 (%)<sup>79</sup>**



<sup>78</sup> Pour les XIX<sup>e</sup> et XX<sup>e</sup> siècles, plusieurs historiens se sont penchés sur la mobilité des marins selon le contexte maritime international et même transnational. Ravi Ahuja, « Mobility and Containment: The Voyages of South Asian Seamen, 1900-1960 », *International Review of Social History*, 51 (2006), p. 111–141; Jari Ojala et Jaakko Pehkonen, « Not Only for Money: An Analysis of Seamen's Desertion in Nineteenth-Century Finland », *International Journal of Maritime History*, 18, 1 (2006), p. 25-54.

<sup>79</sup> En croisant les registres du Recorder et les registres de la prison de Québec, nous avons identifié 592 marins et nous avons comparé les peines obtenues pour les 3 357 hommes non-marins arrêtés pour désordre. Nous avons exclus d'emblée les femmes et les hommes arrêtés pour confession volontaire, ce qui aurait biaisé les résultats des peines obtenues.



D'une part, les peines de marins sont plus élevées que celles des autres hommes, tant en argent qu'en nombre de jours d'incarcération<sup>80</sup>. Les non-marins reçoivent davantage de peines en deçà de 1 \$, tandis que les marins écotent d'amendes beaucoup plus salées<sup>81</sup>. Au même titre, l'équivalent en nombre de jours d'emprisonnement suit les mêmes tendances : davantage de non-marins obtiennent des peines courtes (1 à 5 jours) et il y a une plus forte proportion de marins pour les peines plus longues (5 à 10 jours)<sup>82</sup>. À noter que cette différence pourrait s'expliquer par les facteurs d'arrestations des deux groupes. Par exemple, la plus grande proportion de violence dans les délits commis par les marins pourrait justifier des peines plus sévères. En règle générale, le désordre impliquant de la violence est plus durement puni que le simple vagabondage.

D'autre part, l'intervention des capitaines dans le processus judiciaire semble avoir fortement influencé cet aspect de la question. En effet, les maîtres de navire viennent eux-mêmes en prison cueillir les membres de leur équipage : ils paient leur caution directement après la condamnation du marin ou après quelques jours de prison<sup>83</sup>. Cette réalité, en plus des peines plus sévères, pourrait expliquer pourquoi les marins ont une plus grande tendance à l'emprisonnement. Tant qu'à payer l'amende de sa poche, pourquoi ne pas attendre que son capitaine vienne lui-même payer la caution? Du côté du maître de navire, les motivations semblent évidentes : s'il attend la libération de son marin, le départ de son navire sera retardé ou pire, il devra payer un *crimp* à gros prix pour compléter son équipage.

---

<sup>80</sup> Nous avons pu déchiffrer le montant en argent pour 4 225 causes sur 6 137. Cet échantillon comprend 427 marins, 2 413 hommes non-marins et 1 385 femmes. Pour la comparaison, nous avons exclu les femmes (majoritairement des cas de confessions volontaires) et les cas de confessions volontaires masculines.

<sup>81</sup> Pour les peines de plus de 1\$, on en compte 64% chez les marins par rapport à 53% chez les non-marins.

<sup>82</sup> Pour les peines entre 1 et 5 jours, on compte 43% de non-marins, par rapport à 36% chez les marins. Or, pour les peines de 5 à 10 jours, la tendance se renverse : on en compte 43% chez les marins et 28% chez les non-marins.

<sup>83</sup> Nous pensons que le paiement d'amende ait été plus fréquent que ce qui est inscrit dans les registres de la cour du Recorder puisque les capitaines pouvaient payer après le procès, directement en prison.

**Tableau 12: Sévérité des peines en amende (\$) des marins et non-marins 1860, 1866,1870 (%)**

	<b>Marin</b>	<b>Non-marin</b>
0,05; 1,00]	36,3	46,4
1,00; 2,00]	41,5	32,4
2,00; 5,00]	18,4	13,1
5,00; 10,00]	3,3	6,2
10,00; 20,00]	0,5	1,8

Une fois en prison, seulement la moitié des marins complètent leur sentence, par rapport à 85 % des autres hommes également condamnés pour désordre. Près de 40 % des marins sont libérés après seulement quelques jours d'emprisonnement, et ce, grâce au paiement de leur amende<sup>84</sup>. Cet aspect de la question reste à approfondir, mais il semble que les amendes ont pu être payées par un tiers parti, que ce soit les capitaines comme nous l'avons expliqué, ou peut-être même des *crimps* à la recherche de main-d'œuvre à convoier dans un autre navire<sup>85</sup>.

Pour un capitaine, retrouver des matelots arrêtés n'est pas une mince affaire. En juin 1860, les matelots Daniel McKinnen, Andrew McKay, Finlay Elkirk et William Ross sont arrêtés pour ivresse et désordre sur la rue Saint-Joachim. On reproche d'ailleurs à McKay, Elkirk et Ross de s'être opposés à l'arrestation de McKinnen. Le greffier ajoute à chacun d'eux le mot « *Intrepid* », en référence au nom de leur navire.

Ils sont incarcérés deux jours avant de passer devant le Recorder le lundi suivant. Excepté McKay, tous sont condamnés à 1 \$ d'amende ou trois jours d'incarcération<sup>86</sup>. À l'issue du verdict, seulement Elkirk et Ross paient immédiatement leur amende. Le jour même, le

---

<sup>84</sup> De 1860 à 1880, Fyson a recensé 1 202 marins et 8 690 autres hommes qui sont accusés de désordre dans les registres de la prison commune. Chez les marins, 51% complètent leur sentence et 38% voient leur amende payée après incarcération. Chez les autres hommes, 85% complètent leur sentence et seulement 8% voient leur amende payée. Fyson et Rousseau, « Local Policing ».

<sup>85</sup> Fyson et Rousseau, « Local Policing ».

<sup>86</sup> Tous les matelots sont condamnés à 1\$ ou 3 jours d'incarcération, sauf McKay. Il n'y a pas de différence dans l'acte d'accusation, mais il est condamné à 2\$ ou 6 jours d'incarcération.

capitaine Richard Philip vient régler l'amende des deux autres. Dans l'obligation de lever l'ancre rapidement, le capitaine retiendra peut-être l'argent déboursé directement sur leurs paies.

Comme bien d'autres, cette histoire illustre comment le système pénal s'est adapté aux impératifs du contexte maritime. D'un côté, on s'assure de la traçabilité des matelots arrêtés : le greffier accorde un soin particulier à noter le nom de leur navire, afin de permettre aux capitaines d'effectuer plus efficacement la recherche de leurs marins « perdus » dans les cellules des différents postes de police ou de la prison. De l'autre, il semble que les peines sont ajustées en fonction de la disponibilité des cellules, mais aussi de la « valeur » des marins. Dans cet exemple, on jumèle une courte incarcération (3 jours) à un montant relativement élevé (1 \$). La première option permet d'assurer un certain roulement des prisonniers pendant la haute saison d'arrestation, tandis que la seconde option demeure accessible au paiement d'un capitaine pressé de récupérer sa main-d'œuvre.

Cette même fin de semaine de juin 1860, 13 des 20 hommes arrêtés pour désordre sont des marins<sup>87</sup>. Parmi eux, la moitié est condamnée à 1 \$ ou 3 jours de prison. À l'inverse, tous les non-marins sont dispensés, même si l'un d'entre eux est arrêté avec une arme à feu<sup>88</sup>. Plus surprenant encore, sur l'ensemble des arrestations faites sur ces deux jours, la Cour dispense la moitié des individus arrêtés.

Avec la saison de navigation qui bat son plein, on peut supposer que la prison commune soit pleine à craquer. La Cour préfère sans doute dispenser, plutôt que de risquer que les accusés ne soient pas en mesure de payer l'amende et aillent davantage engorger la prison. Cet exemple montre comment le manque d'espace pour incarcérer entre en conflit avec la volonté d'appliquer la réforme carcérale.

---

<sup>87</sup> Les quatre matelots cités plus hauts sont arrêtés le samedi 9 juin 1860. Au total, on répertorie 20 hommes arrêtés pour désordre pendant la fin de semaine du 9 et 10 juin 1860.

<sup>88</sup> John McNamara, identifié comme « laborer », est arrêté dans la nuit du dimanche au lundi pour vagabondage et possession d'une arme à feu. Pourtant, il sera dispensé le même jour.

Une décennie plus tard, le portrait a complètement changé. D'un côté, le nombre d'arrestations pour désordre a diminué en 1870, ce qui permet sans doute de relâcher la pression sur l'appareil carcéral<sup>89</sup>. De l'autre, la fermeture de la prison commune en 1867 au profit d'un nouveau bâtiment de style « pénitencier » sur les Plaines d'Abraham, permettait d'accueillir beaucoup plus de détenus<sup>90</sup>.

Ces conditions permettent au système pénal d'être plus efficient. En comparaison avec 1860, la disculpation de marins désordonnés en pleine saison de navigation diminue sensiblement. En juin 1860 on arrête 61 marins, dont 25 sont disculpés. En juin 1870, ce sont 33 marins qui sont arrêtés, mais on en disculpe seulement 2. Une décennie plus tard, la durée moyenne d'une peine passe de 3 jours à 15 jours<sup>91</sup>. La peine semble plus cohérente avec la volonté punitive que les autorités souhaitent exercer.

Dans la seconde moitié du XIX<sup>e</sup> siècle, l'appareil de justice locale semble traiter plus sévèrement les marins qui causent du désordre public à Québec. Sans être impayables, comme dans le cas des confessions volontaires (20 \$), les amendes élevées sont plus fréquentes à leur endroit que chez les autres hommes. Dans ces conditions, les marins paient moins leur amende et prennent davantage la voie de la prison. La plupart sont condamnés à de courtes peines et leurs capitaines peuvent aisément les cueillir en prison. D'une manière ou d'une autre, la prison locale semble ainsi subordonnée aux besoins plus larges du commerce impérial<sup>92</sup>. Ce dernier aspect nous permet d'aborder la discipline maritime, l'autre facette des incarcérations de marins dans la ville portuaire de Québec.

---

<sup>89</sup> Pour les données générales sur les arrestations pour désordre en 1860, 1866 et 1870, se référer à notre deuxième chapitre.

<sup>90</sup> Fyson, « Réforme carcérale », p. 15-103; Mimeault, *La prison des Plaines*.

<sup>91</sup> En 1860, la peine « standard » pour les marins est 1\$ ou 3 jours, tandis qu'une décennie plus tard elle est de 2\$ ou 15 jours.

<sup>92</sup> Fyson et Rousseau, « Local Policing ».