



La répression du désordre dans une ville portuaire: l'exemple de la ville de Québec, 1850-1875

Mémoire

Florence Rousseau

Maîtrise en histoire

Maître ès arts (M.A.)

Québec, Canada

© Florence Rousseau, 2018

**La répression du désordre dans une ville portuaire:
l'exemple de la ville de Québec, 1850-1875**

Mémoire

Florence Rousseau

Sous la direction de :

Donald Fyson, directeur de recherche
Johanne Daigle, codirectrice de recherche

Résumé

La période 1850-1875 est un véritable « âge d'or » pour les activités portuaires dans la ville de Québec, mais également un sommet en termes de nombre d'arrestations pour désordre. Ce mémoire vise à examiner la répression du désordre urbain dans la ville portuaire de Québec et les effets de la saison estivale de navigation qui, par le gonflement temporaire de la population, mettait à l'épreuve l'ensemble des institutions urbaines. L'appareil judiciaire et pénal a dû s'adapter à l'intensité saisonnière du désordre, de façon à répondre aux nouvelles exigences établies par les élites urbaines, notamment en ce qui a trait à l'exercice d'une justice plus expéditive. Cette ambition d'une gestion efficace du désordre saisonnier s'est rapidement heurtée à des ressources carcérales limitées. La présence des marins ne semble pas être l'unique dénominateur permettant d'expliquer l'intensité de la répression du désordre pendant l'été. Par ailleurs, les mesures prises pour réprimer les délits des marins en matière de discipline maritime, notamment en termes de manque au devoir et de désertion, répondirent davantage aux impératifs des intérêts économiques qu'à une volonté réelle de contrôler et d'enrayer le problème. Enfin, ce mémoire permet de mieux comprendre le rôle de la ville portuaire de Québec dans le dynamisme du commerce transatlantique dans la seconde moitié du XIX^e siècle.

Abstract

The period from 1850 to 1875 was a true "golden age" for port activity in Quebec City, but it also saw a peak in the number of arrests for public disorder. This thesis examines the repression of urban disorder in the port city of Quebec and the effects of the summer navigation season which, by temporarily inflating the city's population, put urban institutions to the test. The judicial and penal systems had to adapt to the yearly summer increase in disorder in order to respond to the changing desires of urban elites, especially in regards to more expeditious justice. The search for a more effective response to seasonal disorder rapidly came up against the limitations of the city's prison. The presence of sailors does not seem to have been the only factor contributing to the rise in the repression of public disorder during the summer months. Moreover, measures taken against sailors for offences relating to maritime discipline, in particular refusal of duty and desertion, stemmed more from the imperatives of economic interests than from a true desire to control or to address the problem of urban disorder. Finally, this thesis also contributes to a better understanding of the role of the port city of Quebec in the dynamics of transatlantic trade in the second half of the 19th century.

Table des matières

RÉSUMÉ.....	III
ABSTRACT	IV
TABLE DES MATIÈRES.....	V
LISTE DES TABLEAUX	VII
LISTE DES FIGURES.....	VIII
REMERCIEMENTS	IX
INTRODUCTION	1
HISTORIOGRAPHIE : CONFLUENCE DES ESPACES ET DÉCLOISONNEMENT DE L’HISTOIRE JUDICIAIRE	4
ÉNONCÉ DE LA PROBLÉMATIQUE	13
PRINCIPALES SOURCES UTILISÉES.....	15
LES PLANS D’ASSURANCE	16
LES REGISTRES D’ACTIONS PÉNALES ET D’INCARCÉRATIONS.....	17
LES RAPPORTS ET LES JOURNAUX DE POLICE	20
MÉTHODE ET STRATÉGIES D’ANALYSE	21
PRINCIPALES LIMITES DE NOTRE ÉTUDE.....	23
PLAN DU MÉMOIRE.....	25
CHAPITRE 1 : QUÉBEC, VILLE PORTUAIRE	26
1.1 LE PORT DE QUÉBEC AU CŒUR DU TRAFIC MARITIME TRANSATLANTIQUE	27
1.1.1 UN DYNAMISME ÉCONOMIQUE PORTÉ PAR LES ACTIVITÉS PORTUAIRES ET LA CONSTRUCTION NAVALE.....	28
1.1.2 LE GONFLEMENT SAISONNIER DE LA POPULATION	31
1.1.3 ESPACES ET POPULATIONS.....	35
1.1.3.1 <i>Entre fleuve et falaise</i>	35
1.1.3.2 <i>Lieux de jonctions et de sociabilités</i>	38
1.1.3.3 <i>Composition démographique et ethno linguistique</i>	39
1.2 UNE VILLE EN ÉBULLITION : DES INSTITUTIONS D’ENCADREMENT POUR SOULAGER L’INDIGENCE ET MAINTENIR L’ORDRE.....	42
1.2.1 DES INSTITUTIONS POUR SOULAGER L’INDIGENCE.....	43
1.2.1.1 <i>L’assistance aux migrants et aux immigrants</i>	44
1.2.1.2 <i>La prise en charge des ouvriers portuaires et des marins</i>	48
1.2.2 DES INSTITUTIONS POUR MAINTENIR L’ORDRE PUBLIC.....	49
1.2.2.1 <i>Une police professionnelle</i>	50
1.2.2.2 <i>Une police fluviale</i>	53
1.2.2.3 <i>Une justice municipale</i>	58
1.3 CONCLUSION	61
CHAPITRE 2 : LA NATURE DES ARRESTATIONS POUR DÉSORDRE	63
2.1 L’INFLUENCE DE LA SAISON DE NAVIGATION.....	64
2.2 LA CONFESSION VOLONTAIRE	68

2.2.1	LES FAMILLES : LE CAS DES MÈRES AVEC ENFANTS À CHARGE.....	72
2.2.2	LES « INSTITUTIONNELS »	75
2.3	L'ARRESTATION DES INDIVIDUS POUR DÉSORDRE SELON LE SEXE.....	78
2.4	LE TRAITEMENT PAR LE SYSTÈME JUDICIAIRE SELON LE SEXE	81
2.4.1	LA NATURE DU DÉLIT.....	82
2.4.2	LE JUGEMENT ET LA PEINE.....	88
2.5	LA DISTRIBUTION GÉOGRAPHIQUE DES ARRESTATIONS.....	91
2.5.1	LES « HAUT-LIEUX ».....	91
2.5.2	LES QUARTIERS	93
2.6	L'IDENTITÉ ETHNOLINGUISTIQUE DES INDIVIDUS ARRÊTÉS POUR DÉSORDRE	98
2.7	CONCLUSION	105
CHAPITRE 3 : LA RÉPRESSION DES MARINS.....		107
3.1	LE PROFIL DES MARINS ARRÊTÉS	110
3.1.1	LE PROFIL SOCIO-DÉMOGRAPHIQUE.....	111
3.1.2	L'APPARTENANCE ETHNOLINGUISTIQUE DES MARINS ARRÊTÉS PAR LA POLICE MUNICIPALE ET AMENÉS DEVANT LE RECORDER	114
3.1.3	L'APPARTENANCE ETHNIQUE DES MARINS ARRÊTÉS PAR LA POLICE FLUVIALE	116
3.2	LES CAUSES D'ARRESTATION DES MARINS	118
3.2.1	LES MARINS ET LE DÉSORDRE PUBLIC	119
3.2.2	LES MARINS ET LA DISCIPLINE MARITIME	123
3.3	LA SÉVÉRITÉ DE LA PEINE ET L'EMPRISONNEMENT DES MARINS.....	128
3.3.1	LA SÉVÉRITÉ DES PEINES POUR DÉSORDRE.....	129
3.3.2	LES MARINS INCARCÉRÉS POUR LES DÉLITS LIÉS À LA DISCIPLINE MARITIME...	135
3.4	CONCLUSION	139
CONCLUSION GÉNÉRALE.....		141
BIBLIOGRAPHIE		145
ANNEXE 1		157
ANNEXE 2		158

Liste des tableaux

Tableau 1: Navires, tonnage et marins au port de Québec, 1850-1875.....	30
Tableau 2: Population locale et population de passage à Québec, 1851-1871.....	31
Tableau 3: Population de la cité de Québec et de ses banlieues 1805-1871	39
Tableau 4: Origines ethno-linguistiques et religieuses en 1851, 1861 et 1871	40
Tableau 5: Nombre de marins escortés selon les rapports annuels de la police fluviale, 1880-1890.....	57
Tableau 6: Edward Burns et Ellen Bulger dans les registres d'arrestations du Recorder, 1860 et 1866	76
Tableau 7: Individus comparaissant devant le Recorder selon leur sexe, 1860, 1886 et 1870 (%)	79
Tableau 8: Classement des dix lieux les plus « désordonnés » selon l'occurrence dans les registres d'arrestations de la Cour du Recorder (1860, 1866, 1870).....	93
Tableau 9: Origine ethnique de la population selon les quartiers en 1871 (%).....	102
Tableau 10: Âge des marins incarcérés à Québec, 1860, 1866 et 1870 (%)	112
Tableau 11: Statut matrimonial, niveau d'éducation et tempérance des marins incarcérés à Québec, 1866 et 1870 (%)	112
Tableau 12: Sévérité des peines en amende (\$) des marins et non-marins 1860, 1866,1870 (%)	132

Liste des figures

Figure 1: Carte des quartiers de la ville de Québec, 1871	36
Figure 2: Évolution mensuelle des arrestations selon leur type d'arrestation, 1860, 1866 et 1870	65
Figure 3: Évolution mensuelle des confessions volontaires selon le sexe, 1860, 1866 et 1870 (%)	69
Figure 4: Évolution mensuelle des arrestations excluant les confessions volontaires selon le sexe, 1860, 1866 et 1870	80
Figure 5: Arrestations selon le sexe et le quartier, 1860, 1866 et 1870 (%).....	83
Figure 6: Facteurs d'arrestations des hommes selon le quartier, 1860, 1866, 1870 (%).....	84
Figure 7: Facteurs d'arrestations des femmes selon le quartier, 1860, 1866, 1870 (%).....	85
Figure 8: Le jugement et la peine 1860, 1866, 1870 (%)	89
Figure 9: Le jugement et la peine selon le sexe, 1860, 1866 et 1870 (%).....	90
Figure 10: Facteurs d'arrestations selon les quartiers, 1860, 1866, 1870 (%)	95
Figure 11: Répartition des arrestations dans la ville, selon les quartiers 1860, 1866, 1870 (%)	96
Figure 12: Évolution mensuelle des arrestations selon l'appartenance ethnolinguistique, 1860, 1866 et 1870 (%)	101
Figure 13: Origine ethnique des individus arrêtés selon les quartiers, tous sexes confondus, 1860, 1866 et 1870 (%)	103
Figure 14: Appartenance ethnolinguistique des marins et des autres hommes arrêtés par la police municipale et amenés devant le Recorder 1860, 1866, 1870 (%).....	115
Figure 15: Origine ethnique des marins arrêtés par la police fluviale, 1869-1889 (%)	117
Figure 16: Facteurs d'arrestations des marins et des autres hommes 1860, 1866, 1870 (%)	121
Figure 17: Arrestations de marins par la police fluviale, 1869-1892 (%)	124
Figure 18: Le jugement et la peine des marins et non-marins 1860, 1866, 1870 (%).....	130

Remerciements

Pour ces années extrêmement enrichissantes tant sur le plan personnel que sur le plan académique, je remercie mes directeurs de recherche, monsieur Donald Fyson et madame Johanne Daigle. Vos nombreuses observations trouvent un écho considérable dans l'ensemble de ce travail. De plus, merci à Donald de m'avoir donné l'opportunité de co-présenter à ses côtés à Valence dans le cadre de la 11^e Conférence européenne d'histoire sociale.

J'exprime ma grande reconnaissance au Centre d'histoire des régulations sociales de l'UQAM pour leur soutien financier. Je tiens également à remercier la Faculté des Lettres et des Sciences humaines de l'Université Laval et plus spécifiquement les donateurs des bourses en histoire du Canada et Jean-Marie Fecteau qui encouragent et soutiennent la relève en histoire.

Plusieurs personnes ont contribué à l'achèvement de ce mémoire par leur présence et leur soutien. Je tenais à remercier mes collègues étudiants et des professionnels du CIÉQ. Ce centre de recherche m'a permis de créer des liens avec d'autres chercheurs, et a implicitement contribué à ma persévérance académique. Je tenais particulièrement à remercier Philippe d'avoir pris le temps de me transmettre certaines compétences informatiques en cours de route. Mes ami-e-s les plus proches se reconnaîtront également par les innombrables discussions que nous avons échangées et qui ont stimulé ces années de recherche et de rédaction. Au passage, je remercie Benoît et Linda pour la révision.

J'adresse mes derniers remerciements à ma famille et notamment à ma mère Manon qui a toujours su valoriser l'éducation. Je fais une mention particulière à mes grands-parents, Denise et Raymond, dont les récits abracadabrants ont inspiré le point de départ de cette aventure. Je leur dédie avec bonheur ce mémoire. Enfin, merci à Julien pour son soutien indéfectible.

Introduction

In the summer months the Lower Town employs most of the time of the Superintendent of Police. The misdeeds of sailors, and raftsmen, and other strangers of that neighbourhood, engage his attention more than anything else [...]. All the sailor's crimes could be disposed of by the deputy - or independent Police Magistrate as the case might be - in the Lower Town. The disfigured, tattered remains of a night's debauch would not then necessarily be paraded, at noon-day, through the streets in gangs as they are now; and justice would be even more speedy ...

The Morning Chronicle, 3 juin 1852¹

À en croire cette rubrique du *Morning Chronicle*, la ville de Québec est au milieu du XIX^e siècle le théâtre de tous les débordements. Plus encore, les protagonistes de cette débauche sont les marins, les draveurs et « autres étrangers » qui sévissent dans les bas-fonds de la cité. Chaque été, ces derniers occupent la majorité des efforts de la police en ce qui concerne le maintien de l'ordre public. Notre mémoire est consacré à cette période trouble et à cette situation méconnue de l'histoire de la ville de Québec.

Au milieu du XIX^e siècle, la ville de Québec jouit d'un dynamisme économique issu de ses activités portuaires² et devient une véritable plaque tournante par laquelle transitent chaque été des milliers de matelots, de travailleurs saisonniers et d'immigrants. À l'égal de bien d'autres villes maritimes³ au XIX^e siècle, la cité de Québec comprend « [...] a distinct, if not notorious, sailortown which served as the focal point for life ashore⁴ ». Le quartier du port devient un lieu de désordre cristallisant les inquiétudes des autorités locales.

¹ Le programme éditorial du journal *The Morning Chronicle* est orienté selon les intérêts britanniques et conservateurs de la ville de Québec.

² Représentant l'un des principaux chantiers navals de l'empire britannique, Québec jouit d'une croissance économique durant la première moitié du XIX^e siècle. Les années 1850 et 1860 sont l'âge d'or du commerce maritime canadien. Judith Fingard, *Jack in Port: Sailortowns of Eastern Canada*, Toronto, University of Toronto Press, 1982, p. 3.

³ Au Canada, Fingard note les villes de Québec, de Saint John et d'Halifax. Fingard, *Jack in Port*, p. 3-7.

⁴ Robert Lee, « The Seafarers Urban World: A Critical Review », *International Journal of Maritime History*, 25, 1 (2013), p. 24. Brad Beaven donne la définition suivante du *sailortown*: « the districts of merchant and naval ports where sailors visited, often lived and were entertained. It was a distinct area characterized by its public houses, brothels and low entertainment that employed significant numbers of working people ». Brad Beaven, « The Resilience of Sailortown Culture in English Naval Ports, c.1820-1900 », *Urban History* 43, 1 (2016), p. 72.

Notre mémoire a pour objet d'étude la répression du désordre⁵ dans la ville portuaire de Québec entre 1850 et 1875⁶. Ce cadre temporel cible la période pendant laquelle les activités portuaires à Québec ont été les plus dynamiques. La seconde moitié des années 1870 est marquée par le déclin du trafic océanique et de la construction navale⁷. Notre démarche se concentrera sur l'évolution, aussi bien sur le plan spatial⁸ que temporel, de la « petite criminalité⁹ » dans le contexte portuaire. À partir de la troisième décennie du XIX^e siècle¹⁰, la transition d'une pratique de la justice traditionnelle vers une pratique plus expéditive permet à l'appareil judiciaire et pénal de déployer des efforts de contrôle et de régulation sociale. Ces derniers servent la nouvelle ambition de « nettoyage des rues¹¹ » à laquelle l'espace portuaire tend à résister.

Dans un contexte de l'accroissement de la population urbaine et de l'affirmation de l'État libéral¹², le contrôle du désordre devient un enjeu préoccupant pour les élites. Les autorités constatent que les sanctions extrajudiciaires communautaires ne parviennent plus à réguler

⁵ Les historiens Jean-Marie Fecteau et Martin Dufresne estiment l'apparition de ce qui deviendra plus tard la conception victorienne bourgeoise de l'ordre moral et du désordre urbain à la fin des années 1820 ou au début des années 1830. Par désordre, nous entendons tous types de délits mineurs définis pendant cette période comme des actes troublants la paix, en lien avec l'ivresse, la désobéissance, l'errance, le vagabondage, la mendicité et la violence. Donald Fyson, *Magistrats, police et société: La justice criminelle ordinaire au Québec et au Bas-Canada, 1764-1837*, Montréal, Hurtubise, 2010, p. 74.

⁶ Pierre Camu, « Le déclin du port de Québec dans la deuxième moitié du XIX^e siècle », *Northern Mariner*, 20, 3 (2010), p. 251-254.

⁷ À ce propos, Camu met l'accent sur le rôle fondamental qu'occupent les activités portuaires dans l'économie de la ville et souligne la confusion entourant les causes du déclin portuaire à Québec. Il suggère que les historiens ont analysé deux déclinés séparément : celui du trafic océanique et celui de la construction navale des chantiers maritimes. Émanant de causes différentes, il n'en reste pas moins que les effets combinés et synchroniques de ces deux réalités provoquent un ralentissement local des activités portuaires. Camu, « Le déclin du port », p. 251-266.

⁸ Afin de simplifier la lecture de ce mémoire, le « quartier portuaire » correspond à l'ensemble géographique établi selon une délimitation officielle du quartier Saint-Pierre, incluant la rue Champlain et Cul-de-Sac. Pour la justification complète, voir l'énoncé de la problématique.

⁹ Lorsque nous utilisons le terme « désordre », il comporte une connotation morale qui s'inscrit dans la perspective selon laquelle les « classes dangereuses » alimentent les inquiétudes de l'ordre bourgeois à l'époque victorienne. Or, lorsqu'il est question de définir juridiquement le « désordre », nous emploierons également le terme « petite criminalité » pour faire référence à l'ensemble des infractions mineures, excluant les délits majeurs pour meurtre ou vol qualifié.

¹⁰ Donald Fyson, « The Judicial Prosecution of Crime in the Longue Durée : Québec, 1712-1965 », Jean-Marie Fecteau et Janice Harvey, dir., *La régulation sociale entre l'acteur et l'institution : Pour une problématique historique de l'interaction*, Québec, Presses de l'Université du Québec, 2005, p. 85-119.

¹¹ Martin Dufresne, « La justice pénale et la définition du crime à Québec, 1830-1860 », Ph.D., Université d'Ottawa, 1997, p. 271-277.

¹² Jean-Marie Fecteau, *La liberté du pauvre : sur la régulation du crime et de la pauvreté au XIX^e siècle québécois*, Montréal, VLB, 2004, p. 78-81.

le désordre dans les villes. Au cours des premières décennies du XIX^e siècle, la prolifération de règlements municipaux devient l'« un des premiers indices de l'émergence de ce qui deviendra plus tard la conception victorienne bourgeoise de l'ordre moral et du désordre urbain¹³ ».

C'est ainsi qu'en 1838, une ordonnance émise par le Conseil Spécial du Bas-Canada¹⁴ précise que la police doit assurer le maintien de l'ordre public dans les villes de Québec et de Montréal en procédant à l'arrestation de tout individu correspondant à l'une ou l'autre des catégories suivantes :

Les personnes qui étant capables de travailler, et par là ou par d'autres moyens de se soutenir elles et leurs familles, refuseront ou négligeront volontairement de le faire;

Les personnes qui étaleront ou exposeront dans les rues, chemins ou places publiques quelque chose d'indécent, ou y exposeront leur personne d'une manière indécente;

Les personnes qui s'amuseront dans les rues et chemins, obstruant le passage en se tenant sur les trottoirs, ou en se servant d'un langage insultant envers les passants, ou autrement; arrachant ou défigurant des enseignes; brisant des fenêtres, des portes ou des plaques de portes, ou des murs de maisons, de cours ou de jardins; détruisant des clôtures; causant du trouble ou du bruit dans les rues ou chemins publics, en criant, jurant ou chantant ; se trouvant ivres et empêchant ou incommodant les passants paisibles dans les rues, ou troublant en aucune manière les habitants paisibles;¹⁵

Dans cette introduction, nous jetterons un regard sur l'historiographie de notre sujet avant d'énoncer la problématique de recherche. Par la suite, nous décrirons les sources utilisées ainsi que la méthode choisie afin d'en faire le traitement et l'analyse. Enfin, un plan sommaire de ce mémoire nous permettra d'introduire les différentes parties de notre étude.

¹³ Selon Fyson, ces règlements sont des preuves d'une transition, plus précoce qu'on l'avait imaginé, vers une vision libérale d'une société basée sur la responsabilité individuelle. Fyson, *Magistrats, police et société*, p. 74. À ce sujet, consulter également Donald Fyson, « Between the Ancien Régime and Liberal Modernity: Law, Justice and State Formation in Colonial Quebec, 1760-1867 », *History Compass*, 12, 5 (2014), p. 412-432.

¹⁴ Une ordonnance est un texte législatif émanant du Conseil exécutif. Sous le Régime britannique, des ordonnances ont été rédigées par les gouverneurs pendant différentes périodes, notamment sous le Conseil spécial du Bas-Canada (1838-1841). 2 Victoria (1) c.2 (1838).

¹⁵ L'ordonnance vise également les prostituées et les individus qui fréquentent les bordels. Nous excluons ces dernières catégories de notre étude et nous invitons les lecteurs à consulter la partie « Principales limites de notre étude » pour la justification.

Historiographie : confluence des espaces et décloisonnement de l'histoire judiciaire

Dans un premier temps, nous examinerons l'espace portuaire, non pas exclusivement comme une interface économique et commerciale, mais également comme un objet issu d'une superposition d'espaces où évoluent diverses sociabilités. Dans un second temps, nous observerons, selon l'histoire judiciaire et urbaine, quelles mesures sont adoptées par les autorités locales pour contrôler le désordre dans le contexte portuaire.

À partir de la fin des années 1980, l'histoire des ports connaît une véritable expansion, tant à l'égard de la quantité des études produites que de l'exploration de nouveaux thèmes¹⁶. Or, comme le mentionne l'historienne Sarah Palmer¹⁷, « [w]hile the history and functioning of ports has attracted considerable attention from geographers, economic historians and sociologists, the area of interest has tended either to focus very narrowly on the immediate connections between land and water¹⁸ ». Dans son chapitre consacré aux ports dans *The Cambridge Urban History of Britain*, elle critique le fait que, longtemps considéré comme une interface économique, l'espace portuaire a rarement été traité comme une entité urbaine. Mettant de l'avant les travaux du géographe James H. Bird¹⁹, elle tente d'établir les caractéristiques des villes portuaires britanniques par rapport aux villes industrielles de l'époque. Nous nous inscrivons dans cette nouvelle perspective qui conçoit le port à la fois comme un espace connecté au carrefour de la mer et de la terre. Incorporé dans l'histoire urbaine, nous définissons le port comme un élément urbain, mais également un quartier où évoluent divers groupes sociaux. Telle que soulignée par Colin Howell et Richard Twomey, l'étude des sociétés maritimes n'est pas une mince affaire : « [...] the study of Jack Tar led

¹⁶ Eric W. Sager, *Seafaring Labour : the Merchant Marine of Atlantic Canada, 1820-1914*, Kingston, McGill-Queen's University Press, 1989, 321 p.; Colin D. Howell et Richard J. Twomey, *Jack Tar in History : Essays in the History of Maritime Life and Labour*, Fredericton, Acadiensis Press, 1991, 275 p.; Franklin W. Knight et Peggy K. Liss, *Atlantic Port Cities : Economy, Culture, and Society in the Atlantic World, 1650-1850*, Knoxville, University of Tennessee Press, 1991, 302 p.; Paul Van Royen *et al.*, « *Those Emblems of Hell ?* » : *European Sailors and the Maritime Labour Market, 1570-1870*, St. John, International Maritime Economic History Association, 1997, 362 p. L'ouvrage collectif édité par Van Royen paraît à la suite d'une conférence sur les marins et le marché du travail maritime européen et comprend des chapitres sur plusieurs pôles portuaires dont les Pays-Bas, la Grande-Bretagne, la Finlande, le Danemark, l'Allemagne et la France.

¹⁷ Sarah Palmer, « Ports », Martin Daunton, dir., *The Cambridge Urban History of Britain*, Volume 3: 1840-1950, Cambridge, Cambridge University Press, 2001, p. 133-150.

¹⁸ Palmer, « Ports », p. 133.

¹⁹ James H. Bird à qui nous devons une étude exhaustive sur tous les principaux ports britanniques et leur classement selon des critères émanant de leur création et fonctions. James H. Bird, *The Major Seaports of the United Kingdom*, Londres, 1963, p. 7-9 cité dans Palmer, « Ports », p. 133-138.

to obscure and sometimes unyielding sources – from diaries and ships’ logs to prison records, legal codes, and oral reminiscences. For these and others it meant grappling with some difficult problems of historical reconstruction, interpretation, and conceptualization²⁰ ».

Intégrer l’histoire des marins se révèle essentiel afin de comprendre les raisons menant les autorités urbaines à les identifier comme le vecteur du désordre portuaire. Selon Valerie Burton²¹, leur vie à quai demeure un aspect encore trop peu étudié. Partageant cet avis, plusieurs autres historiens se sont donnés comme objectif de révéler de nouveaux aspects, plus humains, du marin²². Dans une autre perspective, nous explorerons également l’idée qu’au XVIII^e siècle, ce groupe social s’est vu attribuer une image crainte et redoutée par les autorités pour ses capacités à transmettre des idéaux libertaires. Selon Peter Linebaugh et Marcus Rediker²³, les tensions révolutionnaires engendrées par cette population bigarrée de marins, d’esclaves et de journaliers se cristallisent autour de la « resistance to confinement - on ships, in workshops, in prisons, or even in empires - and the simultaneous search for autonomy²⁴ ». Dans cette perspective, les sociétés maritimes circulant dans le monde transatlantique incarnent une véritable menace pour l’ordre bourgeois à l’époque victorienne, et tout particulièrement dans les enclaves portuaires des villes.

À ce jour, l’ouvrage *Jack in Port* de l’historienne canadienne Judith Fingard se démarque. Elle est la seule à avoir fait l’exercice d’observer, dans le cadre canadien, l’histoire des

²⁰ Howell et Twomey, *Jack Tar in History*, p. 7.

²¹ À ce propos, Lee, « The Seafarers Urban », p. 23-28; consulter également 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. 179-198.

²² Voir Howell et Twomey, *Jack Tar in History*; consulter également Rosemary E. Ommer et Gerald Panting, *Working Men Who Got Wet : Proceedings of the Fourth Conférence of the Atlantic Canada Shipping Project, July 24-July 26, 1980*, St. John’s, Maritime History Group, Memorial University of Newfoundland, 1980, 387 p. et dans cet ouvrage voir plus particulièrement Judith Fingard, « "Those Crimps of Hell and Goblins Damned": The Image and Reality of Quebec’s Sailortown Bosses » à propos des relations entre les matelots et les *crimps*, p. 312-333, ainsi que Lewis R. Fischer, « A Dereliction of Duty: The Problem of Desertion on Nineteenth Century Sailing Vessels », p. 51-70.

²³ Peter Linebaugh et Marcus Rediker, « The Many-Headed Hydra: Sailors, Slaves and the Atlantic Working Class in the Eighteenth Century », 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. 9-36.

²⁴ Linebaugh et Rediker, « The Many-Headed Hydra », p. 35.

viles portuaires et des sociétés maritimes selon l'étude de la criminalité. Elle décrit la société victorienne en pleine évolution, au cœur de laquelle le port se révèle à la fois une promesse de prospérité et de modernité, mais également un grand péril pour l'ordre social que les autorités tentent de mettre en place. Comme elle le souligne, « [...] sailortowns flourished and acted as a challenge to the bourgeois notions of order and modernity²⁵ ». Ainsi, à partir des données de justice, Fingard montre que les marins constituent près de la moitié des prisonniers à Québec, tous arrêtés entre mai et novembre de l'année 1854²⁶. Sur l'ensemble des marins emprisonnés, la moitié a troublé l'ordre public et l'autre moitié est incarcérée pour des délits de nature contractuelle avec l'employeur : désertion, absence sans permission ou refus au devoir²⁷.

Bien que sa démonstration mette l'accent sur l'incarcération des matelots à Québec, Saint John et Halifax, c'est par la désertion que Fingard choisit d'expliquer leurs interactions avec la justice locale. Elle interprète la désertion des marins comme une réponse à des conditions de travail insatisfaisantes²⁸ et montre comment le système judiciaire, avec l'assentiment gouvernemental, impose des politiques favorisant les employeurs en lésant au passage les conditions de travail de la main-d'œuvre. Considérant que Fingard insiste sur la nature contractuelle de leur engagement et les litiges pour désertion, notre mémoire se positionne de l'autre côté du spectre, celui qui permet de traiter de la seconde moitié des marins arrêtés pour désordre. Malgré cette différence, elle montre comment les procédures judiciaires forment, par rapport à d'autres types de métier, un espace privilégié afin d'étudier la vie des sociétés maritimes²⁹.

²⁵ Fingard, *Jack in Port*, p. 6. Bien qu'elle ne définit pas explicitement ce qu'elle entend par « sailortown », Fingard entend évidemment la partie des villes portuaires surtout fréquentée par les marins. Voir par exemple sa discussion du *sailortown* de Québec, p. 88-100.

²⁶ Fingard, *Jack in Port*, p. 140.

²⁷ « Some 664 of the cases were for 'disorderly' offences, including 556 for drunkenness, 48 for vagrancy, and 52 for creating a disturbance. The other 558 cases, however, were shipping cases governed by British and Canadian merchant shipping legislation. The included 511 sailors' defences against charges for 170 desertion, 95 absences without leave, 78 refusals to proceed to sea, and 160 refusals to do duty. » Fingard, *Jack in Port*, p. 140.

²⁸ Fingard, *Jack in Port*, p. 154.

²⁹ Fingard, *Jack in Port*, p. 140

Insistant sur l'aspect du travail, Fingard explique également comment les matelots deviennent victimes de l'exploitation des « crimps », ces débaucheurs au cœur d'un vaste et lucratif trafic de main-d'œuvre³⁰. Il faut rappeler que la période à l'étude se trouve au cœur de la transition technologique de la voile à la vapeur (*sail to steam*)³¹ et d'importants bouleversements surviennent pour ces populations ouvrières. À cet égard, Peter Bischoff³² a consacré ses travaux à l'étude de l'émergence des mouvements de solidarité ouvrière dans le port de Québec. Il explique également comment se manifestent les rivalités entre arrimeurs canadiens-français et irlandais, menant parfois à des grèves et des actes de violence³³. Malgré leur sévère répression par les forces policières, les émeutes ouvrières sont issues du mécontentement envers les employeurs ou de l'affrontement entre des factions rivales. Or, bien que l'histoire des sociétés maritimes soit étroitement liée à celle du travail, nous observerons le quartier portuaire selon le désordre public contrevenant aux normes sociales de l'époque, et non les litiges d'ordre civil entre employeurs et employés.

Ainsi, il semble que la présence saisonnière de cette population soit un « mal nécessaire » au commerce maritime et une réalité avec laquelle les autorités urbaines doivent apprendre à composer. Ce sont des populations mobiles échappant plus aisément au contrôle des autorités locales, mais dans le cas de Québec, leur présence n'est pas l'unique dénominateur permettant d'expliquer l'intensité des arrestations pour désordre. L'histoire municipale³⁴, celle des populations locales met en évidence les réalités socio-économiques du quartier, marquées par la pauvreté et la précarité des logements soumis aux incendies et aux éboulis³⁵. En termes d'études locales et paroissiales, les ouvrages de John Hare³⁶ et

³⁰ Fingard, *Jack in Port*, p. 194-244.

³¹ Sager décrit de quelle manière les sociétés maritimes parviennent à former un microcosme au cœur duquel les travailleurs maritimes participent à la transition industrielle, et ce, au même titre que n'importe quel ouvrier d'usine. Consulter le chapitre 9 « An Industrial Workplace », Sager, *Seafaring Labour*, p. 245-265.

³² Peter C. Bischoff, *Les débardeurs au port de Québec : tableau des luttes syndicales, 1831-1902*, Montréal, Hurtubise, 2009, 451 p.; Peter C. Bischoff, « La Société de bienfaisance des journaliers de navires à Québec, 1855 à 1878 », *Canadian Historical Review*, 84, 3 (2003), p. 321-353; Peter C. Bischoff, « Barrer la voie au syndicalisme: les manoeuvres 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*, 63 (2009), p. 9-49.

³³ Bischoff, « La Société de bienfaisance », p. 321-328.

³⁴ Pour la chronologie, nous reprenons celle utilisée dans la récente synthèse de Marc Vallières portant sur l'histoire de la ville de Québec et de sa région, plus précisément dans le deuxième tome consacré à la période 1792-1939. Marc Vallières et al., *Histoire de Québec et de sa région*, Tome 2: 1792-1939, Québec, Presses de l'Université Laval, 2008, 1609 p.

³⁵ Vallières et al., *Histoire de Québec*, p. 174-226.

d'Honorius Provost³⁷ permettent de survoler la composition démographique du quartier et insistent également sur la présence irlandaise dans cette partie de la ville. Sur ce dernier point, l'installation des immigrants irlandais à Québec a été étudiée par de nombreux historiens³⁸. Comme l'a montré l'historien Robert Grace³⁹, la forte présence des immigrants irlandais dans le quartier bouleverse non seulement le quotidien de la population locale, mais également les rapports socio-économiques dans le quartier. À partir du milieu du XIX^e siècle, l'intensification de cette vague migratoire a un impact majeur sur la criminalité de plusieurs villes européennes⁴⁰, mais aussi nord-américaines⁴¹. Nous choisissons d'observer ce phénomène en regard des sociétés ayant directement influencé le Québec. À cet égard, l'étude de Roger Swift⁴², spécialiste de la « criminalité irlandaise » au XIX^e siècle en Grande-Bretagne, recourant à des archives judiciaires, montre que les Irlandais sont surreprésentés dans les crimes liés au désordre et incarnent également les bouc-émissaires des maux de leur époque.

³⁶ John Hare *et al.*, *Histoire de la ville de Québec*. Montréal, Boréal, 1987, 399 p.

³⁷ Honorius Provost, *Notre-Dame-de-la-Garde de Québec: 1877-1977*, Québec, Société historique de Québec, 1977, 277 p.

³⁸ Marianna O'Gallagher, *Saint-Patrice de Québec: la construction d'une église et l'implantation d'une paroisse*, Québec, Société historique de Québec, 1979, 126 p.; Linda Cardinal *et al.*, *Le Québec et l'Irlande: culture, histoire, identité*, Sillery, Septentrion, 2014, 296 p.; Marie-Claude Belley, « Un exemple de prise en charge de l'enfance dépendante au milieu de XIX^e siècle: Les orphelins irlandais à Québec en 1847 et 1848 », M.A., Université Laval, 2003, 126 p.; D. Aidan McQuillan, « Pouvoir et perception: une communauté irlandaise au Québec au dix-neuvième siècle », *Recherches sociographiques*, 40, 2 (1999), p. 263-283.

³⁹ Robert J. Grace, *The Irish in Quebec: An Introduction to the Historiography*, Québec, Institut québécois de recherche sur la culture, 1993, 265 p.; Robert J. Grace, « The Irish in Mid-Nineteenth-Century Canada and the Case of Quebec: Immigration and Settlement in a Catholic City », Ph.D., Université Laval, 1999, 699 p. Robert J. Grace, « Irish Immigration and Settlement in a Catholic City: Quebec, 1842-61 », *The Canadian Historical Review*, 84, 2 (2003), p. 215-251.

⁴⁰ Veronica Summers, « "A Source of Sad Annoyance": The Irish and Crime in South Wales, 1841-81 », *Immigrants & Minorities*, 27, 2-3 (2009), p. 300-316; David Beckingham, « The Irish Question and the Question of Drunkenness: Catholic Loyalty in Nineteenth-Century Liverpool », *Irish Geography*, 42, 2 (2009), p. 125-144.

⁴¹ Louis Turcotte, « Les conflits entre policiers et citoyens à Québec, 1870-1900 », M.A., Université Laval, 2007, 137 p.; Eric Teehan, « Conflict, Crime and Connexion: The Impact of Irish Immigration on Saint John, New Brunswick, 1845-1855 », Ph.D., Duke University, 1994, 226 p.; William Jenkins, « Patrolmen and Peelers: Immigration, Urban Culture, and "The Irish Police" in Canada and the United States », *The Canadian Journal of Irish Studies*, 28/29 (2002), p. 10-29. ; Michael McCulloch, « Most Assuredly Perpetual Motion: Police and Policing in Quebec City, 1838-58 », *Urban History Review*, 19, 2 (1990), p. 100-112.

⁴² Roger Swift, « Behaving Badly? Irish Migrants and Crime in the Victorian City », Judith Rowbotham *et* Kim Stevenson, dir., *Criminal Conversations: Victorian Crimes, Social Panic, and Moral Outrage*, Ohio, Ohio State University, 2005, p. 107-125; Roger Swift *et* Sheridan Gilley, « Irish Identities in Victorian Britain », *Immigrants & Minorities*, 27, 2-3 (2009), p. 129-133; Roger Swift, « Heroes or Villains?: The Irish, Crime, and Disorder in Victorian England », *Albion: A Quarterly Journal Concerned with British Studies*, 29, 3 (1997), p. 399-421.

Les travaux sur le contexte nord-américain d'Eric Teehan⁴³ et de William Jenkins⁴⁴ nous permettront d'effectuer des liens entre la répression du désordre et les tensions interethniques à l'échelle locale. Teehan identifie des quartiers dans la ville portuaire de Saint John où l'immigration irlandaise est perçue comme source de désordre : « Theft, robbery, murder, prostitution, and drunkenness became synonymous with York Point, Portland, and Irish Catholics in general⁴⁵ ». Afin d'approfondir les liens entre l'immigration irlandaise et le crime au XIX^e siècle, nous adoptons l'approche de L. Perry Curtis⁴⁶ quant à la représentation stéréotypée des Irlandais diffusée dans un contexte impérial⁴⁷ : ce groupe est associé à l'ivresse, à la révolte, au vice et à la criminalité⁴⁸. Véritable point de rencontre entre les sociétés maritimes et urbaines, le quartier à l'étude comprend des populations mobiles et étrangères que sont les sociétés maritimes et les immigrants. Une vision élargie de l'objet social et spatial que représente le port permettra d'expliquer comment se cristallisent les inquiétudes des élites urbaines à propos de ces populations identifiées comme porteuses du désordre.

Pour la ville de Québec, Martin Dufresne montre que le concept de « crime » vient à signifier le fait urbain⁴⁹ et qu'une attention particulière est portée à maintenir l'ordre public puisque « [I]es *crimes* deviennent le *crime*, c'est-à-dire un problème social⁵⁰ ». Il note

⁴³ Teehan, « Conflict, Crime and Connexion ».

⁴⁴ À partir de la formation des cultures urbaines des villes de Toronto et de Buffalo dans la seconde moitié du XIX^e siècle, il montre également l'effort de représentativité du groupe ethnique irlandais dans la police locale et mentionne cette situation à Québec. Jenkins, « Patrolmen and Peelers », p. 13-23.

⁴⁵ Teehan, « Conflict, Crime and Connexion », p. 213.

⁴⁶ L. Perry Curtis, *Apes and Angels: The Irishman in Victorian Caricature*, Washington D. C., Smithsonian Institution Press, 1971, 126 p.

⁴⁷ Kerry Soper, « From Swarthy Ape to Sympathetic Everyman and Subversive Trickster: The Development of Irish Caricature in American Comic Strips between 1890 and 1920 », *Journal of American Studies*, 39, 2 (2005), p. 257-296; Kerry Soper, « Performing "Jiggs": Irish Caricature and Comedic Ambivalence toward Assimilation and the American Dream in George McManus's Bringing Up Father », *The Journal of the Gilded Age and Progressive Era*, 4, 2 (2005), p. 173-213; Martin Forker, « The Use of the "Cartoonist's Armoury in Manipulating Public Opinion: Anti-Irish Imagery in 19th Century British and American Periodicals », *Journal of Irish Studies*, 27 (2012), p. 58-71; G. Bruce Retallack, « Paddy, the Priest and the Habitant: Inflecting the Irish Cartoon Stereotype in Canada », *The Canadian Journal of Irish Studies*, 28/29 (2002), p. 124-147.

⁴⁸ Tony Ballantyne et Antoinette Burton, *Bodies in Contact: Rethinking Colonial Encounters in World History*, Durham, Duke University Press, 2005, 445 p.

⁴⁹ À cet égard, consulter la partie III de sa thèse consacrée à « l'invention du crime ». Dufresne, « La justice pénale », p. 249-270.

⁵⁰ Martin Dufresne, « La police, le droit pénal et le crime dans la première moitié du XIX^e siècle: l'exemple de la ville de Québec », *Revue Juridique Thémis*, 34 (2000), p. 417.

également que cette préoccupation « prend le dessus sur les débats entourant la justice et les droits⁵¹ ». Notons que l'étude historique du crime s'est développée par les recherches britanniques, demeurant encore aujourd'hui le pôle le plus influant pour les recherches nord-américaines. Le Québec n'échappant pas à cette tendance, nous l'aborderons selon les courants actuels provenant du monde anglophone⁵². Depuis quelques décennies, nos connaissances sur le système judiciaire et pénal aux XVIII^e et XIX^e siècles en Europe se sont grandement développées⁵³. Plusieurs auteurs ont choisi d'adopter la ville comme terrain d'étude, l'abordant notamment par sa dimension administrative. Selon l'historien anglais Matt Neale, celle-ci nous renseigne grandement « about civic life in cities, and the way that urban institutions evolved alongside and interacted with the cities in which they existed⁵⁴ ». Pour notre mémoire, nous adoptons cette perspective de rapprochement entre l'histoire judiciaire et l'histoire urbaine selon le cadre spatio-temporel retenu, mais aussi par l'étude de l'appareil judiciaire dans le contexte social et politique de la ville.

L'historien John Weaver⁵⁵ examine les facteurs du désordre urbain dans la ville ontarienne d'Hamilton. Il identifie ses caractéristiques et son évolution sur plus d'un siècle à partir des registres pénaux. Toutefois, plusieurs historiens ont préféré effectuer une démarche selon les quartiers, le plus souvent ouvriers et pauvres, afin de déterminer une géographie du crime. Les villes portuaires canadiennes étudiées par Fingard⁵⁶ et Teehan⁵⁷ proposent une approche par quartier : le premier met de l'avant l'indigence, le second l'immigration irlandaise. Tous deux comportent des caractéristiques analogues à notre sujet d'étude. À

⁵¹ Dufresne, « La police, le droit pénal et le crime », p. 434.

⁵² Clive Emsley, *Crime and Society in England, 1750-1900*, 2^e édition. Harlow, Don Mills, 1996, 312 p.; Clive Emsley et Louis A. Knafla, *Crime History and Histories of Crime : Studies in the Historiography of Crime and Criminal Justice in Modern History*, Westport, Greenwood Press, 1996, 313 p.; Barry S. Godfrey et Graeme Dunstall, *Crime and empire, 1840-1940 : Criminal Justice in Local and Global Context*, Cullompton, Willan Pub, 2005, 213 p.; Lawrence Meir Friedman, *Crime and Punishment in American History*, New York, BasicBooks, 1993, 577 p.; Eric H. Monkkonen, *Police in Urban America, 1860-1920*, Cambridge, Cambridge University Press, 1981, 220 p.

⁵³ Clive Emsley, *Crime, Police and Penal Policy: European Experiences, 1750-1940*, Oxford, Oxford University Press, 2007, 285 p.

⁵⁴ Matt Neale, « Research in Urban History: Recent Theses on Crime in the City, 1750-1900 », *Urban History*, 40, 3 (2013), p. 567-577.

⁵⁵ Weaver, *Crimes, Constables, and Courts*.

⁵⁶ Judith Fingard, *The Dark Side of Life in Victorian Halifax*, Porters Lake, Pottersfield Press, 1991, 224 p.

⁵⁷ Teehan, « Conflict, Crime and Connexion ».

partir des discours des élites, plusieurs historiens⁵⁸ ont mis de l'avant la représentation du crime et son influence sur la vision de l'ordre en milieu urbain. Cette perspective nous éclaire afin de comprendre le discours légitimant les mesures mises en place par les autorités locales afin de contrôler le désordre. Une approche démographique selon la profession ou l'appartenance ethnolinguistique met en exergue la géographie de groupes criminels⁵⁹. Ayant travaillé sur la violence plutôt que sur le désordre, Céline Regnard-Drouot et Stéphane Mourlane⁶⁰ ont tout de même présenté quels impacts la recomposition démographique et l'accroissement économique d'une ville peuvent avoir sur l'intensité et la nature du crime. Le désordre constaté dans la ville portuaire de Québec doit ainsi être observé avec le souci d'observer les bouleversements sociaux et économiques qui se sont produits pendant la période à l'étude.

D'autres historiens ont préféré examiner la manière dont les individus interagissent avec l'appareil judiciaire et leur capacité à influencer ces institutions composées notamment des forces policières, des cours de justice et des prisons. Outre les travaux de Donald Fyson⁶¹, la thèse doctorale de Martin Dufresne⁶² portant sur la justice pénale et la définition du crime à Québec représente la seule étude sur l'administration du crime par l'appareil judiciaire de la ville. Certaines études ont été consacrées à l'évolution de l'appareil judiciaire en examinant la professionnalisation de la police et de la justice locales. Le XIX^e siècle est marqué, rappelons-le, par la transition d'une pratique de la justice traditionnelle

⁵⁸ Anne-Julie D'Amico, « La perception des marginaux par les bourgeois de Québec au XIX^e siècle: l'exemple des journaux, 1840-1880 », M.A., Université Laval, 2010, 143 p.; François Rivet, « La vision de l'ordre en milieu urbain chez les élites locales de Québec et Montréal: le discours des grands jurys, 1820-1860 », M.A., Université du Québec à Montréal, 2004, 280 p.; Donald Fyson, « Le "Gros Village" et la Métropole: constructions réciproques du crime, du danger et du risque à Québec et à Montréal, du milieu du XIX^e siècle aux années 1920 », David Niget et Martin Petitclerc, dir., *Pour une histoire du risque : Québec, France, Belgique*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2012, p. 245-263.

⁵⁹ À ce titre, Lawrence Ostola a tenté de mieux définir dans sa thèse la nature de la criminalité associée à la garnison militaire britannique détachée à Québec, tandis que François Boulianne a insisté dans son mémoire sur la répartition géographique de la prostitution. Lawrence Ostola, « A Very Public Presence: the British Army Garrison in the Town of Quebec, 1759-1838 », Ph.D., Université Laval, 2007, 414 p.; François Boulianne, « La répression des bordels à Québec: discours, institutions et application, 1850-1870 », M.A., Université Laval, 2008, 130 p.

⁶⁰ Stéphane Mourlane et Céline Regnard-Drouot, *Les batailles de Marseille : immigration, violences et conflits, XIX^e-XX^e siècles*, Aix-en-Provence, Presses universitaires de Provence, 2013, 182 p.

⁶¹ Fyson, *Magistrats, police et société*; Donald Fyson, « The Legal Profession and Penal Justice in Quebec City, 1856-1965: From Modernity to Anti-Modernity », Constance Backhouse et W. Wesley Pue, dir., *The Promise and Perils of Law: Lawyers in Canadian History*, Toronto, Irwin Law, 2009, p. 141-157.

⁶² Dufresne, « La justice pénale »; Dufresne, « La police, le droit pénal et le crime ».

vers une pratique plus expéditive dans les villes de Québec et de Montréal. Inspirées par le modèle britannique de la « nouvelle police⁶³ », les élites urbaines tentent ainsi d’implanter des structures policières plus efficaces. Or, ce thème reste encore à défricher pour l’histoire de la province⁶⁴. En ce qui concerne la ville de Québec, Michael McCulloch⁶⁵ et Louis Turcotte⁶⁶ ont mené des études sur la composition des forces policières et leurs interactions avec la société. McCulloch explique l’évolution institutionnelle de la police consacrée presque exclusivement à la gestion du désordre, alors que la garnison et la police fluviale s’occupent des conflits politiques et civils⁶⁷.

L’approche de Turcotte est similaire à celle de Daniel Dicaire⁶⁸ à propos de la police montréalaise, c’est-à-dire celle de l’étude de l’affrontement entre policiers et citoyens dans une perspective répressive. Cela permet de mieux comprendre l’intérêt des autorités urbaines concernant l’efficacité de la justice pénale et les interactions entre les différents groupes impliqués dans l’administration de la justice locale. Au Québec, l’histoire de la prison a principalement été abordée par les réformes de sa construction et de son administration⁶⁹. Or, très peu l’ont mise en lien avec le contexte élargi de la gouvernance urbaine. Dans une perspective de prise en charge du crime à partir des années 1840, Jean-Marie Fecteau⁷⁰ critique vertement le fait que les travaux issus de l’« invention de la prison » et de la foulée foucaldienne⁷¹ se soient concentrés sur la première partie du XIX^e siècle. Afin d’expliquer la prise en charge du crime en lien avec la transition vers une pratique plus expéditive de la justice, il est nécessaire d’examiner la rationalisation et la systématisation de ces institutions dans la seconde moitié du XIX^e siècle. Nous avons l’ambition d’étudier la prison commune de Québec⁷² comme un élément connecté aux

⁶³ Monkkonen, *Police in Urban America*.

⁶⁴ Après les années 1830, très peu d’études ont été réalisées.

⁶⁵ McCulloch, « Most Assuredly Perpetual Motion », p. 100-112.

⁶⁶ Turcotte, « Les conflits entre policiers ».

⁶⁷ McCulloch, « Most Assuredly Perpetual Motion », p. 109.

⁶⁸ Daniel Dicaire, « Police et société à Montréal au milieu du XIX^e siècle », M.A., Université du Québec à Montréal, 1999, 116 p.

⁶⁹ Martin Mimeault, *La prison des Plaines d’Abraham, 1863-1877*, Sillery, Québec, Septentrion, 2007, 145 p.

⁷⁰ À ce propos, nous faisons référence au chapitre IV: « Gestion du crime et aléas du libéralisme ». Fecteau, *La liberté du pauvre*, p. 145-178.

⁷¹ Michel Foucault, *Surveiller et punir : naissance de la prison*, Paris, Gallimard, 1997, 360 p.

⁷² D’un point de vue comparatif, la thèse en criminologie de François Fenchel propose un examen exhaustif de la population de la prison commune de Montréal de 1836 à 1912. Elle fournit à notre projet d’exploitation des

autres organes de l'appareil judiciaire, système dans lequel les individus interagissent et circulent.

Au carrefour de plusieurs champs historiographiques, notre mémoire s'inscrit dans une vision renouvelée du port et des sociétés maritimes, lesquels sont plutôt considérés comme des éléments intégrés dans l'espace urbain. Cette approche permet de se distinguer de l'historiographie maritime classique qui tend à observer ces expériences urbaines en vase clos. De plus, notre mémoire adopte l'approche de Donald Fyson basée sur l'expérience générale de la justice ordinaire au quotidien⁷³. Tout en prenant conscience du contexte socio-économique du crime, nous adoptons la position de Fyson à l'effet qu'il est nécessaire d'effectuer un examen approfondi du contrôle exercé par les élites à travers l'instrumentalisation du système judiciaire. Comme le souligne Neale, bien que plusieurs historiens aient étudié le crime dans le contexte urbain, « [...] it is only in a limited number of cases that issues relating to attitudes towards the urban environment, to social disorder and to the role of local governance in counteracting crime have been explored⁷⁴ ».

Énoncé de la problématique

Ce mémoire a comme objet d'étude la répression du désordre par les autorités locales dans le contexte portuaire de la ville de Québec. À cet égard, nous observerons dans quelle mesure la répression des marins influence les pratiques judiciaires et pénales, et ce, de l'arrestation à la cour de justice jusqu'à l'emprisonnement. Nous proposons d'observer le port comme un objet social et spatial autour duquel se développent à la fois la justice expéditive et la conception de l'ordre social.

données statistiques de la prison commune de Québec de nombreux repères méthodologiques. La première partie de sa thèse porte sur l'évolution de la prison comme objet d'étude. Par la suite, il expose la méthode d'échantillonnage des statistiques et l'analyse qualitative des rapports annuels de la police et des inspecteurs. François Fenchel, « Entre petite criminalité et grande misère : la prison des hommes à Montréal et sa population (1836-1912) », Ph.D., Université de Montréal, 2007, 258 p.

⁷³ Fyson, *Magistrats, police et société*, p. 33.

⁷⁴ Neale, « Research in Urban History », p. 577.

D'abord, nous définissons le quartier portuaire comme un objet issu d'une superposition d'espaces où évoluent diverses sociabilités: il se révèle être à la fois l'interface économique et industrielle de la ville, mais également un quartier urbain dynamique regroupant des populations locales, mobiles et immigrantes. Le quartier Saint-Pierre, tel que défini administrativement, offre le meilleur spectre de ces différentes juxtapositions. Par contre, considérant l'intensité des arrestations constatées dans les rues Cul-de-Sac et Champlain⁷⁵, nous incluons également ces dernières dans notre définition. Par cette délimitation officielle, nous adoptons la vision des élites urbaines correspondant aux archives judiciaires et pénales au cœur de notre corpus⁷⁶.

Il semble que le facteur de la saisonnalité, c'est-à-dire la confluence de populations de passage, influence l'intensité du désordre dans le quartier portuaire. À cet effet, nous pensons que l'appareil judiciaire s'est adapté à l'intensité saisonnière des arrestations pour désordre, de façon à répondre aux exigences d'efficacité établies par les élites urbaines, notamment en ce qui a trait à une justice plus expéditive. Notre sujet est influencé par la transition d'une pratique de la justice traditionnelle vers une pratique plus expéditive, un mouvement amorcé à partir des premières décennies du XIX^e siècle. Ce dernier permet aux autorités de jouir d'une plus grande capacité d'intervention, notamment par la professionnalisation de la police et de la pratique de la justice locale⁷⁷. Nous verrons sous quels aspects l'appareil judiciaire s'est montré « plus efficace », ses stratégies d'adaptation et ses limites. Cette partie nous permettra de déterminer les impacts de la répression du désordre et son influence sur l'administration de la justice pénale.

Certes, la professionnalisation des systèmes locaux de justice et de police permet de procéder à un plus grand nombre d'arrestations et de jugements. Or, l'accélération des procédures ne parvient tout de même pas à réguler le désordre saisonnier puisque les ressources carcérales limitées poussent à réduire le nombre de jugements, notamment en

⁷⁵ Ces deux rues limitrophes sont situées dans le quartier Champlain, mais nous les incluons jusqu'à leur jonction.

⁷⁶ Ce découpage, bien que nécessaire à l'analyse d'un corpus raisonnable dans le cadre d'un mémoire, servira également à mettre l'accent sur les « points chauds » du désordre dans cet espace donné.

⁷⁷ Fyson, *Magistrats, police et société*, p. 74.

laissant tomber les charges. Confrontées à cette problématique, les autorités ont effectué un roulement au sein de la prison. La sévérité de la peine, sous forme d'amende ou de jours d'emprisonnement, s'est adaptée en fonction du type de population occupant la ville, et plus particulièrement son quartier portuaire, pendant la saison de navigation.

Chaque été, l'affluence des populations de passage devient un « mal nécessaire » au commerce maritime et une réalité avec laquelle les autorités urbaines doivent apprendre à composer. Il s'agit des marins, des travailleurs saisonniers et des migrants qui, par milliers, emplissent la ville. Ce sont des populations mobiles échappant plus aisément que les populations établies au contrôle des autorités locales. Dans le cas de la ville de Québec, les marins représentent le groupe social le plus fortement associé au désordre dans le contexte portuaire et ce, pour toute la période étudiée. Comme nous le verrons, la moitié des arrestations de marin concerne des délits de nature contractuelle entre marins et maîtres de navire. Il s'agit de crimes liés aux activités économiques portuaires, comme la désertion et le trafic de marins. Dans la seconde moitié du XIX^e siècle, l'étude de la répression spécifique aux marins permet d'observer la ville portuaire de Québec comme faisant partie intégrante d'un système économique basé sur le commerce maritime transatlantique.

Principales sources utilisées

Notre corpus de recherche comprend une variété d'archives judiciaires et pénales se déclinant en sources principales et complémentaires. Au cœur de notre analyse, nous avons traité les registres des actions pénales de la Cour du Recorder⁷⁸ et les registres de la prison commune de Québec⁷⁹. À titre de sources complémentaires, nous avons utilisé les rapports annuels de la police fluviale⁸⁰, ainsi que les Journaux de police de la ville de Québec⁸¹.

⁷⁸ Registres des actions pénales, Série FF (Recorder), 2FF. Archives de la ville de Québec.

⁷⁹ Registres de la prison commune de Québec, E17,S1. Bibliothèque et Archives nationales du Québec, Centre d'archives de Québec (BAnQ-Q).

⁸⁰ Documents de la Session, 1870 #11, 1871 #5, 1872 #5, 1873 #8, 1874 #4, 1875 #5, 1876 #5, 1877 #5, 1878 #1, 1879 #3, 1880 #9, 1881 #11, 1882 #5, 1883 #7, 1886 #11, 1887 #15, 1888 #5a, 1889 #7, 1890 #16.

⁸¹ Journaux de police, Série QC1 (Sécurité publique), QC1-08. Archives de la ville de Québec.

Notre mémoire est orienté autour des sources judiciaires et pénales, ce qui implique, selon nous, d'adopter la perspective des élites urbaines en matière de répression du désordre. Afin de correspondre à cette vision, une dénomination administrative s'impose afin de délimiter les différents quartiers de la ville et plus particulièrement son quartier portuaire. Pour situer géographiquement les arrestations, nous présenterons d'abord les sources cartographiques.

Les plans d'assurance

Nous avons utilisé les plans d'assurance-incendie de la ville de Québec publiés par D. A. Sanborn Compagny de New York et Charles E. Goad en 1875 et révisés jusqu'en 1879⁸². Provenant de la collection initiale de la Bibliothèque et Archives nationales du Québec (BAnQ), ces 26 plans sont conservés au Centre d'archives de Québec⁸³. Nous avons également consulté le plan de Québec publié par la firme d'assurance Marcotte & Levy en 1871⁸⁴. Le croisement des plans nous a permis d'établir le nom des rues et des établissements, mais également des quais et des marchés (voir l'Annexe 1).

Pour la période étudiée (1850-1875), le quartier Saint-Pierre correspond à la délimitation administrative du quartier portuaire. Celui-ci regroupe tous les établissements répondant aux besoins des marins et des autres voyageurs qui passent par le port : tavernes, *boarding houses* et *coffee houses* s'y trouvent agglomérés. Situé entre la rue Saint-Roch et la rue Sous-le-fort, ce quartier possède deux barrières naturelles : d'un côté le fleuve, de l'autre le cap. Cette configuration accentue la ségrégation sociale entre la Haute-Ville des élites et la Basse-Ville des classes populaires. Limitrophe à Saint-Pierre, le quartier Saint-Roch comprend une forte concentration de maisons de débauche⁸⁵.

⁸² Collection initiale, Cartes et plans, Plans d'assurance-incendie, *Insurance Plans of the City of Quebec* (P600,S4,SS1,D65), Bibliothèque et Archives nationales du Québec, centre de Québec.

⁸³ Grâce à l'index, il est aisé de localiser avec précision le nom des rues, des bâtiments et des commerces.

⁸⁴ Collection Saint-Sulpice, Cartes et plans, *Plan of the City of Quebec: for the Quebec and Levis Directory* (G/3454/Q4/1871/C68 CAR), Bibliothèque et Archives nationales du Québec, centre de conservation Rosemont-La Petite-Patrie.

⁸⁵ Dans son mémoire, Boulianne indique les rues où sont agglomérées les maisons de débauche des années 1850 à 1870. Boulianne, « La répression des bordels », p. 38-40.

Avec la délimitation administrative du quartier Saint-Pierre, nous avons inclus deux rues (Cul-de-sac et Champlain) du quartier Champlain à notre définition du quartier portuaire. L'intensité des arrestations pour désordre sur ces deux rues est très élevée. Cependant, nous délimiterons ce périmètre d'usage jusqu'à leur jonction, c'est-à-dire jusqu'au terminus du Grand-Tronc et aux entrepôts gouvernementaux, proche du marché Champlain. Au-delà de ces établissements, se trouve le quartier du Cap-Blanc et plus précisément des anses à bois et des chantiers maritimes⁸⁶. Cette dernière partie correspond à une zone industrielle : les crimes qui s'y déroulent sont liés au travail et relèvent de la justice civile, donc en dehors des cadres de notre recherche.

Les registres d'actions pénales et d'incarcérations

Pour retracer le parcours des individus arrêtés à travers le système judiciaire, nous avons utilisé deux sources principales : les registres d'écrou de la prison commune de Québec et les registres des actions pénales de la Cour du Recorder de Québec. Ces sources officielles et institutionnelles sont produites par l'État et s'inscrivent dans le processus d'exercice du pouvoir. Elles se présentent selon une forme sérielle et une langue codifiée.

Les registres de la prison commune de la ville de Québec comprennent la liste des prisonniers incarcérés depuis 1813⁸⁷. Ceux couvrant la période jusqu'en 1965 sont conservés au Centre d'archives de BAnQ. On y trouve le nom du prisonnier, le délit commis, la date de l'incarcération, la durée de la sentence, le nom de la personne qui ordonne l'incarcération, la date de libération et l'autorité qui l'a ordonnée⁸⁸. En revanche, ces informations n'ont pas été consignées de manière constante, ni même identique. Par exemple, le lieu de naissance n'est pas indiqué entre 1855 et 1864. De plus, environ la

⁸⁶ Les chantiers sont dispersés dans les anses le long du fleuve, en amont du quai de ce qui est aujourd'hui la traverse Québec-Lévis, ainsi que le long de la rive droite du fleuve et de la rivière Saint-Charles. Camu, « Le déclin du port », p. 260.

⁸⁷ Rénald Lessard et Vincent Du Sablon, « Les registres d'écrou des prisons de Québec au XIX^e siècle ». En ligne: http://www.banq.qc.ca/archives/genealogie_histoire_familiale/ressources/bd/instr_prisons/prison/.com (consulté le 20 octobre 2015).

⁸⁸ D'ailleurs, ils contiennent parfois des informations portant sur l'âge du détenu, son métier ainsi que d'autres caractéristiques concernant l'origine ethnique, la religion ou les habitudes morales.

moitié des incarcérations de marins ou de matelots concernent la désertion ou le manque au devoir. Ces délits liés au travail sont de nature civile.

Les registres des actions pénales de la Cour du Recorder de Québec s'étendent de 1857 jusqu'au début du XX^e siècle. Aussi connus sous les noms de *Police Book* ou *Penal Book*, ces registres sont conservés aux Archives de la ville de Québec. En 1856, une Cour du Recorder est établie pour Québec, qui s'ajoute à celle déjà établie à Montréal. Ces tribunaux ont comme un de leurs objectifs principaux de juger les infractions mineures commises dans les villes où elles sont instituées⁸⁹. La création de ces tribunaux s'inscrit dans le mouvement de transition vers une pratique plus expéditive de la justice. Leur fonctionnement diminue les dépenses et les délais qui alourdissent généralement l'administration du système de justice. La majorité de leurs activités vise à rendre des jugements sommaires quant au vagabondage et autres infractions mineures. À Québec, la Cour du Recorder siège pour la première fois en 1857.

Les registres de la Cour du Recorder répertorient sur une base quotidienne⁹⁰ les arrestations faites par la police municipale dans le district de Québec. Le greffier consigne le nom de l'accusé et celui de la personne qui l'a mis en arrestation⁹¹. La sentence émise par un juge est présentée sous la forme d'une amende ou d'un nombre de jours d'emprisonnement. Le *Police Book* permet de connaître la nature de l'infraction, la date, l'heure et le lieu où elle a été commise. Ces registres ouvrent de larges possibilités quant au croisement des différentes données et nous permettent de situer les arrestations pour désordre dans la ville. L'Annexe 2 de ce mémoire présente un exemple de fiche de saisie pour les données colligées à partir des registres des actions pénales et des registres de la prison commune.

Lorsque l'individu est arrêté relativement à la confession volontaire, la cause de l'arrestation apparaît sous l'abréviation *L. I. & D.*, c'est-à-dire *Loose, Idle and Disorderly*.

⁸⁹ Le Recorder peut exercer les pouvoirs d'un juge de sessions de la paix. Donald Fyson *et al.*, « Recorder's Courts », dans *The Court Structure of Quebec and Lower Canada, 1764 to 1860*, 2^e éd., Montréal, Montreal History Group, 1997-2017, <http://www.profs.hst.ulaval.ca/Dfyson/Courtstr/recorder.htm>.

⁹⁰ Par exemple, les jours du dimanche la Cour du Recorder ne siège pas. Les crimes ayant été commis le dimanche sont donc jugés dans les jours subséquents.

⁹¹ Il est également inscrit si le jugement a eu lieu ou si les charges ont été abandonnées.

Cette indication implique que l'individu est lui-même venu se dénoncer aux autorités. En réalité, le motif courant est d'obtenir un refuge où passer la nuit, la semaine ou le mois⁹². Cette pratique au sein de l'appareil judiciaire est le reflet d'une réalité sociale : vaut mieux croupir en prison que de mourir dans la rue⁹³.

Il existe d'autres types de cours de justice pour la période étudiée. À partir du dernier tiers du XIX^e siècle jusqu'au début du XX^e siècle, le jugement des délits mineurs s'appuie sur une structure judiciaire comprenant plusieurs cours. Ces tribunaux de première instance détiennent des compétences concurrentes : certaines infractions peuvent parfois relever de plus d'un tribunal⁹⁴.

Au cours de notre recherche, nous avons décidé de restreindre notre corpus à la Cour du Recorder, et ce, même si les Cours des Sessions trimestrielles de la Paix⁹⁵ et la Cour de Police tenue par l'Inspecteur et surintendant de Police⁹⁶ ou par le Juge des sessions de la Paix⁹⁷ avaient également compétence sur la petite criminalité à Québec pendant la période à

⁹² D'ailleurs, nous notons que ces cas sont souvent inscrits à la toute fin des journées. On observe également une récurrence des noms qui utilisent cette stratégie. Dans le Journal de police, ces cas sont répertoriés selon la formule « [...] came to Police station for protection for the night ». Cette hypothèse est appuyée par une plus forte présence de ce groupe pendant l'hiver, au mois de janvier qu'au mois de juin.

⁹³ Les autorités classent officiellement ces indigents sous l'abréviation L. I. & D., tandis que tous les autres cas relevant réellement du désordre sont systématiquement décrits. Cette pratique illustre le fait que les personnes demandant asile sont intégrées dans la masse de personnes arrêtées pour désordre. Ces indigents sont pris en charge par le système de justice, mais on leur donne tout de même un statut identifiable au lieu d'improviser une description aux airs de « Drunk and lying ».

⁹⁴ Il demeure que ces cours n'ont pas compétence égale dans tous les types de délits. Des rapports annuels sont publiés et portent sur les statistiques judiciaires. Ces statistiques montrent également le nombre de causes entendues devant les magistrats (Inspecteur et surintendant de Police, Juge des sessions de la paix et Recorder). Journals of the Legislative Assembly of the Province of Canada, 1854-1855, Appendix A.A.A. AVQ QC1-01\1370-01, Statistiques du crime, 1854. BAnQ-Q E17, Statistiques du crime, 1855. Morning Chronicle, « Statistics of crime in Quebec », 24 janvier 1859. Supplement of the Canada Gazette, Statistiques judiciaires, 1860, 1866. Gazette officielle de Québec, Statistiques judiciaires, 1870, 1875.

⁹⁵ Dans la législation du XIX^e siècle, elles sont nommées « Sessions générales trimestrielles de la paix », mais pour la simplicité nous adopterons le nom « Cours des sessions trimestrielles ». Cette désignation plus simple est couramment utilisée dans l'historiographie, surtout pour la seconde moitié du XIX^e siècle. Fyson, *Magistrats, police et société*, p. 82.

⁹⁶ Le titre « Inspecteur et surintendant de police » désigne un seul poste.

⁹⁷ Le fonds des Cours des Sessions trimestrielles de la Paix (Courts of Quarter Sessions of the Peace) est accessible à partir de la base de données Thémis 2 produite par la Société de recherche historique Archiv-Histo et répertoriant l'ensemble des dossiers de 1800 à 1945. Cette dernière siège tous les trois mois et a juridiction sur les infractions mineures. Elle est présidée par deux juges de paix et, à partir de 1857, du Recorder ou du magistrat de police. Pour la période étudiée, Thémis 2 contient avant tout les plaintes déposées devant l'Inspecteur et surintendant de police.

l'étude. Distinguer le travail du Recorder par rapport à celui de l'Inspecteur et surintendant de police ou Juge des sessions de la paix de la Cour de Police est une tâche qui n'a pas été réalisée dans le cadre de cette étude⁹⁸. À partir de l'établissement de la Cour du Recorder en 1857 à Québec, la majorité des arrestations pour désordre urbain ne sera plus traitée par les Cours des sessions trimestrielles⁹⁹.

Les rapports et les journaux de police

À titre de sources complémentaires, nous disposons des rapports annuels de la police fluviale¹⁰⁰ (1869 à 1889) contenus dans les Documents de la Session ainsi que des « Journaux » de la police municipale. La police fluviale présente des rapports annuels au gouvernement afin de rendre compte de ses activités et surtout du nombre de marins arrêtés. Pour notre étude, ces rapports témoignent de la nature des arrestations des marins, mais également de l'origine ethnique des hommes arrêtés. Les Journaux de police (*Police Diary*) sont ces rapports quotidiens résumant les interventions de la police municipale dans le district de Québec. Ces derniers sont disponibles pour les années 1850 à 1870 et sont conservés aux Archives de la ville de Québec. Rédigés de manière télégraphique, ils donnent des précisions quant à l'individu, le délit, l'heure et le lieu. En somme, ils représentent une version détaillée des cas répertoriés dans les registres d'actions pénales de la Cour du Recorder. Notons toutefois que ce ne sont pas toutes les interventions qui se soldent par une arrestation et un jugement devant la Cour du Recorder. Avec cette source,

⁹⁸ À la différence du Recorder, l'Inspecteur et surintendant de police entend aussi les enquêtes préliminaires pour des causes qu'il peut soit classer, soit juger sommairement lui-même, soit renvoyer devant une autre instance comme les Sessions trimestrielles ou le Banc de la Reine. En additionnant les causes entendues devant la Cour de Police, le risque de dédoublements demeure élevé.

⁹⁹ La Cour du Recorder et les Cours des sessions trimestrielles se distinguent sur deux aspects. Les Cours des sessions trimestrielles sont établies dès 1764, tandis que celle du Recorder débute ses activités en 1857. Elles se distinguent également par rapport à leur spatialité. Les Cours des sessions trimestrielles détiennent une juridiction plus large, tandis que la Cour du Recorder exerce seulement à l'intérieur des limites de la ville.

¹⁰⁰ À noter, nous ne disposons d'aucun rapport avant 1869 et 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 les années précédentes. 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)], [Vol. 24, No. 7 (1891)].

nous répondons à notre second objectif, celui de reconstituer l'expérience des individus à partir de leur arrestation.

Méthode et stratégies d'analyse

À partir du croisement des plans d'assurance-incendie Sanborn et Marcotte¹⁰¹, nous avons identifié les noms des rues, des lieux publics et des bâtiments correspondant aux différents quartiers selon les élites urbaines (voir l'Annexe 1). Ensuite, l'analyse quantitative des données judiciaires était le principal défi. À la différence des registres d'écrou de la prison, il n'existe pas de base de données publique répertoriant les causes entendues devant la Cour du Recorder. C'est dans le cadre de cette étude que nous avons effectué la saisie de données pour trois années complètes (1860, 1866 et 1870), ce qui représente au total 6 137 causes¹⁰².

Afin de mesurer les efforts de contrôle déployés dans le quartier à l'étude, nous avons effectué l'examen des différents mécanismes juridiques et pénaux mis en place par les autorités. Pour ce faire, nous avons adopté l'approche de Donald Fyson basée sur l'expérience générale de la justice ordinaire au quotidien¹⁰³. Il faut souligner que l'étude d'un vaste échantillon comme celui des registres judiciaires comporte certaines limites. L'un des écueils fréquents de ce type de sources est de se concentrer sur des histoires fascinantes au travers d'une masse de cas plus ordinaires¹⁰⁴. Malgré leur intérêt comme cas type, ils ne sont pas représentatifs de l'expérience générale de la justice ordinaire. Afin de répondre à cette difficulté, Fyson propose d'adopter une perspective collective. En ce sens, il est possible d'aborder les registres par l'analyse quantitative tout en y intégrant

¹⁰¹ Puisque la période à l'étude se situe entre 1850 et 1875, nous avons sélectionné des plans des années 1870. De cette manière, nous réduisons les possibilités que les noms de rue aient été modifiés pendant cette période. À ce propos, nous prenons en compte que l'orthographe de certains noms de rue peut différer d'un plan à l'autre. Nous avons sélectionné cinq plans découpant le quartier Saint-Pierre et un plan du quartier Champlain.

¹⁰² Spécifions que nous devons constituer nous-mêmes celle des registres des actions pénales de la Cour du Recorder qui n'a jamais été saisi, contrairement à celle des registres de la prison commune de Québec.

¹⁰³ Fyson, *Magistrats, police et société*, p. 33.

¹⁰⁴ À ce sujet, voir l'article issu de la collaboration de Fyson et de Fenchel sur les possibilités et les limites de l'analyse quantitative des registres de la prison commune de Québec et celle de Montréal. Donald Fyson et François Fenchel, « Prison Registers, their Possibilities and their Pitfalls: the Case of Local Prisons in Nineteenth-Century Quebec », *History of the Family*, 20, 2 (2015), p. 163- 188.

l'expérience de ces individus dans le système judiciaire. Ainsi, en combinant les deux échelles, Margaret McCallum souligne qu'il est possible d'éviter de tomber dans une « simple compilation d'exemple après exemple... plus proche du voyeurisme ou du journalisme que de l'enquête historique¹⁰⁵ ».

Notre principal objectif était le traitement et l'analyse quantitative des deux sources principales utilisées, sous la forme de bases de données comprenant plusieurs milliers d'individus arrêtés pour désordre dans la ville de Québec. Pour ce faire, nous avons procédé en deux temps. D'abord, pour celle du Recorder, nous avons fait une classification selon des regroupements spécifiques en effectuant une analyse quantitative des données qualitatives. Par exemple, nous avons regroupé les lieux selon les quartiers respectifs. En effectuant une analyse des arrestations selon les noms des lieux, nous avons déterminé les « points chauds » où s'effectuent les arrestations dans la ville. Certaines données quantitatives, comme l'âge de l'individu, l'heure de l'arrestation ou le montant de l'amende, ont été regroupées selon des intervalles pour faciliter l'analyse.

Pour analyser les facteurs d'arrestation des individus, nous avons procédé différemment. Contrairement à l'origine ethnique ou au lieu d'arrestation, la cause d'arrestation d'un individu est souvent multifactorielle. En adoptant l'approche quantitative, l'étape du codage s'avérait nécessaire afin de réaliser un traitement statistique représentatif¹⁰⁶. Nous avons basé cette opération sur les notions pratiques du chapitre troisième de *Méthodes quantitatives pour l'historien*¹⁰⁷ de Claire Lemerrier et Claire Zalc. Pour les facteurs d'arrestation, nous avons procédé à un codage binaire¹⁰⁸, ce qui permet de s'intéresser à plusieurs modalités pour chaque individu. Par exemple, nous avons indiqué « oui » ou « non » pour chaque individu dont l'état d'ivresse apparaissait dans la cause. Nous avons créé sept regroupements à partir des rubriques usuelles contenues dans l'acte d'accusation : « Ivresse », « Trouble voie publique », « Dérangement sonore », « Violence », « Résistance

¹⁰⁵ Cité dans Fyson, *Magistrats, police et société*, p. 46.

¹⁰⁶ Il faut spécifier que les deux bases de données, se situant à deux échelles différentes dans le processus judiciaire, ne fournissent pas les mêmes données et ne peuvent donc pas être codées de manière identique.

¹⁰⁷ Chapitre III « De la source aux données », Claire Lemerrier et Claire Zalc, *Méthodes quantitatives pour l'historien*, Paris, La Découverte, 2008, p. 33-47.

¹⁰⁸ Lemerrier et Zalc, *Méthodes quantitatives*, p. 46.

police », « Attroupement », « Autres »¹⁰⁹. Cette méthode nous a permis d'effectuer le croisement de plusieurs variables et d'exprimer sous forme de graphiques certaines tendances inhérentes à la nature des arrestations.

Principales limites de notre étude

Il nous semblait important de rappeler certains thèmes que nous n'aborderons pas dans ce mémoire ainsi que certaines limites liées au traitement de notre corpus. D'abord, l'analyse quantitative comprend certaines limites quant à la nature de l'information traitée et l'ampleur du corpus. Nous avons uniformisé les informations comprises dans nos deux bases de données (registre du Recorder et registre de la prison commune) pour observer la concordance entre les individus jugés et incarcérés. Or, effectuer cette opération comprend certaines difficultés. Comme le mentionnent Fyson et Fenchel : « Linking prison records with other data, such as censuses and court records, is an obvious solution but one which both time consuming and itself fraught with problems though none are entirely insoluble¹¹⁰ ». Pour les besoins de notre étude, nous avons limité ce jumelage aux individus identifiés comme marins. Notre échantillon final comprend 565 marins arrêtés pour les années 1860, 1866 et 1870. Certains étaient identifiés dans une base et pas dans l'autre, ce qui justifiait notre démarche. Cet échantillon de marins nous a permis de comparer leurs arrestations avec celles des autres hommes arrêtés pour désordre.

Pour l'échantillon des registres du Recorder, certaines informations, comme le sexe des individus et leurs origines ethnolinguistiques¹¹¹, ont été déduites à partir du prénom et du

¹⁰⁹ À noter, la catégorie « Attroupement » implique que l'individu attirait l'attention des passants sur la voie publique et provoquait un attroupement autour de lui ou d'elle. La catégorie « Autres » regroupe l'ensemble des causes qui ne correspondaient pas aux autres catégories et dans la majorité des cas ce sont des délits relatifs à la circulation, à la voirie, à la détention de permis, etc.

¹¹⁰ Fyson et Fenchel, « Prison Registers », p. 184.

¹¹¹ À propos de l'identification ethnolinguistique, Fyson offre des pistes méthodologiques basées sur la consonance des noms. Donald Fyson, « General Methodological Notes », *Magistrates, Police, and People: Everyday Criminial Justice in Quebec and Lower Canada, 1764-1837*, En ligne: <http://www.profs.hst.ulaval.ca/Dfyson/CrimJust/MethodGeneral.htm#EthGend> (consulté le 2 février 2015). En ce qui concerne les liens entre les origines ethnolinguistiques et la petite criminalité, les recherches de Fyson et Fenchel sur la composition ethnolinguistique de la population des prisons de Québec et de Montréal pointent vers la surreprésentation des prisonniers anglophones, particulièrement à Québec, et une relative absence des minorités raciales. Fyson et Fenchel, « Prison Registers », p. 166.

nom de famille. Analyser la composition ethnolinguistique de l'ensemble des arrêtés n'est pas une mince affaire. D'abord, nous devons comparer notre échantillon aux données démographiques issues des recensements de la population locale. Cependant, pour une ville portuaire comme Québec, les populations de passage comme les marins, les travailleurs et les migrants, modifient le paysage ethnolinguistique pendant la saison de navigation. Ces différentes variables sont difficiles à mesurer simultanément. Dans le cadre de cette étude, nous avons concentré nos efforts sur le groupe des marins pour lequel nous possédions les données les plus précises¹¹².

Comme le soulignent Fyson et Fenchel, l'analyse quantitative des registres de prison comprend également ses limites¹¹³. Dans le cas de la prison commune de Québec au XIX^e siècle, Fyson indique que les chercheurs doivent se montrer prudents avec les informations concernant la description physique et la classe sociale de l'individu. L'identification de certaines femmes comme étant des « prostituées » illustre parfaitement ce problème. Rappelons que la *Police Ordinance* de 1838 définit les critères selon lesquels un individu peut être arrêté pour désordre. À ce titre, il ne s'agit pas seulement des ivrognes et des vagabonds, mais aussi des prostituées et des individus fréquentant les maisons de débauche. Nous sommes demeurée prudente avec l'interprétation du lexique employé par les officiers de justice à l'époque. Il est possible que certaines femmes aient eu recours à la prostitution par temps difficile, mais l'emploi du terme « prostituée » fait parfois référence plus globalement à leur statut social. C'est pourquoi, comme phénomène et objet d'étude, la prostitution n'occupe pas une place centrale dans notre mémoire.

Enfin, dans le cadre de ce mémoire axé sur l'histoire de la justice pénale, il faut rappeler l'existence du « chiffre noir¹¹⁴ », soit l'ensemble des crimes qui auraient échappé à la police et au système judiciaire. À cet effet, nous avertissons le lecteur que cette étude fera valoir les données pour ce qu'elles sont, c'est-à-dire le reflet de l'activité des institutions, et non

¹¹² Pierre Dufour, *Esquisse de l'évolution physique du port de Québec des origines à 1900*, Québec, Parcs Canada, 1981, 136 p.

¹¹³ Fyson et Fenchel, « Prison Registers ».

¹¹⁴ Dufresne précise dans son mémoire qu'il est conscient de l'existence du « chiffre noir », mais qu'il n'en tiendra pas compte dans sa recherche. Dufresne, « La justice pénale », p. 17.

de la « réalité » criminelle. Nous avons observé le processus judiciaire à travers une analyse empirique de nos sources.

Plan du mémoire

Notre mémoire est divisé en trois chapitres. Dans un premier temps, nous présenterons la transformation de la ville de Québec en ville arborant un important *sailortown* au cours du XIX^e siècle et les changements apportés à sa composition socio-économique et démographique. Nous étudierons les principales institutions mises en place par les autorités dans le contexte urbain afin de soulager l'indigence et de maintenir l'ordre public. Les institutions d'assistance et de justice répondent chacune à leur manière aux différents défis amenés par l'essor urbain et portuaire.

Dans un second temps, nous retracerons l'évolution spatio-temporelle de la répression du désordre pour la période étudiée (1850-1875), selon ses acteurs et sa géographie. Cette approche nous permettra de mesurer l'influence de la saison de navigation sur l'intensité des arrestations. De plus, nous localiserons ces interventions à travers la ville et ses différents quartiers. Nous identifierons les profils des individus arrêtés, les types de délits commis et les peines attribuées. À ce titre, nous tenterons de mieux définir les frontières entre l'arrestation pour désordre et la confession volontaire.

Dans un troisième temps, nous étudierons la répression des marins, qui forment le groupe social le plus associé au désordre dans le contexte portuaire de la ville de Québec au milieu du XIX^e siècle. Nous verrons sous quels aspects l'appareil judiciaire s'est montré « plus efficace », étudierons ses stratégies d'adaptation face à ce groupe, et déterminerons les limites d'une telle adaptation dans le contexte de la ville portuaire de Québec. Les arrestations de marins concernent le désordre urbain, mais également les délits de nature contractuelle liés à la discipline maritime (manque au devoir, désertion). À ce titre, nous observerons sous quels aspects la répression des marins dans le contexte maritime impérial influence l'administration de la justice pénale à Québec.

Chapitre 1 : Québec, ville portuaire

Dans ce premier chapitre, nous mettrons en évidence les différents aspects qui font de Québec une ville portuaire. Cela nous permettra d'observer selon quelles modalités la répression du désordre évolue dans la ville dans la seconde moitié du XIX^e siècle. L'intérêt de cette démarche est d'abord d'actualiser le portrait de Québec comme ville arborant un important *sailortown* tel qu'amorcé par Judith Fingard dans les années 1980¹. Cette dernière a bien montré le potentiel d'une approche locale en étudiant la ville portuaire d'Halifax². Bien que plusieurs historiens³ aient abordé l'aspect portuaire de Québec par l'histoire du travail ou de l'immigration irlandaise, nous l'étudierons selon un angle d'approche socio-judiciaire.

Avec une présence irlandaise catholique marquée⁴, Québec peut s'apparenter à bien d'autres villes portuaires⁵ de la Côte Est de l'Amérique du Nord⁶. Or, sa population locale avec une forte croissance francophone est d'une composition différente de sa population de passage anglophone. Associé au désordre, le gonflement saisonnier de la population inquiète et met au défi les institutions de la ville. Or, en quoi la présence des populations de passage, comme les marins et les immigrants, remet en question la gouvernance urbaine dans le contexte portuaire? Comment ces populations « de passage » évoluent-elles par

¹ Fingard, « Those Crimps of Hell »; Fingard, *Jack in Port*.

² Fingard, *The Dark Side*.

³ Dufour, *Esquisse de l'évolution*; Bischoff, *Les débardeurs au port de Québec*; Camu, « Le déclin du port », p. 251-266; Grace, « The Irish in Mid-Nineteenth-Century »; Martin Pâquet, « Une aire de passage », Martin Pâquet et Michel De Waele, *Québec, Champlain, le monde*, Québec, Presses de l'Université Laval, 2008, p. 133-152.

⁴ Les immigrants irlandais qui s'installent à Québec sont presque tous catholiques et sont issus des classes les plus pauvres, ce qui distingue Québec des autres villes d'accueil au Canada. Grace, « The Irish in Mid-Nineteenth-Century », p. 639-660.

⁵ Au milieu du XIX^e siècle, les villes portuaires d'Halifax, de St. John et de Montréal sont parmi les plus importantes au Canada. Les cas de Montréal et Québec sont similaires, mais nous ne souhaitons pas, dans le cadre d'un mémoire, faire une étude comparative. À cette époque, le port de Montréal n'est pas de la même importance relative que celui de la ville de Québec. C'est seulement à partir de la fin du XIX^e siècle, que le port de Montréal devient plus important que celui de Québec à l'échelle nationale.

⁶ Par « Côte Est de l'Amérique du Nord », nous excluons le Mexique de notre étude. Nous souhaitons nous concentrer sur les villes portuaires canadiennes et étasuniennes marquées par l'influence britannique, et non pas sur le Mexique influencé par la colonisation espagnole.

rapport à la population locale⁷? Et de manière plus globale, comment se définit le quartier portuaire par rapport au reste de la ville, à la fois en tant qu'espace spatial et social?

Pour répondre à ces questions, nous verrons comment le système de justice locale et les réseaux d'assistance s'adaptent aux nouvelles réalités urbaines et portuaires. Cette démarche nous permettra de mieux comprendre en quoi l'expansion de la présence de marins à Québec et l'implantation d'un *sailortown* influence l'intensité des arrestations pour désordre et les institutions mises en place. Plus largement, ce chapitre nous fournira les bases qui nous permettront de mieux comprendre la nature des arrestations pour désordre dont nous traiterons dans les chapitres suivants.

1.1 Le port de Québec au cœur du trafic maritime transatlantique

Bénéficiant des lois protectionnistes britanniques jusqu'au milieu du XIX^e siècle, la province unie du Canada (1841-1867) joue un rôle majeur dans le trafic transatlantique, notamment par l'exportation de bois vers la Grande-Bretagne⁸. À ce titre, l'expansion du commerce du bois équarri au XIX^e siècle contribue à accroître l'importance de la ville de Québec comme principal port d'expédition. En provenance des quatre coins du territoire, le bois, acheminé par les nombreuses rivières, vient garnir les anses du port pour ensuite être chargé à bord des navires pour son voyage transatlantique.

À l'ère de la voile, les horaires des navires sont soumis aux vents favorables et les départs s'effectuent selon les vents et les marées, pendant l'ouverture du fleuve. L'efficacité du système repose sur la régularité de la rotation des navires et sur des lignes maritimes reliant les ports les plus actifs⁹. Dans cette partie, nous traiterons du contexte portuaire et de la manière dont le gonflement saisonnier de la population bouleverse le tissu social de la ville.

⁷ Par « population de passage », nous entendons tous les travailleurs saisonniers en lien avec les activités portuaires qui ne résident pas dans la ville. Nous souhaitons faire une distinction entre cette « population de passage » et la « population locale ». Cette distinction se fonde sur les recensements officiels.

⁸ Sur le commerce colonial, voir le chapitre 8 « Québec : port d'entrée de l'Amérique du Nord britannique » dans Vallières *et al.*, *Histoire de Québec*, p. 689-767; K. H. Norrie, *A History of the Canadian Economy*, 4^e édition, Toronto, Thomson Nelson, 2008, 466 p.; Camu, « Le déclin du port », p. 258.

⁹ Camu, « Le déclin du port », p. 259.

1.1.1 Un dynamisme économique porté par les activités portuaires et la construction navale

Considéré comme l'un des plus importants chantiers navals de l'empire britannique¹⁰, le port de la ville de Québec comporte plus d'une trentaine de chantiers où sont construits près de 800 navires de type trois-mâts, dits *timber ships*, entre 1850 et 1893. Cette industrie connaît son apogée avec le lancement des modèles trois-mâts « carré » et « barque » entre 1845 et 1870¹¹. Le Président du *Quebec Board of Trade* énumère les avantages que présente la ville de Québec dans une pétition adressée au Gouverneur général en 1853 :

That Quebec possesses facilities for shipbuilding which it is believed are not equalled by any place on this Continent ; the Country furnished [sic] an abundant and cheap supply of the most suitable timber, and an equally abundant supply of labour, which for at least one half the year, can find no other employment, whilst the other materials required such as iron, copper, cordage, etc. can be imported from mother country at little more than a nominal rate [sic] of freight.¹²

Le développement de la construction navale à Québec est ainsi favorisé par les intérêts britanniques, l'abondance de bois à bon marché, mais également par la disponibilité d'une main-d'œuvre habile¹³. Avec la construction navale, une partie de la population ouvrière s'établit à proximité des chantiers. À elle seule, cette industrie permet d'employer chaque année entre 2100 et 2800 ouvriers¹⁴.

L'importance du port Québec diminue sensiblement dans les années qui suivent la création de la Confédération de 1867¹⁵. De 1842 à 1870, l'industrie du bois souffre du retrait progressif de la préférence impériale¹⁶. Le retrait de Londres dans les affaires coloniales annonce également le départ des troupes britanniques en 1871. À la fin des années 1870, le

¹⁰ Le commerce du bois et la construction navale à Québec représentent entre 1850 et 1870 pour 80 à 95% des exportations en valeur du port de la ville. Dans la première moitié des décennies 1850 et 1860, ces industries représentent autour de 20% des exportations de Québec. Vallières *et al.*, *Histoire de Québec*, p. 749; André Lemelin, « Le déclin du port de Québec et la reconversion économique à la fin du XIX^e siècle. Une évaluation de la pertinence de l'hypothèse du staple », *Recherches sociographiques*, 22, 2 (1981), p. 155.

¹¹ Camu, « Le déclin du port », p. 259.

¹² Fernand Ouellet, *Histoire de la Chambre de commerce de Québec, 1809-1959*, Québec, Centre de recherche de la Faculté de commerce de l'Université Laval, 1959. Cité et traduit dans Lemelin, « Le déclin du port », p. 168.

¹³ Voir le chapitre 8, et plus spécifiquement la partie sur la construction navale dans Vallières *et al.*, *Histoire de Québec*, p. 739-749.

¹⁴ Appendices B et C dans Eileen Reid Marcil, *The Charley-Man: A History of Wooden Shipbuilding at Québec, 1763-1893*, Quarry Press, Kingston, 1995, 439 p.

¹⁵ Camu, « Le déclin du port », p. 251.

¹⁶ Au chapitre 13, voir la partie « Le déclin du bois équarri et du commerce du bois à Québec », dans Vallières *et al.*, *Histoire de Québec*, p. 1097-1107 ; Lemelin, « Le déclin du port », p. 165-166.

port de Québec décline en importance. Il se produit deux ralentissements distincts : celui de la construction navale des grands voiliers en bois ainsi que celui du trafic océanique.

D'abord, deux changements technologiques expliquent le déclin de la construction navale à Québec : la transition de la voile vers la vapeur et la construction des coques en fer plutôt qu'en bois. Les chantiers navals de Québec axés sur la construction en bois ne s'adaptent pas assez rapidement et deviennent désuets. Selon Marc Vallières, « un virage vers la construction composite ou en fer aurait requis une main-d'œuvre formée aux nouvelles technologies et des investissements importants inaccessibles à une industrie en baisse de rentabilité et déjà peu capitalisée¹⁷ ».

Ensuite, la diminution du trafic maritime est due à l'amélioration de la voie navigable en amont vers Montréal, notamment le dragage et l'aménagement d'un chenal plus profond et sécuritaire, ce qui permet aux navires de pénétrer plus loin à l'intérieur du continent. Depuis le début du XIX^e siècle, les autorités coloniales améliorent les conditions de navigation dans le fleuve afin de favoriser la circulation des produits vers la région des Grands Lacs où le marché intérieur s'accroît. Le dragage a des effets notables sur la géographie urbaine de l'axe laurentien, puisque la voie navigable entre Québec et Montréal était jusqu'alors impraticable pour les navires transatlantiques¹⁸. Ainsi, les effets combinés de ces deux phénomènes provoquent le ralentissement des activités portuaires à partir de la fin des années 1870 et ce, jusqu'au début du XX^e siècle.

¹⁷ Vallières *et al.*, *Histoire de Québec*, p. 749.

¹⁸ Le passage des navires transatlantiques étant difficile, on doit utiliser des embarcations plus petites afin d'atteindre Montréal, jusqu'aux rapides de Lachine. Sophie Drouin, « Une centralité affaiblie », Serge Courville et Robert Garon, dir., *Québec, ville et capitale*, Québec, Les Presses de l'Université Laval, Archives Nationales du Québec, Commission de la Capitale Nationale du Québec, Ville de Québec, 2001, p. 186.

Tableau 1: Navires, tonnage et marins au port de Québec, 1850-1875¹⁹

	Navires	Tonnage	Marins
1850	1 196	465 804	16 092
1855	742	348 430	11 082
1860	1 252	666 958	21 299
1865	1 205	746 996	21 831
1870	1 091	756 078	21 931
1875	824	577 315	19 818

Nous notons dans le tableau 1 qu'il y a un tonnage légèrement plus élevé en 1870 qu'en 1865, mais avec une diminution de 9,5% du nombre de navires entre 1865 et 1870²⁰. Ce phénomène s'explique par l'entrée de navires de plus en plus gros dans l'axe laurentien. Aussi, le déclin vers la fin des années 1870 peut être relativisé: le port de Québec demeure actif même si celui de Montréal prend de l'expansion jusqu'à devenir le principal port à partir des années 1880²¹. Comme le souligne Marc Vallières: « Le commerce du bois et les activités industrielles qui lui sont associés dominant tellement l'économie de la ville qu'ils rendent difficile une diversification économique. Le monde du travail tourne autour du port et ses nombreux journaliers, débardeurs, scieurs de long, charpentiers de navires et arrimeurs vivent au rythme de l'intensité de ses activités de chargement et de transformation du bois²² ».

Ainsi, dans la période 1850-1875, la ville de Québec est un jalon important dans un contexte impérial reposant sur le trafic maritime et la construction des navires en bois. Cette activité économique est fondée sur le travail et la présence saisonnière de milliers d'hommes étrangers dans les anses et les quais du port.

¹⁹ Ce tableau présente les informations contenues dans les Documents de la Session sur la durée des saisons de navigation du port de Québec de 1764 à 1866 complétées par les données de P. Dufour. 31 V. 8 (1867) et Appendice A (1870-1875) dans Dufour, *Esquisse de l'évolution*, 136 p.

²⁰ En 1870, on dénombre 114 navires de moins qu'en 1865.

²¹ Québec demeure tout de même un lieu de chargement et de déchargement des navires. Camu, « Le déclin du port », p. 253.

²² Marc Vallières, *Québec*, Québec, Presses de l'Université Laval, 2010, p. 74.

1.1.2 Le gonflement saisonnier de la population

Le fleurissement des activités portuaires amène de profonds changements dans la composition démographique urbaine, notamment en ce qui concerne l’afflux des populations saisonnières. D’abord, la présence des marins explique en grande partie le gonflement de la population citadine pendant la saison de navigation²³: près de 20 000 marins font escale dans la ville pour les seules années 1860, 1865 et 1870. La plupart proviennent des Îles britanniques, mais certains sont de l’Europe du Nord²⁴ ou des Baltiques.

Tableau 2: Population locale et population de passage à Québec, 1851-1871²⁵

	Marins	Immigrants	Soldats en garnison	Population sédentaire
1851	17 753	41 076	1 247	42 052
1861	25 310	19 923	-	51 109
1871	18 741	37 020	-	59 699

En plus des marins, la présence de la garnison britannique marque la période à l’étude, puisqu’il s’agit d’une autre population masculine très visible dans la ville²⁶. Ayant choisi de ne pas mettre l’accent sur ce groupe, mentionnons tout de même que leur présence influence la nature des arrestations pour désordre public dans la ville. En plus de présenter en détail les relations entre militaires et civils, la thèse de Lawrence Ostola²⁷ montre que les soldats « were also significant catalysts for disorder in the urban environment, both as the source of it as well the target of it²⁸ ». Les soldats pouvaient être jugés par les tribunaux ordinaires. Quelques causes impliquant des soldats sont identifiées dans notre échantillon,

²³ Pour les années 1850-1875, la saison de navigation s’étend généralement du mois de mai jusqu’en novembre.

²⁴ Près de 27 000 marins d’origine norvégienne s’engagent dans la marine marchande canadienne entre 1863 et 1913. Lewis R. Fischer et Helge W. Nordwik, « A Crucial Six Percent: Norwegian Sailors in the Canadian Merchant Marine, 1863-1913 », *Sjofartshistorisk Arbok*, (1984), p. 139-159; Lars Tangeraas, « Norwegian Sailors in American Waters, 1850-1914 », *Scandinavian Studies*, 54, 2 (1982), p. 137-147.

²⁵ Appendice A dans Dufour, *Esquisse de l’évolution*, 136 p.

²⁶ Le retrait de Londres des affaires coloniales occasionne le départ des troupes britanniques en 1871.

²⁷ À ce propos, consulter le chapitre 5 « Urban disorder: Conflict between soldiers and civilians in Québec » dans Ostola, « A Very Public Presence », p. 302-389.

²⁸ Ostola, « A Very Public Presence », p. 399.

mais elles sont moins nombreuses que celles concernant les marins. Il est toutefois intéressant de montrer que certaines populations masculines étrangères étaient très visibles dans la ville et qu'elles tenaient une place importante dans le désordre.

L'année 1861 représente l'apogée de la présence de marins dans la ville : près de 25 310 marins transitent ainsi par Québec. Si on considère que ces marins demeurent environ une vingtaine de jours dans la ville avant de repartir en mer et que la saison de navigation est d'environ 215 jours, en moyenne, il y aurait environ 2 000 marins dans le port au même moment²⁹. Considérant que la population résidente de la ville comprend environ 17 000 hommes adultes, la présence de ces marins est très significative et visible³⁰.

En plus des marins, les activités portuaires nécessitent une main-d'œuvre moins qualifiée afin de charger et de décharger les navires. Le gonflement démographique de la ville est également influencé par ces populations ouvrières saisonnières (travailleurs saisonniers, débardeurs, journaliers, draveurs, cageux³¹, etc). En 1871, les activités portuaires permettent d'employer près de 1 766 journaliers³². Cependant, il nous est difficile d'évaluer précisément l'impact numérique de ces travailleurs dans la ville et la part qu'ils peuvent causer au chapitre du désordre public. Les marins sont quant à eux presque tous des « étrangers » qui sont explicitement identifiés par leur métier dans les registres de la prison et du Recorder. Néanmoins, on peut dire qu'implicitement, le travail saisonnier lié au port participe au fait que Québec constitue un centre industriel d'importance à cette époque.

Sans compter la présence des travailleurs saisonniers associés aux activités portuaires, la ville de Québec accueille annuellement des milliers de migrants transitant par son port afin de poursuivre leur route plus loin au Haut-Canada ou aux États-Unis. Au milieu du XIX^e

²⁹ Donald Fyson, « Ports et désordre urbain dans une colonie britannique : Québec et Montréal au XIX^e siècle », communication inédite, Université de Caen, 2012.

³⁰ Fyson, « Ports et désordre urbain », 2012.

³¹ Le nom de cageux est un synonyme pour draveur. Il désigne le métier qui consiste à acheminer les billots de bois à partir des camps de bûcherons par les rivières jusqu'au fleuve où ils seront transformés et entreposés.

³² Selon le tableau « Appartenance ethnique des journaliers de Québec et de sa banlieue, 1851 et 1861 » qui se base sur les recensements de Québec de 1851 et 1861. Bischoff, *Les débardeurs au port de Québec*, p. 89.

siècle, la ville est l'une des principales portes d'entrée en Amérique du Nord³³ ainsi que le terminus pour tous les navires et leurs cargaisons. Cet afflux d'immigrants, principalement venus des Îles britanniques (Angleterre, Irlande, Écosse) dans la première moitié du XIX^e siècle, vient accentuer l'ampleur du changement démographique durant la saison de navigation.

Considérée comme une « aire de passage³⁴ », Québec représente une aubaine pour les migrants en provenance du Royaume-Uni : le coût de la traversée est moins dispendieux que celui pour New York et le développement ferroviaire améliore la circulation entre Québec et les autres villes du continent. Débarqués aux quais de l'Anse-aux-Foulons ou de la Pointe-à-Carcy, les migrants qui le peuvent partent rapidement vers d'autres destinations grâce aux gares de la Pointe-Lévy, tandis que les moins fortunés ou les plus malades séjournent plus longtemps dans la ville, le temps de reprendre des forces ou d'amasser un pécule suffisant afin de poursuivre leur route³⁵. Du début du siècle jusqu'aux années 1860, les migrants et immigrants irlandais marquent plus particulièrement la démographie locale.

La présence, de même que l'installation, de plusieurs milliers d'Irlandais à Québec³⁶ est un aspect incontournable de l'histoire de la ville au XIX^e siècle. Un important mouvement migratoire est causé par la Grande Famine ou *Black'47* issue de l'abolition du protectionnisme au Royaume-Uni en 1846 et des ravages du mildiou sur les pommes de terre en Irlande³⁷. Plus d'un million d'Irlandais décèdent entre 1846 et 1851 et quelque

³³ De 1815 à 1941, le port de Québec voit transiter près de 4 381 000 individus provenant des différents ports d'Europe. En termes d'affluence aux mêmes périodes, seuls les ports de New York (23 960 000 migrants de 1820 à 1920) et de Buenos Aires (6 501 000 de 1840 à 1932) le surpassent. Pâquet, « Une aire de passage », p. 135-136.

³⁴ Pâquet, « Une aire de passage », p. 136.

³⁵ Pâquet, « Une aire de passage », p. 138.

³⁶ Grace, « The Irish in Mid-Nineteenth-Century »; Grace, « Irish Immigration and Settlement », p. 215-251; Robert J. Grace, « Quand l'hiver nous sépare: migrations saisonnières et stratégies de survie des familles irlandaises de Québec au XIX^e siècle », Manuela Martini et Philippe Rygiel, dir., *Genre et travail migrant: Mondes atlantiques, XIX^e-XX^e siècles*, Paris, Publibook, 2009, p. 163-181; Simon Jolivet, *Le vert et le bleu. Identité québécoise et identité irlandaise au tournant du XX^e siècle*, Montréal, Presses de l'Université de Montréal, 2011, 292 p.; O'Gallagher, *Saint-Patrice*; O'Gallagher, *Saint Brigid's*; Belley, « Un exemple de prise en charge ».

³⁷ Helen I. Cowan, *British Emigration to British North America, 1763-1837*, Toronto, University of Toronto Library, 1928, 275 p.; Helen I. Cowan, *L'immigration britannique avant la Confédération*, Ottawa, Société historique du Canada, 1975, 24 p.

deux millions émigrent³⁸. Déjà en 1830, les Irlandais constituent 60% des immigrants débarquant à Québec, près de 90% en 1840 et 70% entre 1845 et 1849³⁹. Les statistiques du recensement canadien de 1861 montrent que les Irlandais représentent plus de 28 % de la population : dans certains quartiers comme Champlain, ils en constituent près de 75 %⁴⁰.

Spécialiste de l'histoire de l'immigration irlandaise à Québec, Robert Grace souligne que les immigrants irlandais de cette période sont surtout des « journaliers d'une extrême pauvreté » et qu'ils sont « contraints de trouver du travail dès qu'ils débarquent, d'où leur concentration dans les villes portuaires, où ils deviennent débardeurs. De leur côté, les jeunes Irlandaises deviennent servantes chez la bourgeoisie locale⁴¹ ». De 1852 à 1867, les migrants de Grande-Bretagne sont les plus nombreux : l'Irlande (28,3%), l'Angleterre (19,2%) et l'Écosse (13,7%). Ensuite, il s'agit plus significativement d'une migration en provenance d'Angleterre. Entre 1868-1891, le taux de migrants d'origine anglaise passe à 47,20%⁴². Or, il ne s'agit pas du seul groupe migrant dont le passage marque l'histoire de la ville. À la même période, 21,2 % sont d'origine scandinave et 14,2 % d'origine allemande⁴³. De 1860 à 1870, les journaux de la cité rapportent le passage de Norvégiens et de Suédois : vers l'Ouest pour les premiers et vers le Maine pour les seconds. Mais comme pour les Irlandais, les journaux soulignent la grande pauvreté de ces migrants qui peinent à s'offrir le coût de leur destination⁴⁴.

La faible rétention des immigrants dans la ville de 1861 à 1891 est attribuable aux difficultés économiques liées au déclin des activités portuaires, mais également à la crise économique mondiale (1873-1896). Pendant cette période, les pertes à l'échelle démographique dépassent 17 600 personnes; « c'est autant, toutes proportions gardées, que les pertes connues par l'ensemble du Québec dans les pires années de l'émigration vers les

³⁸ Pâquet, « Une aire de passage », p. 136-137.

³⁹ Grace, « L'apport de l'immigration », p. 182.

⁴⁰ Grace, « L'apport de l'immigration », p. 180.

⁴¹ Grace, « L'apport de l'immigration », p. 182.

⁴² Sur un total de 398 031 migrants. Voir le tableau « Provenance des migrants à Québec 1829-1914 » dans Pâquet, « Une aire de passage », p. 134.

⁴³ Pâquet, « Une aire de passage », p. 134.

⁴⁴ D'Amico, « La perception des marginaux », p. 51.

États-Unis⁴⁵ ». Il va sans dire que ces migrants de passage, bien souvent pauvres, bouleversent grandement le tissu social, économique et politique de la ville. Contrairement aux Irlandais, les migrants ne provenant pas de la Grande-Bretagne ne s'établissent généralement pas dans la ville.

1.1.3 Espaces et populations

Parallèlement à la gestion du gonflement saisonnier de la population, les institutions de la ville composent avec de grands bouleversements démographiques et les problèmes liés à la croissance et la densification urbaine. À partir de ces changements, nous observerons l'évolution de la répression du désordre dans la ville : en étudiant les quartiers et leurs populations, il est possible de dégager différents cadres de socialisation et d'identités qui s'enchevêtrent à différentes échelles spatiales.

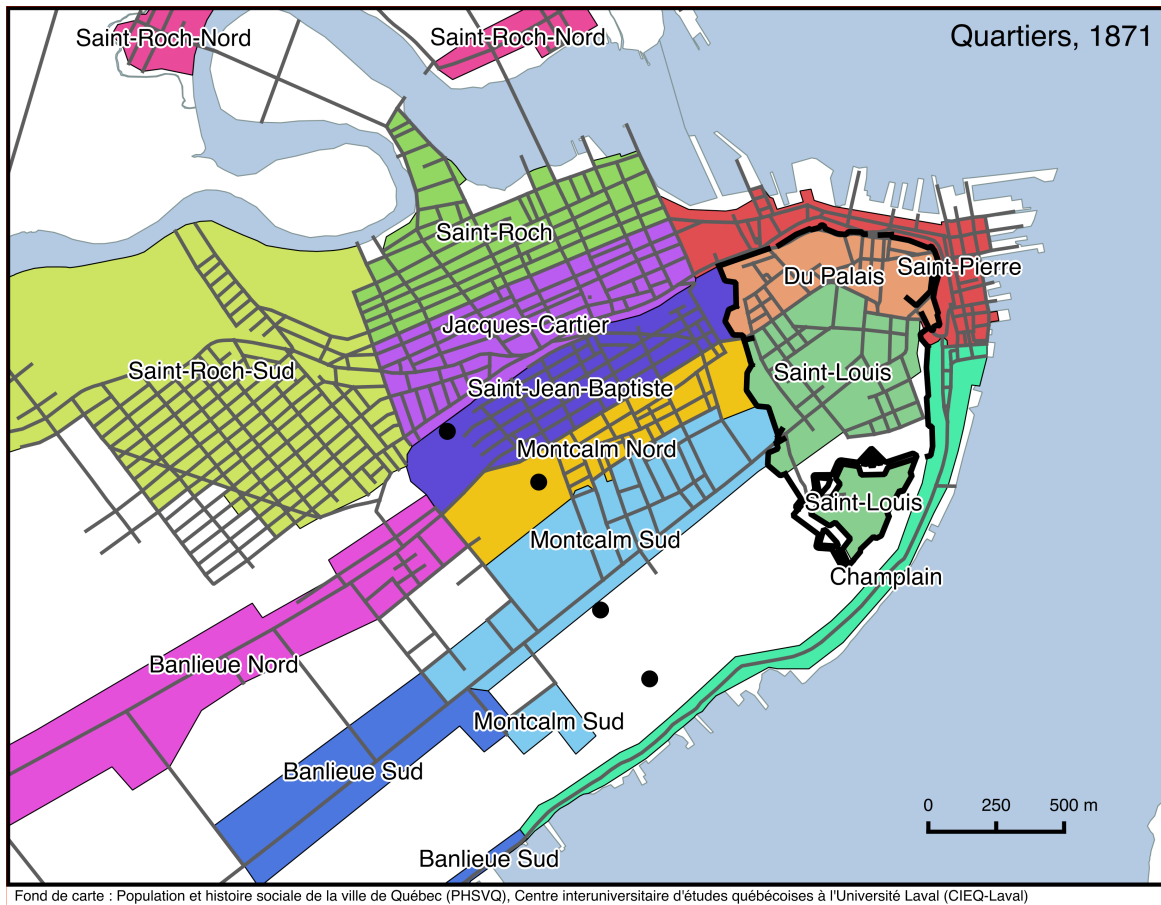
1.1.3.1 Entre fleuve et falaise

Le quartier portuaire, désigné sous le nom de « Basse-Ville⁴⁶ » par les contemporains, se développe selon des contraintes naturelles dans lesquelles il est enserré : la falaise d'un côté et le fleuve de l'autre. Comme le note le géographe Raoul Blanchard, cette exiguïté conduit rapidement à l'occupation dense du secteur : les quais, entrepôts, maisons de commerce et de finance et habitations se disputent l'espace. Les quais sont graduellement remblayés, ce qui permet une extension de ce quartier sur le fleuve.

⁴⁵ Marc St-Hilaire et Richard Marcoux, « Le ralentissement démographique », Serge Courville et Robert Garon, dir., *Québec, ville et capitale*, Québec, Les Presses de l'Université Laval, Archives Nationales du Québec, Commission de la Capitale Nationale du Québec, Ville de Québec, 2001, p. 173.

⁴⁶ À cette époque, la « Basse-Ville » désigne uniquement le quartier portuaire. Encore au cœur du XX^e siècle, les gens des quartiers Saint-Roch et Saint-Sauveur ne s'estiment pas être résidents de la « Basse-Ville ». Le plus souvent associée aux quartiers ouvriers, cette « Basse-Ville » est à la fois physique et sociale et contraste avec la « Haute-Ville » où se situent les institutions de pouvoir et les élites.

Figure 1: Carte des quartiers de la ville de Québec, 1871



Ces aménagements successifs sont marqués par l'apparition des rues Saint-Pierre au XVIII^e siècle, Saint-Jacques et Bell au XIX^e siècle, le marché Champlain dans les années 1850 et la rue Dalhousie à la fin des années 1870. Le remplissage des berges de la rivière Saint-Charles conduit à l'ouverture de la rue Saint-Paul à la fin des années 1810 et permet la circulation entre les quartiers Champlain et Saint-Roch en évitant les côtes et la traversée de la Haute-Ville⁴⁷. La liste complète des noms de rues et de lieux des quartiers de Québec dans la décennie 1870 se situe à l'Annexe 1 de ce mémoire.

Officiellement, le quartier Saint-Pierre correspond à la délimitation du quartier portuaire. Situé entre la rue Saint-Roch et la rue Sous-le-fort, il possède deux barrières naturelles :

⁴⁷ Marc St-Hilaire et Sophie Drouin, « Les problèmes urbains », Serge Courville et Robert Garon, dir., *Québec, ville et capitale*, Québec, Les Presses de l'Université Laval, Archives Nationales du Québec, Commission de la Capitale Nationale du Québec, Ville de Québec, 2001, p. 228.

d'un côté le fleuve, de l'autre le cap. Cette configuration accentue la ségrégation sociale entre la Haute-Ville et la Basse-Ville. Saint-Pierre regroupe tous les établissements et les services nécessaires aux marins et aux travailleurs transitant par le port : les tavernes, les *coffee houses* et les *boarding houses*. Limitrophe à Saint-Pierre, le quartier Saint-Roch comprend une forte concentration de maisons de débauche⁴⁸. En plus de cette délimitation officielle, nous incluons dans la délimitation du quartier portuaire, aux fins de notre étude, les deux rues du quartier Champlain (Champlain et Cul-de-Sac) puisque s'y concentre la moitié des arrestations.

Comme nous l'avons vu, les quartiers ouvriers et populaires situés « en bas » de la ville sont de plus en plus connectés grâce au remplissage et à l'aménagement. Dans ces secteurs, les logements sont vulnérables aux incendies et aux conflagrations. Le 14 octobre 1866, un incendie prenant naissance sur la rue Saint-Joseph s'étend au secteur ouest du quartier et brûle presque tout le village Saint-Sauveur. Cette conflagration majeure jette à la rue près de 20 000 habitants⁴⁹. Le quartier Champlain est celui qui est le plus touché par les incendies. Avec sa forte densité, ses habitations en bois s'entassant les unes sur les autres, la promiscuité des bâtiments le long d'une rue étroite, les foyers d'incendie sont multiples⁵⁰. Comme dans Saint-Roch, les habitants du quartier portuaire craignent les incendies. Ils sont de plus vulnérables aux éboulis de roc et de neige⁵¹.

Puisqu'ils sont des milieux de vie, tous les quartiers populaires possèdent des lieux publics de sociabilité (place publique, marché, etc.). Or, les lieux publics du quartier portuaire se démarquent par leur dynamisme, mais également par le nombre d'arrestations pour désordre qu'on y effectue.

⁴⁸ Dans son mémoire, Boulianne indique les rues où sont agglomérés les maisons de débauche des années 1850 à 1870. Boulianne, « La répression des bordels », p. 38-40.

⁴⁹ St-Hilaire et Drouin, « Les problèmes urbains », p. 238.

⁵⁰ Provost, *Notre-Dame-de-la-Garde*, p. 212.

⁵¹ Provost, *Notre-Dame-de-la-Garde*, p. 226.

1.1.3.2 Lieux de jonctions et de sociabilités

Comme nous le verrons dans le chapitre 2, certains lieux tiennent une place prépondérante dans ce que nous appelons la géographie des arrestations pour désordre. Les marchés du quartier portuaire représentent un lieu de sociabilité où la concentration d'arrestations pour désordre est des plus élevées. Carrefour commercial et social, le marché public établit un lien direct entre la ville et la campagne : la circulation et les échanges y sont foisonnants. Or, c'est également l'endroit des rendez-vous, du flânage, d'activités culturelles, de cérémonies et même d'assemblées politiques. En 1843, la ville compte quatre marchés publics, puis six en 1867⁵².

Les marchés Champlain (1858-1910) et Finlay (1817-1906) se caractérisent par leur proximité du fleuve, par leurs quais et par leur localisation dans la partie dite plus « traditionnelle » du port. Cette dernière est plus désordonnée que la « nouvelle partie » portuaire plus proche du quartier Saint-Roch. Par exemple, le marché Saint-Paul (1833-1883), sur les rives de la rivière Saint-Charles entre les rues Ramsay et du Roi, figure rarement dans les registres consultés. Contrairement à Champlain et à Finlay, il ne s'agit pas d'étals où les particuliers viennent s'approvisionner. On y retrouve plutôt des marchandises « de gros » (bois, bétail, paille, foin, charbon, etc.). Ainsi, le marché tient une place privilégiée dans cette « géographie ». Il nous permet d'observer le quartier portuaire comme un foyer de rencontres entre différents groupes, mais également comme une interface entre la ville et la campagne, entre les dimensions continentale et maritime, locale et globale.

Par ailleurs, nous constatons que le quartier portuaire est loin d'être un ensemble homogène. Il se subdivise en différents quartiers industriels et résidentiels. Comme le montre le tableau 3, avec l'industrialisation et l'accroissement des activités portuaires au cours de la première moitié du XIX^e siècle, la population de la région et de la ville de Québec connaît une croissance exceptionnelle. Entre 1800 et 1860, la population de la ville

⁵² Yves Paré, « La montée du commerce de détail », Serge Courville et Robert Garon, dir., *Québec, ville et capitale*, Québec, Les Presses de l'Université Laval, Archives Nationales du Québec, Commission de la Capitale Nationale du Québec, Ville de Québec, 2001, p. 214-217.

est multipliée par sept⁵³. Cette pression démographique accrue est accompagnée par une transformation rapide du paysage ethnolinguistique.

Tableau 3: Population de la cité de Québec et de ses banlieues 1805-1871⁵⁴

	Cité de Québec	Québec et banlieues ⁵⁵
1805	8 752	9 440
1815	12 767	-
1825	20 376	22 021
1844	32 876	35 673
1851	42 052	48 962
1861	51 109	63 080
1871	44 538	62 884

1.1.3.3 Composition démographique et ethnolinguistique

À partir du milieu du XIX^e siècle, les échanges migratoires connaissent les variations les plus marquées, considérant la différence entre la croissance totale et l'accroissement naturel. Au chapitre de sa démographie, les pertes nettes de la ville sont estimées à plus de 17 600 personnes entre 1861 et 1891⁵⁶. Celles-ci affectent davantage la population anglophone locale, notamment les Irlandais et les Anglo-protestants. À Québec, les entrepreneurs associés au grand commerce international sont majoritairement anglais ou écossais au milieu du XIX^e siècle. Le transfert des activités économiques et portuaires vers Montréal favorise le départ de ces élites britanniques⁵⁷. Quant aux Irlandais, ils subissent

⁵³ St-Hilaire et Drouin, « Les problèmes urbains », p. 228.

⁵⁴ Ce tableau est un résumé de celui de Vallières « Répartition de la population totale par secteurs de la ville et de la banlieue de Québec, 1795 à 1871, d'après les recensements paroissiaux et gouvernementaux, en nombre ». Ces données permettent de tracer un portrait global de la démographie urbaine de Québec et de son évolution au cours du siècle. Vallières *et al.*, *Histoire de Québec*, p. 855.

⁵⁵ Les banlieues sont constituées de deux groupes. Le premier est formé des populations à la Basse et à la Haute-Ville à l'ouest des limites de la cité jusqu'aux limites ouest de la paroisse Notre-Dame de Québec. Le second inclut les territoires de plus en plus urbains à l'ouest et au nord de la rivière Saint-Charles, des limites de la cité de Québec, à l'intérieur de la paroisse Notre-Dame de Québec et ensuite de la paroisse Saint-Roch après sa création.

⁵⁶ St-Hilaire et Marcoux, « Le ralentissement », p. 173.

⁵⁷ Lemelin, « Le déclin du port », p. 175.

les pertes d'emplois non-spécialisés qui s'y rattachent⁵⁸. Par ailleurs, lorsque la ville renoue avec la croissance industrielle après 1871, le portrait change. Entre 1860 et 1870, les hommes d'affaires francophones s'approprient des secteurs entiers dans les industries de la chaussure, du meuble, de la métallurgie, dans la construction navale, etc⁵⁹.

Tableau 4: Origines ethno-linguistiques et religieuses en 1851, 1861 et 1871⁶⁰

	Francophones	Anglophones		Catholiques	Protestants	Population totale
		Total	Irlandais			
1851	24 722	15 257	8 158	32 934	7 159	42 052 (48 780)*
1861	28 689	21 689	10 267	41 477	11 422	59 990 (63 080)*
1871	40 890	18 180	12 345	52 357	6 576	59 699 (62 884)*

*Voir note

Entre 1860 et 1900, la restructuration économique de la ville provoque une quasi-stagnation de la population. Comme le montre la tableau 4, la croissance démographique est faible chez les anglophones et modérée chez les francophones. Mais c'est réellement le déplacement des populations anglophones (anglo-écossaise et irlandaise) vers Montréal, l'Ouest canadien et vers d'autres villes de la côte Est américaine qui modifie profondément le paysage ethnolinguistique à Québec. De 40 % d'anglophones en 1851, ce groupe ne compte plus que pour environ 30 % en 1871 et 16 % en 1901. En observant le phénomène

⁵⁸ St-Hilaire et Marcoux, « Le ralentissement », p. 174.

⁵⁹ Courville, « À l'heure de l'industrie », Serge Courville et Robert Garon, dir., *Québec, ville et capitale*, Québec, Les Presses de l'Université Laval, Archives Nationales du Québec, Commission de la Capitale Nationale du Québec, Ville de Québec, 2001, p. 198-200.

⁶⁰ Les chiffres présentés dans le tableau 4 le sont uniquement à titre indicatif, et ce, afin de donner un aperçu de la composition démographique de la ville de Québec pour la période étudiée. Nous n'avons pas précisé de catégorie « autres » ni pour les origines ethno-linguistiques ni pour l'appartenance religieuse. Antonio Drolet, *La ville de Québec : histoire municipale*, Vol. III: *De l'incorporation à la Confédération (1833-1867)*, Québec, Société historique de Québec, 1967, p. 103. Nous avons préféré ces chiffres à ceux de Hare *et al.*, *Histoire de la ville*, puisqu'ils offrent des précisions sur la composition ethno-linguistique et religieuse. L'étude de Vallières *et al.*, *Histoire de Québec*, p. 855 offre une estimation plus précise du nombre total d'habitants, combinant plusieurs recensements gouvernementaux et paroissiaux. Nous avons tout de même choisi de conserver une partie des données de Drolet, puisqu'elles offrent davantage de détails. Nous les avons inscrits dans le tableau pour compléter les résultats de Vallières (*).

selon l'appartenance ethnolinguistique, il est particulièrement marqué chez les Irlandais : une diminution de 26 % entre 1881 et 1891⁶¹. La période à l'étude, soit les années 1850-1875, constitue donc un moment de transition marquant, alors que s'amorce le déclin rapide de la présence anglophone dans la ville.

Avec le développement des activités portuaires dans la première moitié du XIX^e siècle, l'installation d'immigrants irlandais catholiques dans le quartier Champlain marque le développement ethnolinguistique et social de la « Basse-Ville ». Déjà en 1834, le curé de la paroisse Notre-Dame évalue que sa paroisse comprend 23 343 habitants, dont 10 291 Canadiens français et 6 270 Irlandais. Cette présence irlandaise atteint un sommet en 1861, en comptant pour près du tiers de la population. Les immigrants irlandais catholiques appartiennent aux classes les plus pauvres et occupent des postes non-qualifiés en tant que journaliers ou débardeurs. Ces caractéristiques expliquent d'ailleurs leur établissement dans le quartier Champlain, adjacent au quartier portuaire. Ces nouveaux arrivants participent à la vie populaire et s'intègrent aux quartiers. De nombreuses veuves irlandaises tiennent des maisons de pension et des cabarets : en 1852, 11 des 37 débits de boisson de la rue Champlain sont au nom d'Irlandaises⁶².

Comme nous l'avons montré, la présence significative des anglophones, particulièrement ceux d'origine irlandaise catholique dans les milieux populaires, caractérise une bonne partie de la période 1850-1875. À partir des années 1870, un fort exode rural permet de renouveler la population francophone de la ville qui devient plus homogène dans la seconde moitié du siècle. Avec le départ des nombreux anglophones, la prépondérance francophone s'accroît de manière continue pour atteindre 85 % de la population en 1900⁶³. La diversité culturelle de la ville s'en trouve sensiblement réduite, si bien qu'elle revêt, au tournant du XX^e siècle, un caractère presque exclusivement francophone et catholique⁶⁴.

⁶¹ St-Hilaire et Marcoux, « Le ralentissement », p. 172.

⁶² Hare *et al.*, *Histoire de la ville*, p. 200.

⁶³ St-Hilaire et Marcoux, « Le ralentissement », p. 178-179.

⁶⁴ St-Hilaire et Marcoux, « Le ralentissement », p. 176.

Ainsi, la période 1850-1875 comprend à la fois des gonflements saisonniers causés par les activités portuaires et une démographie locale en transition. Ces changements occasionnent bien des préoccupations pour les populations et les autorités locales, plus particulièrement dans le quartier portuaire qui est la plate-forme par où transitent les « étrangers » dans la ville, mais aussi où s'installe la communauté irlandaise immigrante. La question des marins, presque essentiellement étrangers et majoritairement anglophones, renforce la perception cosmopolite du quartier portuaire. Pour aborder la question de la répression du désordre dans ce contexte, il faut prendre en compte cette mobilité, particulièrement pour les marins qui sont parfois plus susceptibles de passer à travers les mailles de la justice.

1.2 Une ville en ébullition : des institutions d'encadrement pour soulager l'indigence et maintenir l'ordre

Comme bien d'autres villes industrielles portées par la croissance et la prospérité commerciales, Québec doit composer avec les contraintes liées à l'expansion de son espace construit, à la densification, à l'insuffisance des infrastructures sanitaires, à la congestion de la circulation, etc. Entre 1800 et 1860, la population citadine est multipliée par sept, passant de 8 000 habitants à plus de 57 000 : l'espace urbain est ainsi doublé⁶⁵. Les problèmes en matière de santé publique émanent de l'entassement de la population et de l'insuffisance d'infrastructures sanitaires en matière de santé publique, ce qui entraîne les pires crises de mortalité dans l'histoire de la ville⁶⁶. À partir de 1860, la ville entre dans une période de restructuration économique et les problèmes structureaux sont aggravés par la dégradation des conditions matérielles des classes les plus pauvres de sa population⁶⁷. Les élites y voient un signe manifeste de la dégradation du tissu social et moral et perçoivent le milieu urbain comme un lieu désordonné justifiant d'importantes réformes quant à l'organisation des divers organismes municipaux, de l'appareil de justice et de la gestion du crime et de la pauvreté.

⁶⁵ St-Hilaire et Drouin, « Les problèmes urbains », p. 228.

⁶⁶ Parmi les nombreuses crises de mortalité au XIX^e siècle à Québec, neuf des pires crises surviennent entre 1830 et 1855, notamment lors des épidémies de choléra (1831-1832, 1834, 1849, 1854) et de typhus (1846-1847). St-Hilaire et Drouin, « Les problèmes urbains », p. 230.

⁶⁷ St-Hilaire et Drouin, « Les problèmes urbains », p. 228.

1.2.1 Des institutions pour soulager l'indigence

Au milieu du XIX^e siècle, la perception de la ville comme étant désordonnée émane des préoccupations grandissantes des élites urbaines. La pauvreté est un « problème » dont il faut disposer de manière particulière, de peur de contaminer le « tissu sain » de la population. Fecteau décrit le paupérisme comme « de plus en plus assimilé aux franges extrêmes de la dépravation populaire (plutôt qu'attribué aux méfaits de l'industrie), [qui] est devenu ce problème sans solution, le mot que l'on donne à ces irrécupérables de la liberté que sont les inaptes, les miséreux, les criminels⁶⁸ ».

En l'absence de *Poor Laws* comme en Grande-Bretagne ou d'un équivalent permettant de financer l'enfermement pour les personnes victimes de la pauvreté extrême, les gouvernements canadiens n'ont pas mis en place de systèmes alternatifs de charité publics et centralisés. Pour la prise en charge des pauvres, les autorités subventionnent partiellement plutôt les institutions⁶⁹ et associations privées et interviennent au mieux lors de désastres naturels, de dépressions économiques, d'épidémies, de famine ou d'importantes vagues migratoires⁷⁰. L'État québécois laisse une grande part de l'assistance sociale aux Églises et à la philanthropie laïque. Ces efforts s'inscrivent dans une dynamique plus large, celle de l'apparition d'une assistance essentiellement privée et personnalisée, fondée sur l'âge, le sexe, la classe sociale, la confession religieuse et l'ethnicité⁷¹. Dans le contexte portuaire, les populations de passage comme les migrants ou les marins ne disposent généralement pas de réseaux familiaux ou sociaux et l'assistance qu'on offre reste somme toute limitée.

⁶⁸ Jean-Marie Fecteau, « La dynamique sociale du catholicisme québécois au XIX^e siècle : Éléments pour une réflexion sur les frontières et les conditions historiques de possibilité du "social" », *Histoire sociale/Social history*, 35, 70 (2002), p. 503.

⁶⁹ À titre d'exemple, l'Hôpital général s'occupe des invalides inaptes au travail, des indigents, des vieillards et des enfants issus des classes pauvres de la société.

⁷⁰ D'Amico, « La perception des marginaux », p. 74-75.

⁷¹ Pour un tableau exhaustif des institutions de secours mutuel et d'assistance sociale à Québec, voir « Principales institutions de secours mutuels et d'assistance sociale à Québec, privées ou religieuses, 1789-1870 » dans Vallières *et al.*, *Histoire de Québec*, p. 887-888.

1.2.1.1 L'assistance aux migrants et aux immigrants

L'immigration massive d'anglophones au XIX^e siècle ébranle les structures d'assistance à Québec. À partir des années 1830, la circulation de centaines de milliers de migrants provoque des vagues successives d'épidémies se propageant à travers le Canada. Le rôle de l'immigration comme vecteur des maladies est rapidement établi, ce qui mène les autorités coloniales à transférer la station de quarantaine des nouveaux arrivants du port de Québec à Grosse-Île en 1832. Arrivant sans emploi ni réseau social dans la ville, les migrants et immigrants sont plus à risque de se retrouver en situation de vulnérabilité. Après la traversée, plusieurs femmes célibataires ou veuves sont réduites à la mendicité et parfois à la prostitution pour survivre. Entre 1850 et 1870, les prostituées anglophones, pour la plupart d'origine irlandaise, comptent pour plus de la moitié des arrestations dans les bordels⁷². Le drame humain est affligeant: des veuves et des orphelins⁷³ laissés à eux-mêmes après la traversée, sans compter les problèmes sanitaires croissants et la pauvreté endémique.

Les services publics sont à la fois submergés par la menace épidémique et par l'afflux croissant de migrants⁷⁴. Les statistiques de l'agent de l'immigration de Québec indiquent que sur près de 74 000 immigrants arrivés en 1847, un peu moins de 7 000 avaient reçu de l'assistance⁷⁵. En 1849, le Bureau de Santé exige du Conseil de ville l'usage de l'ancienne douane au Cul-de-sac afin d'y établir un hôpital pour les marins et les immigrants. Cette mesure permet de suppléer, surtout pendant la période estivale, aux soins offerts par les seules institutions de prise en charge que sont l'Hôtel-Dieu et l'Hôpital Général. Le Conseil étudie la possibilité d'investir dans l'amélioration du système de drainage, tandis que le Bureau de Santé s'assure qu'après l'inspection médicale, les immigrants passés par Grosse-

⁷² Boulianne, « La répression des bordels », p. 46.

⁷³ Belley, « Un exemple de prise en charge ».

⁷⁴ Dès 1823, on tente d'isoler les immigrants de la population saine, mais la quarantaine se fait dans le port même, et encore seulement dans le cas où les immigrants portent les symptômes évidents de maladie. Au cours de l'hiver 1836-1837, un grand nombre de familles d'immigrants, comptant 190 personnes pauvres, furent recueillies à l'hôpital de la rue Saint-Jean, transformé en refuge. L'encombrement et le manque d'hygiène sont tels que se déclare une épidémie de fièvre typhoïde. Les morts sont déjà nombreux alors que se déclare un incendie le 4 mars 1837. Une centaine de rescapés sont recueillis à l'hôpital de la Marine. Société historique de Québec, *La ville de Québec: histoire municipale*, Québec, Société historique de Québec, 1967, p. 72.

⁷⁵ Marianna O'Gallagher, *Grosse-Île, porte d'entrée du Canada: 1832-1937*, Québec, Carraig Books, 1987, p. 48.

Île séjournent le moins de temps possible à Québec, les encourageant plutôt à poursuivre leur route vers l'intérieur des terres. Les retours fréquents de la maladie occasionnent des dépenses extraordinaires pour la ville et révèlent à plusieurs reprises l'insuffisance et l'inefficacité des ressources publiques⁷⁶.

Fondée en 1818, la Société des immigrants de Québec prend en charge les nouveaux arrivants au moment de leur entrée et pendant leur séjour dans la ville de Québec⁷⁷. Elle fournit conseil, information, logement, alimentation et assistance à ceux qui veulent poursuivre à l'intérieur du pays⁷⁸. Les autorités gouvernementales passent par l'entremise de la Société afin d'assumer le coût de transport des familles immigrantes nécessiteuses vers l'intérieur des terres. Plusieurs milliers d'immigrants débarqués à Québec voient leur passage de Québec à Montréal ou ailleurs ainsi payé⁷⁹. La Société des immigrants était vouée à l'assistance temporaire et au transit des immigrants, mais pas à leur intégration durable dans la ville. À partir des années 1840, la Société des immigrants fait place à des sociétés patriotiques fondées sur des bases ethniques pour s'occuper des immigrants pauvres qui n'ont pas pu poursuivre leur route⁸⁰.

Au XIX^e siècle, la mise en place d'institutions confessionnelles de support aux pauvres est un processus occidental. À cet égard, Fecteau explique que c'est parce que « la conception libérale de la pauvreté non seulement permet, mais exige que ses modes de prise en charge soient relégués au dynamisme propre de la société civile » que l'Église a disposé d'un espace nécessaire à son implantation sociale, un espace encore peu occupé par d'autres acteurs⁸¹. Au Bas-Canada, les institutions catholiques y jouent un rôle central. Le milieu du XIX^e siècle est marqué par le développement d'organisations établies sur des bases plus stables : à Québec, on note par exemple des associations de laïques catholiques œuvrant

⁷⁶ Société historique de Québec, *La ville*, p. 73-76.

⁷⁷ Claude Galarneau, « Sociabilité et associations volontaires à Québec, 1770-1859 », *Les Cahiers des dix*, 58 (2004), p. 179.

⁷⁸ Hare *et al.*, *Histoire de la ville*, p. 205.

⁷⁹ Hare *et al.*, *Histoire de la ville*, p. 204-205.

⁸⁰ O'Gallagher, *Grosse-Île*, p. 48.

⁸¹ Fecteau, « La dynamique sociale », p. 509.

dans la Société Saint-Vincent-de-Paul⁸² et les congrégations religieuses⁸³ (Sœurs du Bon-Pasteur, Sœurs de la Charité de Québec, etc.).

Dans le premier tiers du XIX^e siècle, il existe à Québec une certaine collaboration entre les réseaux des sociétés patriotiques fondées sur des bases ethniques⁸⁴. Or, dans la seconde moitié du XIX^e siècle, l'historien Patrick Donovan parle d'un « durcissement des frontières ethnoreligieuses⁸⁵ » pour expliquer la diminution de la collaboration entre catholiques et protestants, mais aussi entre catholiques anglophones et francophones. En résultent trois communautés aux frontières bien définies dans la seconde moitié du XIX^e siècle : la majorité francophone catholique, une communauté anglophone catholique importante fortement irlandaise et une minorité anglophone protestante⁸⁶. Dans notre étude portant sur la répression des « individus désordonnés » entre 1850 et 1875, les groupes ethno-religieux dont nous traitons sont principalement des Canadiens français catholiques, des Irlandais catholiques ou des Irlandais protestants, bien qu'on y trouve des membres de tous les groupes ethno-religieux principaux de ville, y compris les protestants d'origine anglaise et écossaise.

Les sociétés nationales et de bienfaisance anglophones se regroupent essentiellement sur une base confessionnelle et nationale et se multiplient : la *Saint Andrew's Society* pour les Anglais et les Gallois, la *Saint Andrew's Society* du même nom pour les Écossais et la *Saint Patrick Society* pour les Irlandais⁸⁷. Des scissions surviennent parmi ces groupes, ce qui incitera les Irlandais protestants à fonder la *Irish Benevolent Society*⁸⁸. Ces différents

⁸² Des « hommes charitables » dispensent surtout une assistance à domicile après la visite des familles et ce, au cas par cas.

⁸³ Ce sont surtout des congrégations féminines qui œuvrent dans le champ des services, surtout des « secours » et des soins en institutions.

⁸⁴ Il faut néanmoins mentionner que la Société compatissante des dames de Québec et la *Quebec Ladies Benevolent Society* acceptent de secourir des personnes de diverses confessions religieuses avant le « durcissement des frontières ethnoreligieuses » démontré par Donovan. Patrick Donovan, « Mouvement des frontières ethniques et religieuses dans les organismes d'assistance anglophones de la région de Québec : Analyse historique du Saint Brigid's Home et du Ladies' Protestant Home », *Cahiers de l'ÉDIQ*, 3, 1 (2016), p. 33-56.

⁸⁵ Donovan, « Mouvement des frontières », p. 37.

⁸⁶ Donovan, « Mouvement des frontières », p. 37.

⁸⁷ Donovan, « Mouvement des frontières », p. 36.

⁸⁸ Galarneau, « Sociabilité et associations », p. 181.

organismes répondent aux besoins diversifiés des communautés qu'ils desservent. La nécessité d'un refuge pour femmes irlandaises mène à la création du *St. Brigid's Asylum* en 1856, qui prend par la suite le nom de *St. Brigid's Home*⁸⁹. Dans un mouvement d'extension des services sociaux privés à d'autres clientèles, le *St. Brigid's* devient un refuge pour femmes, personnes âgées, ouvrières et qui accueille également, au fil des années, des centaines d'enfants⁹⁰.

Le développement de ces réseaux d'assistance ne parvient pas à combler l'ensemble des besoins criants associés à la pauvreté. La pratique de la charité est à l'époque fortement orientée par la vision distinguant le « bon pauvre » du « mauvais pauvre ». Les élites politiques et religieuses concluent que le problème des pauvres en ville doit être abordé selon la responsabilisation individuelle et la moralisation des comportements pour régulariser et contrôler la société. Selon les tenants de cette pensée réformiste⁹¹, la charité étatique est arbitraire et contre-productive puisqu'elle rend les pauvres plus dépendants. Même insuffisante, la pratique de la charité doit rester volontaire afin qu'elle demeure une affaire de conscience individuelle et d'obligation morale⁹². En vertu de cette vision de la pauvreté, le « bon pauvre » n'est pas tenu responsable de sa situation puisqu'il détient une raison valable de ne pas travailler, que ce soit en raison de l'âge ou de la maladie. A contrario, le « mauvais pauvre » est apte à travailler, mais sa précarité est entretenue par ses vices moraux ou sa non-prévoyance. Contrairement au pauvre méritant, il n'a le droit à la charité qu'en retour d'une part de travail⁹³. La situation d'appauvrissement des classes ouvrières devient un enjeu de taille, considérant l'émergence d'un réel besoin d'entraide et de sécurité chez les travailleurs, qu'ils soient non-qualifiés ou qualifiés.

⁸⁹ Au départ, ce sont les Sœurs de la Charité de Québec qui sont en charge du *St. Brigid's*, mais elles partent après un an à cause d'un conflit avec l'administration concernant notamment le choix de la main d'œuvre. La direction la veut exclusivement d'origine irlandaise. En 1877, un accord est passé: au moins quatre sœurs irlandaises sont affectées au sein du personnel. Il faut rappeler que les Sœurs de la Charité constituent un ordre influent, mais dont les origines canadiennes-françaises ne conviennent pas au *St. Brigid's*. Donovan, *Saint Brigid's*, p. 5-9.

⁹⁰ O'Gallagher, *Saint Brigid's*, p. 27.

⁹¹ Les élites politiques et religieuses ont comme objectif d'implanter les valeurs sociales du groupe dominant dans l'esprit des contrevenants afin de les réformer. Elles associent les notions de crime et de péché en opposition avec celles de moralité et de civisme. D'Amico, « La perception des marginaux », p. 25.

⁹² D'Amico, « La perception des marginaux », p. 75.

⁹³ D'Amico, « La perception des marginaux », p. 78.

1.2.1.2 La prise en charge des ouvriers portuaires et des marins

Aux sociétés patriotiques fondées sur des bases ethniques s'ajoutent des sociétés de secours mutuel à la fin du XVIII^e siècle, lesquelles fleurissent pendant le XIX^e siècle. La mutualité est alors la principale organisation d'économie sociale qui se développe dans les communautés ouvrières urbaines⁹⁴. Fondées sur la démocratie associative, elles se distinguent des œuvres de bienfaisance et s'organisent sur un modèle d'entraide égalitaire et populaire⁹⁵. À Québec, des débardeurs, majoritairement irlandais, fondent la Société de bienfaisance des journaliers de navires en 1857. Cette association a pour but de constituer un fonds de secours pour les journaliers accidentés, sorte d'assurance mutuelle⁹⁶ venant en aide aux familles réduites à la misère par la maladie ou la mort d'un de leurs membres⁹⁷.

Malgré la multiplication des organismes d'assistance, très peu d'aide est fournie aux marins. Les autorités se contentent de limiter la durée de leur séjour dans la ville en leur apportant de l'aide médicale. Cette aide revient d'abord aux autorités gouvernementales et se traduit par un contrôle sanitaire resserré, notamment avec l'établissement de l'Hôpital de la marine et des émigrés⁹⁸. En 1831, le gouvernement du Bas-Canada autorise sa construction dans le faubourg Saint-Roch. Son ouverture le 20 juillet 1834 vient pallier à la fermeture la même année de l'Hôpital des Immigrés sur la rue St-Jean⁹⁹.

⁹⁴ À ce propos, Benoit Lévesque et Martin Petitclerc expliquent comment les mutualités deviennent ces « familles fictives » permettant de « renforcer le tissu social face aux pressions exercées par la transition au capitalisme et à l'urbanisation ». Benoit Lévesque et Martin Petitclerc, « L'économie sociale au Québec à travers les crises structurelles et les grandes transformations (1850-2008) », *Économie et Solidarités*, 39, 2 (2008), p. 18.

⁹⁵ À ce titre, consulter la partie « Entre l'autonomie communautaire et l'intégration au marché (1850-1890) » Lévesque et Petitclerc, « L'économie sociale », p. 17-19.

⁹⁶ Dans sa brochure relatant l'histoire paroissiale près du Cap-Blanc, H. Provost mentionne que la Société s'engage à verser aux familles une indemnité qui permet une inhumation décente. Elle n'est pas considérable, à peine cinquante dollars, mais elle est d'une précieuse assistance dans de nombreux cas. Provost, *Notre-Dame-de-la-Garde*, p. 205.

⁹⁷ Hare *et al.*, *Histoire de la ville*, p. 276.

⁹⁸ Parmi les admissions, on recense près de 600 décès entre 1851 et 1889. St-Hilaire et Drouin, « Les problèmes urbains », p. 233.

⁹⁹ Même si sa construction ne s'achève qu'au printemps 1835, l'établissement ouvre ses portes en 1834 en raison de la virulence des épidémies de choléra. Son financement est assuré par une taxe d'entrée dont doivent s'acquitter les navires à leur arrivée au port. « Hôpital de la marine [1834-1889] », *Guide des archives hospitalières de la région de Québec 1639-1970*, Bibliothèque et Archives nationales du Québec. En ligne : http://www.banq.qc.ca/ressources_en_ligne/instruments_rech_archivistique/hopitaux/marine.html (consulté le 16 novembre 2016); Sylvio Leblond, « L'hôpital de la marine de Québec », *L'Union médicale du Canada*, 80 (1951), p. 616-626.

L'Hôpital de la marine est établi à l'origine pour recevoir les immigrants et les travailleurs du secteur maritime. Or, ces derniers ne constitueront pas la totalité de la clientèle reçue¹⁰⁰. Le ralentissement de l'immigration et la diminution de l'ampleur des épidémies permettent à l'hôpital d'ouvrir ses portes au reste de la population à partir de 1859¹⁰¹.

Un portrait sommaire des différents types d'assistance pendant la période à l'étude permet de constater que les ressources pour aider sont insuffisantes et ce, en dépit des efforts substantiels déployés en matière d'assistance médicale. De ce fait, la prison devient le dernier filet auquel peuvent s'accrocher les classes les plus pauvres. Dans un contexte portuaire, les organismes et institutions d'assistance doivent composer avec des populations de passage et immigrantes. Contrairement aux résidents arrêtés pour désordre, davantage susceptibles de pouvoir compter sur les traditionnels réseaux de parenté ou de voisinage, les nouveaux arrivants irlandais, marins et autres étrangers arrêtés pour ivresse ou vagabondage dans les rues de la ville ne possèdent pas de telles ressources. Ce faisant, ils finissent bien souvent par s'entasser dans les cellules de la prison commune.

1.2.2 Des institutions pour maintenir l'ordre public

Dans cette partie, nous verrons comment les autorités politiques et judiciaires mettent en place des dispositifs de contrôle du désordre dans un contexte portuaire. Déjà pour le désordre des marins, les élites locales réclament depuis 1852 la création d'un tribunal destiné aux affaires portuaires en Basse-Ville¹⁰² qui, à défaut de contenir le désordre, limiterait leur visibilité dans la ville. Comme il est indiqué dans la citation en exergue au début de l'introduction, « [t]he disfigured, tattered remains of a night's debauch would not

¹⁰⁰ Par exemple, l'hôpital accueille des femmes enceintes célibataires dont les nouveau-nés sont transférés vers un établissement à Montréal. Johanne Daigle *et al.*, « Hôpital de la marine (07/1834-1890) », *Naître et grandir à Québec 1850-1950*, Centre interuniversitaire d'études québécoises, 2008. <http://expong.cieq.ca/institution.php?-institution=137>, consulté le 2 février 2016.

¹⁰¹ À partir de 1866, les Sœurs de la Charité de Québec sont responsables de l'établissement et en 1870, celui-ci abrite une école de réforme des Soeurs du Bon-Pasteur de Québec. En 1876, il est renommé Hospice Saint-Charles. Daigle *et al.*, « Hôpital de la marine », consulté le 2 février 2016.

¹⁰² La Cour de Police existe déjà, mais ce tribunal siège en Haute-Ville.

then necessarily be paraded, at noon-day, though the streets in gangs as they are now ; and justice would be even more speedy... »¹⁰³

À partir de la fin du XVIII^e siècle, les crimes deviennent le « crime », et plus exactement un problème social¹⁰⁴. À partir des années 1810, une véritable mutation¹⁰⁵ s'effectue dans l'organisation de la justice, dans le sens d'un vaste processus de rationalisation du système de prise en charge du crime. À partir du début du siècle, l'emprisonnement sommaire des marginaux de la société devient une « caractéristique habituelle de la vie urbaine de la colonie, surtout durant les années 1820, et peut-être un peu plus à Québec qu'à Montréal¹⁰⁶ ». En plus de la hiérarchisation des cours judiciaires et une refonte systématique des lois pénales, le système de police se transforme en un organe bureaucratique occupant d'abord les grands centres urbains pour ensuite s'étendre progressivement aux campagnes¹⁰⁷. Le corps de police semble s'intégrer à la vie urbaine, faisant partie d'un vaste projet disciplinaire et de répression contre des marginaux¹⁰⁸.

1.2.2.1 Une police professionnelle

À partir du début du XIX^e siècle, Québec et Montréal se dotent progressivement de forces policières professionnelles. Dans son étude générale sur l'histoire de la police au Canada, Greg Marquis affirme que la restructuration des structures policières au XIX^e siècle est grandement inspirée des modèles impériaux britanniques¹⁰⁹. En Grande-Bretagne, l'institutionnalisation de la « nouvelle police¹¹⁰ » émane de la réorganisation des forces

¹⁰³ Précisons que le programme éditorial du journal *The Morning Chronicle* est orienté selon les intérêts commerciaux britanniques.

¹⁰⁴ Fecteau, *La liberté du pauvre*, p. 148-153.

¹⁰⁵ Fyson a montré que ce changement se produit à partir des années 1810, et notamment à Québec. Fyson, *Magistrats, police et société*.

¹⁰⁶ Fyson spécifie qu'à partir de la décennie 1810 l'emprisonnement sommaire devient pratique courante. Fyson, *Magistrats, police et société*, p. 523.

¹⁰⁷ Fyson, *Magistrats, police et société*, p. 545.

¹⁰⁸ Dufresne, « La police, le droit pénal et le crime », p. 120-130.

¹⁰⁹ Greg Marquis, *Policing Canada's Century: A History of the Canadian Association of Chiefs of Police*, University of Toronto Press, Toronto, 1993, p. 12-39.

¹¹⁰ Fyson, *Magistrats, police et société*, p. 236; Donald Fyson, « La police au Québec, 1760-1878: des modèles impériaux dans une colonie nord-américaine », Vincent Denis et Catherine Denys, dir., *Polices d'Empires: XVIII^e-XIX^e siècles*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2012, p. 194; Clive Emsley, *The English Police. A Political and Social History*, London, Longman, 1996, p. 24; Dufresne, « La police, le droit pénal et le crime », p. 422.

policieuses anglaises sous le ministre Robert Peel en 1829. Au Canada, en réaction aux Rébellions (1837-1838), deux corps de police relevant des instances gouvernementales sont constitués en 1838 par l'ordonnance de Lord Durham¹¹¹. Or, même si l'historiographie canadienne a longtemps retenu la thèse de la désorganisation et de l'inefficacité du système d'ordre à l'époque coloniale, les historiens réévaluent le moment d'apparition de la « nouvelle police » bien avant 1829¹¹².

Comme le souligne Fyson, la transition entre l'ancienne et la nouvelle police se fait progressivement et non sans difficultés. Contrôlée par l'administration coloniale et inspirée des modèles londoniens et irlandais, cette police moderne ne dure pas longtemps après les Rébellions. Il se crée un véritable « fossé entre les structures théoriques de la police selon la législation coloniale et celles qui sont réellement implantées dans la colonie¹¹³ ». En prenant en compte les réalités coloniales, Fyson note l'instabilité marquée des structures policières dans la colonie. Entre 1760 et 1878, il distingue neuf phases d'organisation policière au Québec¹¹⁴. À partir de 1843, les nouvelles forces policières ne relèvent essentiellement que des gouvernements municipaux. À la fin des années 1860, après des tentatives de restaurer la Police provinciale, la police au Québec « revient [...] à l'ancien système, fondé sur les initiatives locales¹¹⁵ ».

La fonction de police se consolide et se rationalise dans les grands centres urbains par la mise en place d'une force constabulaire salariée dotée d'une discipline militaire, de casernes et d'un uniforme qui marque une distance vis-à-vis de la population¹¹⁶. À partir des années 1810, une politique de plus en plus répressive est appliquée par les autorités contre les personnes dites « déréglées »¹¹⁷. En plus du maintien de l'ordre public impliquant la sanction de l'ivresse, de l'errance, de la désobéissance ou de la violence, les policiers doivent faire respecter les divers règlements de la cité. La nécessité de contrôler le désordre

¹¹¹ 2 Victoria (1) c.2 (1838).

¹¹² Fyson, *Magistrats, police et société*, p. 234; Fyson, « La police au Québec », p. 95-113.

¹¹³ Fyson, « La police au Québec », p. 103.

¹¹⁴ Dans son étude, Fyson fournit un tableau exhaustif des différentes phases d'organisations policières. Fyson, « La police au Québec », p. 112-113.

¹¹⁵ Fyson, « La police au Québec », p. 107.

¹¹⁶ Fecteau, *La liberté du pauvre*, p. 148-153.

¹¹⁷ Dufresne, « La police, le droit pénal et le crime », p. 422.

urbain se fait également sentir en matière de circulation et de voirie, d'inspection de salubrité publique, de surveillance des marchés et de contrôle des établissements comme les auberges, tavernes et bordels. La police est rapidement transfigurée par des principes utilitaristes qui en font une force d'ordre social¹¹⁸. De 1838 à 1843, les corps de police de Québec et de Montréal emploient jusqu'à 158 hommes, desquels 83 sont assignés aux postes situés sur les rues Champlain et Saint-Pierre. Or, le nombre de constables dédiés aux activités portuaires diminue dans les années suivantes : on compte 28 hommes en 1847 et 30 en 1853¹¹⁹. Ces policiers requièrent parfois l'assistance des forces militaires afin d'intervenir lors d'émeutes ou d'affrontements violents comme ceux survenus entre 1855 et 1868 et opposant les débardeurs irlandais et canadiens-français¹²⁰. Le désordre occasionné par les émeutes des débardeurs est de l'ordre des relations de travail entre groupes ethnolinguistiques, ce qui nous mène également à les comparer sur le plan de la criminalité.

À cet effet, la dimension ethno-religieuse et en particulier, la surreprésentation des Irlandais, dans la petite criminalité à Québec comme à Montréal, représente un sujet essentiel de notre étude. Turcotte montre que les contemporains ont présumé des Irlandais une tendance plus criminelle nécessitant une surveillance policière accrue afin « d'encadrer plus fortement le quartier Champlain que les autres secteurs de la ville¹²¹ ». Ainsi, c'est à partir de 1858 qu'un système « quartier par quartier » est adopté pour l'ensemble de la ville, entraînant une division en cinq districts¹²². Turcotte montre également que les conflits entre policiers et citoyens dans la ville à la fin du XIX^e siècle sont davantage causés par l'exercice de l'autorité policière, plus particulièrement lorsqu'il est question de réprimer l'ivresse, que par les tensions existantes entre les francophones et les anglophones¹²³.

L'avènement de cette « nouvelle police » n'a pas comme effet de diminuer le crime ni de changer le rapport au désordre. Fyson note à cet effet que les politiques répressives envers les « personnes déréglées » s'affermisssaient bien avant la réorganisation de la police.

¹¹⁸ McCulloch, « Most Assuredly Perpetual Motion », p. 109.

¹¹⁹ St-Hilaire et Drouin, « Les problèmes urbains », p. 234.

¹²⁰ St-Hilaire et Drouin, « Les problèmes urbains », p. 235.

¹²¹ Turcotte, « Les conflits entre policiers », p. 34.

¹²² McCulloch, « Most Assuredly Perpetual Motion », p. 104, 106-107.

¹²³ Turcotte, « Les conflits entre policiers », p. 120.

Désormais professionnelle et bureaucratique, elle se « mesure au crime¹²⁴ », en rendant des comptes par le biais de rapports annuels et de statistiques. Or, devant l'augmentation apparente du crime, elle révèle son impuissance « devant ces désordres qui sont des composantes de la vie urbaine¹²⁵ ». Dufresne conclut que « les espoirs de répression dont elle était porteuse se tournaient maintenant en gestion spatiale de désordres urbains qui lui résistent¹²⁶ ». En 1854, le rapport des causes amenées devant l'Inspecteur et surintendant de police indique que sur 3 363 personnes, 1 737 ont été arrêtées relativement au désordre public, dont 664 marins¹²⁷. Le 31 décembre 1858, le rapport du chef de police montre que 92 % des 2 592 personnes arrêtées pendant l'année, à savoir pour vagabondage, ivresse, prostitution et autres infractions, sont liées au désordre¹²⁸. Le contrôle de l'espace urbain traduit les préoccupations des élites et donne également naissance à un système de justice plus efficace pour répondre au « problème urbain ».

1.2.2.2 Une police fluviale

Avec le développement du port, des institutions sont créées afin d'assurer la régulation de ses activités¹²⁹, ainsi que la gestion de la navigation et des marchandises. La discipline maritime devient un enjeu économique et commercial pour les compagnies et les capitaines de navire, notamment en ce qui concerne la désertion des marins. Contrôler la main-d'œuvre est essentiel afin d'assurer la prospérité portuaire : d'un côté, les autorités locales tentent de maintenir l'ordre social en réprimant les marins désordonnés, d'un autre côté, ils souhaitent également agir contre les délits des marins dans la sphère professionnelle,

¹²⁴ Dufresne, « La police, le droit pénal et le crime », p. 432.

¹²⁵ Dufresne, « La police, le droit pénal et le crime », p. 431.

¹²⁶ Dufresne, « La police, le droit pénal et le crime », p. 431.

¹²⁷ Sur les 3 363 personnes, 511 sont arrêtés pour des crimes relatifs à la discipline maritime et 1 115 pour d'autres types d'offenses. À la différence du Recorder l'Inspecteur et surintendant de police entend aussi les enquêtes préliminaires pour des causes qu'il peut soit classer, soit juger sommairement lui-même, soit renvoyer devant une autre instance comme les Sessions trimestrielles ou le Banc de la Reine. C'est pourquoi on ne peut pas simplement additionner les statistiques de toutes ces instances, car il y aurait des dédoublements.

¹²⁸ À noter, ces chiffres ne comprennent pas les arrestations relatives à la discipline maritime des marins. *Archives de la ville de Québec*, CC SP VM 7-3-3-1: « Report, Chief of Police », 31 décembre 1858. Dans Dufresne, « La police, le droit pénal et le crime », p. 433.

¹²⁹ À ce titre, les tribunaux de la vice-amirauté de Québec et la Maison de la Trinité assurent le contrôle de la navigation sur le Saint-Laurent depuis l'entrée dans le golfe jusqu'à Portneuf en amont. La Maison de la Trinité laisse place en 1858 à la Commission du Havre pour l'administration et la gestion du port. Victoria 23, 1858, chapitre 32. Camu, « Le déclin du port », p. 260.

notamment au chapitre du manque au devoir et de la désertion. Tel qu'établi par l'ordonnance de police en 1838, le contrôle du désordre public revient officiellement à la police municipale. Cependant, l'espace portuaire, avec ses quais et navires, complexifie la situation tant sur les plans juridique que pratique pour les autorités locales.

Une police fluviale¹³⁰ est ainsi créée à Québec en 1839, notamment grâce aux pressions exercées par les compagnies et les maîtres de navires sur les autorités gouvernementales. Ce nouveau corps policier est chargé du maintien de l'ordre sur les quais et à bord des navires et perçoit les divers droits d'entrée dont les capitaines doivent s'acquitter. Avec l'accroissement plus tardif de ses activités portuaires, Montréal se dote également d'un tel corps de police en 1851. Celui de Québec emploie au départ une douzaine d'hommes, pour finir à une cinquantaine au milieu des années 1870¹³¹. Possédant une flottille de petites embarcations et éventuellement un *steam yacht*, il passe la grande majorité de son temps sur l'eau, patrouillant dans les enclaves portuaires en chaloupe afin de prévenir le vol de bois de flottage ou d'embarcations et le transbordement illégal de marins déserteurs vers le port. Il procède également à l'arrestation des clandestins à bord des navires¹³².

La police fluviale de Québec arrête presque exclusivement des marins, concentrant ses efforts sur les quais et les navires. Toutefois, cela ne l'empêche pas de mener des arrestations dans les rues de la ville quand elle poursuit des déserteurs. Pour les années 1869 à 1889¹³³, elle procède à l'arrestation de 9 569 marins. Annuellement, le nombre d'arrestations varie entre 400 et 700 marins. Les chiffres les plus élevés sont atteints dans les années 1876 et 1877¹³⁴.

¹³⁰ Pour une étude récente sur le sujet, Donald Fyson et Florence Rousseau, « Local Policing and Transnational Offenders: Police, Courts, Prisons, and Seamen in Nineteenth-Century Quebec City », communication inédite, European Social Science History Conference, Valence, 2016.

¹³¹ Fyson et Rousseau, « Local Policing ».

¹³² Entre 1885 et 1887, la police fluviale est responsable de l'arrestation de plusieurs dizaines de clandestins à bord des navires amarrés à Québec.

¹³³ Sauf 1883 et 1884, nous n'avons pas les données.

¹³⁴ 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)], [Vol. 24, No. 7 (1891)].

En plus de la discipline maritime, la police fluviale intervient dans diverses situations afférentes au contrôle des marins. Comme la police municipale, elle offre le refuge pour la nuit¹³⁵. Entre 1872 et 1889, cette pratique représente en moyenne près de 9 % des arrestations de marins. Cette proportion augmente et s'établit à 19 % en 1885 et à 17,5 % en 1886¹³⁶.

Sous l'égide du surintendant et inspecteur de police¹³⁷, le mandat de la police fluviale est complémentaire aux efforts des autorités locales en matière de désordre dans le secteur portuaire. Entre 1842 et 1851, la police fluviale devient partiellement sous le contrôle de la Chambre de Commerce de Québec (*Quebec Board of Trade*), cette dernière représentant les intérêts des compagnies locales. Le financement de cette police est alors assuré par une taxe volontaire sur la navigation. Mentionnons toutefois que la Chambre de Commerce n'a pas les mêmes préoccupations que les compagnies de la marine marchande britannique, notamment en ce qui concerne la désertion des marins¹³⁸. En 1851, le gouvernement reprend le contrôle de la police fluviale.

Même si elle n'est pas une police privée, ses activités ainsi que son financement suggèrent néanmoins qu'elle agit à ce titre. Selon les rapports annuels du service de 1869 à 1875, près de trois arrestations sur quatre concernent la discipline maritime des marins¹³⁹ : désertion, manque au devoir, refus d'obéir, etc. Au XIX^e siècle, ce genre de « protection des intérêts

¹³⁵ Nous avons constaté que le recours à la station de police ou à la prison comme refuge pour la nuit est une pratique courante pendant la période, plus particulièrement pour les femmes. Or, il est étonnant de constater que la pratique est également répandue chez les marins comme le montrent les rapports d'arrestations de la police fluviale. Sur l'utilisation des cellules des stations de police comme refuge, voir Marcela Aranguiz, *Vagabonds et sans abris à Montréal : perception et prise en charge de l'errance, 1840-1925*, Montréal, RCHTQ, 2000, p. 33-38.

¹³⁶ À noter que cette augmentation n'est pas relative à une hausse du nombre de confessions volontaires, mais à une diminution radicale d'arrestations pour discipline maritime et désordre à partir de 1885.

¹³⁷ La direction de la police riveraine est assurée par un chef de police, qui jusqu'en 1858, également le chef de la police municipale. Les champs de compétence de ces deux corps policiers demeurent néanmoins clairement séparés l'un de l'autre. Fyson et Rousseau, « Local Policing ».

¹³⁸ Les constructeurs de navires locaux encourageaient la pratique du *crimping* afin de pourvoir aux besoins d'équipage de leurs propres navires envoyés en Angleterre. Fyson et Rousseau, « Local Policing ».

¹³⁹ Pour les années 1869-1875, 70,2 % des arrestations concernent la discipline maritime. 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)].

commerciaux transatlantiques » n'est pas un trait prépondérant au sein des autres corps de police dans le monde britannique¹⁴⁰.

Contrairement à Québec, la police fluviale de Montréal se consacre au maintien de l'ordre public dans le port : en 1870, moins de 20% des 400 arrestations qu'elle effectue concernent la discipline maritime¹⁴¹. À Québec, le désordre public est l'affaire des forces municipales. De ce fait, la distinction entre la police municipale et la police fluviale semble plus claire. Ailleurs au Canada, même les ports atlantiques importants comme Halifax et Saint-John ne possèdent pas de police spécialisée pour le port. Cette responsabilité échoit directement aux forces municipales.

À Québec, les activités de la police fluviale ne se limitent pas seulement à l'arrestation. On dénote le caractère privé de cette police à travers son rôle de protection de la main-d'œuvre maritime. À partir de 1880, la police fluviale indique dans ses rapports annuels le nombre de marins escortés dans la ville¹⁴². Entre 1880 et 1890, la moitié des interventions concerne leur escorte d'un point à l'autre de la ville¹⁴³. En contrôlant leurs allées et venues, cette protection policière a pour but de prévenir le racolage des matelots par les débaucheurs (*crimps*).

Cette protection est offerte entre les navires et les établissements comme le *Shipping Office*, le *Board of Trade*, les hôpitaux, les stations de police, les cours de justice, la prison, les *boarding houses*, etc. Évidemment, cet encadrement dénote la valeur économique que représente la main-d'œuvre maritime à l'époque. En plus d'offrir une protection contre le

¹⁴⁰ Le contexte local influence la manière dont se spécialisent les différentes polices fluviales dans le monde britannique à l'époque. Par exemple, à Liverpool, la « marine police » s'occupe principalement des vols de marchandises sur les quais et les bateaux. À Hong Kong, la police fluviale agit contre la piraterie. Fyson et Rousseau, « Local Policing ».

¹⁴¹ Fyson et Rousseau, « Local Policing ».

¹⁴² Après le décompte des arrestations de marins pour discipline maritime et pour désordre, le bas des rapports annuels comporte cette nouvelle section à partir de 1880: « To the above amount of arrests should be added the following number of seamen who have also received the services and care of the River Police, as hereinafter mentioned ». La notion de « services and care » dénote le rôle d'escorte assuré et mis de l'avant par la police fluviale.

¹⁴³ 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)].

débauchage, la police fluviale escorte les marins qui doivent se rendre à l'hôpital et s'occupe des marins naufragés pour le compte du *Board of Trade*.

Tableau 5: Nombre de marins escortés selon les rapports annuels de la police fluviale, 1880-1890¹⁴⁴

	1880	1881	1882	1883	1887	1888	1890	Total
Seamen and their effects put on board their respective ships from shipping office	1194	1006	1126	619	-	397	-	4342
Seamen with their effects from ships to shipping office	261	146	119	97	-	46	-	669
Seamen from hospital to ships	217	121	76	21	-	-	-	435
Seamen from ships to hospital	39	26	27	11	-	8	-	111
Seamen from ships to court and from court to ships, as witnesses	304	364	298	72	-	23	27	1088
Seamen from Recorder's Court and gaol to ships	214	203	189	78	-	19	35	738
Shipwrecked and distressed seamen, for account of Board of Trade	205	49	122	133	-	-	-	509
Seaman and their effects from boarding houses to station, and from station to their ships	-	-	-	-	604	-	-	604
Distressed seamen on board the steamship in the stream outwards bound (to prevent them falling into the hands of crimps)	-	-	-	-	-	-	65	65
Total	2434	1915	1957	1031	604	493	127	8561

¹⁴⁴ Ce tableau présente les informations contenues dans les Documents de la Session pour les années 1880, 1881, 1882, 1883, 1887, 1888 et 1890. Les données sont manquantes pour les années 1884, 1885, 1886, et 1889.

L'ajout de ces statistiques aux rapports annuels laisse penser que la police fluviale tente de justifier le maintien de ses activités. En effet, le nombre d'arrestations de marins tend à diminuer à partir de la seconde moitié des années 1870. Ajouter l'escorte de centaines de marins à travers la ville fait doubler le nombre de marins réellement pris en charge au cours des années 1880-1890. Pour la période à l'étude (1850-1875), nous présumons que la police fluviale s'occupait fort probablement de l'escorte des marins, mais n'avait pas vu l'utilité de compiler ces statistiques avant la diminution de ses arrestations courantes.

Le caractère saisonnier de l'emploi mène à des problèmes de rétention au sein de cette police, laquelle doit être reformée à chaque début de saison de navigation. La fin de la police fluviale à Québec est attribuable à son financement, notamment à une opposition grandissante des compagnies de navires à payer la taxe spéciale servant à ses opérations. Pour Québec et Montréal, elles demeurent en opération jusqu'au début des années 1890 puis sont remplacées par la police fédérale des ports¹⁴⁵.

Comme dans bien d'autres villes portuaires nord-américaines et britanniques, Québec se dote progressivement d'une force constabulaire spécialisée dans le maintien de l'ordre dans le port. Pendant près de 50 ans, la ville portuaire de Québec possède une police dédiée à la discipline maritime et financée par des intérêts transnationaux. Pour la période à l'étude, la police fluviale s'occupe de la gestion des marins, particulièrement en ce qui a trait à la discipline maritime que nous aborderons dans le chapitre 3.

1.2.2.3 Une justice municipale

Le début du XIX^e siècle marque une transformation significative dans le système de justice bas-canadien, celle de l'augmentation des poursuites pour infractions à l'ordre public. À partir des années 1810, la poursuite sommaire prend de plus en plus d'importance et entraîne une vaste expansion de la population carcérale. Comme Fyson le souligne, cette tendance témoigne d'une mutation encore plus remarquable de la justice criminelle au

¹⁴⁵ Gérald Gagnon, *Histoire du Service de police de la ville de Québec*, Sainte-Foy, Publications du Québec, 1998, p. 25-26.

milieu du XIX^e siècle, celle de « l'orientation du système de justice ordinaire vers les populations urbaines marginales¹⁴⁶ ».

À partir du dernier tiers du XIX^e siècle jusqu'au début du XX^e siècle, le système de justice portant sur les délits mineurs s'appuie sur une structure judiciaire comprenant plusieurs cours¹⁴⁷. Les Cours des sessions trimestrielles¹⁴⁸ siègent tous les trois mois et ont juridiction sur les infractions mineures¹⁴⁹. Cependant, les procédures sont longues et coûteuses, et bien des causes n'aboutissent pas. L'ordonnance de 1838 permet à l'Inspecteur et surintendant de police¹⁵⁰ de Montréal et à celui de Québec de siéger dans leur ville respective afin d'entendre les causes liées au désordre public¹⁵¹.

En 1856, la création de la Cour du Recorder permet également de juger sommairement les causes en lien avec l'ordonnance de police. Le mandat de la cour est de préserver la paix dans les limites géographiques de la ville où elle est instituée. Le vagabondage et les infractions mineures occupent la majorité de ses activités. Elle siège pour la première fois à Québec en 1857¹⁵².

La municipalisation de la justice permet de libérer efficacement les Cours des sessions trimestrielles des causes impliquant le désordre mineur en milieu urbain. L'exercice de la justice sommaire permet de diminuer significativement les dépenses et les délais alourdissant l'administration du système judiciaire. Les Cours des sessions trimestrielles

¹⁴⁶ Fyson, *Magistrats, police et société*.

¹⁴⁷ Ces tribunaux de première instance détiennent des compétences concurrentes, ce qui mène à ce que des infractions relèvent parfois de plus d'un tribunal. Tout de même, ces cours n'ont pas une compétence égale dans tous les types de crimes et de délits.

¹⁴⁸ Dans la législation du XIX^e siècle, elles sont nommées « Sessions générales trimestrielles de la paix », mais pour la commodité nous adopterons le nom « Cours des sessions trimestrielles ». Cette désignation plus simple est couramment utilisée dans l'historiographie, surtout pour la seconde moitié du XIX^e siècle. Fyson, *Magistrats, police et société*, p. 82.

¹⁴⁹ Elles sont présidées par deux juges de paix du district et aussi, à partir de 1857, par le Recorder ou le magistrat de police.

¹⁵⁰ Le titre « Inspecteur et surintendant de police » désigne un seul poste.

¹⁵¹ 2 Victoria (1) c.2 (1838).

¹⁵² L'établissement d'une Cour du Recorder à Québec en 1856 est plus tardif qu'à Montréal. Cette dernière avait déjà une cour du Maire dès 1845, laquelle laisse place à une Cour du Recorder en 1851. À partir de leur création, les Recorders peuvent exercer les pouvoirs des juges de sessions de la paix. Voir Fyson, « The Legal Profession », p. 141-157; Fyson *et al.*, *The Court Structure*.

demeurent en charge de préserver la paix, mais s'occupent davantage du désordre sérieux (émeutes, violence sévère, etc.). Dans de tels cas, la cour du Banc du Roi demeure également la plus haute instance judiciaire. En 1857, un seul cas d'ivresse est répertorié dans les Cours des sessions trimestrielles, tandis que le nombre s'élevait à 282 en 1850. À l'inverse, sur près de 2 000 causes répertoriées dans les registres du Recorder en 1860, la moitié se rapporte à la confession volontaire et l'autre moitié à l'ivresse¹⁵³.

La « nouvelle police » et le système de la justice sommaire exercent de la pression sur l'appareil pénal, qui devient rapidement surchargé par le nombre croissant de détenus, plus particulièrement pendant la saison de navigation. Avec l'adoption du système de l'enfermement pénal, soit la restriction de liberté comme châtiment, la prison devient essentielle pour les réformateurs. Les grands jurys¹⁵⁴ réclament de manière toujours plus insistante la création de nouveaux établissements afin d'incarcérer les populations délinquantes, que ce soit un pénitencier, une maison de correction ou une maison de travail¹⁵⁵. Les autorités envisagent pour un temps d'emprisonner les marins dans un navire désaffecté dans le port, mais ce projet n'aboutira jamais. À Québec, la prison commune¹⁵⁶ construite au début du XIX^e siècle est critiquée pour son espace limité. Dufresne note que la politique répressive crée « l'impression d'une valse qui jette et rejette ces personnes à la prison commune¹⁵⁷ ». Ce modèle ne convenant plus aux exigences nouvelles, deux nouvelles prisons de type « pénitencier » sont ouvertes à Montréal (1836)¹⁵⁸ et à Québec (1867)¹⁵⁹.

¹⁵³ Sur 2029 causes, 1166 impliquent de l'ivresse. Registres des actions pénales, Série FF (Recorder), 2FF. Archives de la ville de Québec.

¹⁵⁴ L'institution du grand jury recrute majoritairement dans les rangs des notables urbains. C'est l'organe par lequel ils expriment leurs points de vue sur l'état de la communauté. Ils sont également chargés d'enquêter sur l'état de la justice au sein du district et de présenter leurs conclusions lors d'une représentation à la cour. À ce propos, on peut consulter la partie consacrée à la définition des grands jurys dans François Rivet, « La vision de l'ordre en milieu urbain chez les élites locales de Québec et Montréal: le discours des grands jurys, 1820-1860 », M.A., Université du Québec à Montréal, 2004, 280 p.

¹⁵⁵ Dufresne, « La police, le droit pénal et le crime », p. 422.

¹⁵⁶ Donald Fyson, « Réforme carcérale et société carcérale: La prison de Québec de 1812 à 1867 », Louisa Blair et al., *Étagères et barreaux de fer: Une histoire du Morrin Centre*, Québec, Septentrion, 2016, p. 15-103.

¹⁵⁷ Dufresne, « La police, le droit pénal et le crime », p. 422.

¹⁵⁸ Fenchel, « Entre petite criminalité ».

¹⁵⁹ Mimeault, *La prison des Plaines*, 145 p.

Dans un contexte portuaire, les autorités doivent composer avec le désordre des marins, mais également avec les infractions reliées à la discipline maritime. La Cour du Recorder prend en charge le désordre général des marins, mais dans les causes impliquant de la violence mineure et le port d'arme¹⁶⁰, la charge revient à la Cour de police¹⁶¹. La discipline maritime est quant à elle soumise à la juridiction de la Cour de Police¹⁶². Il s'agit d'intégrer les tribunaux locaux au système plus large de discipline du travail maritime.

1.3 Conclusion

Le portrait de Québec comme ville portuaire, tel que nous l'avons présenté dans ce chapitre pour les années 1850 à 1875 visait à exposer l'évolution de la ville comme lieu de séjour de marins ainsi que les cadres mis en place pour contrôler le désordre urbain. À ce titre, nous avons souligné l'importance qu'occupe la ville dans le contexte maritime impérial. Cette dernière nous donne des pistes d'explication quant à la manière dont les autorités choisissent de gérer le désordre occasionné par les marins. Chaque été, les élites locales sont nombreuses à s'inquiéter de la présence toujours plus visible des marins dans leur ville. Les intérêts commerciaux issus de la prospérité portuaire permettent d'expliquer le resserrement des mesures visant la discipline maritime.

Bien que le principe de l'assistance aux pauvres soit établi à l'époque, les ressources demeurent insuffisantes, notamment afin d'offrir aux milliers d'immigrants irlandais qui

¹⁶⁰ Selon Fyson, il a plusieurs types de violence qui découlent directement ou indirectement du statut portuaire des villes et qui touchent les marins : la violence interpersonnelle, la violence liée à la pratique d'embauche et la violence collective qui découle des ports et de leurs activités. Donald Fyson, « Élités, villes portuaires et contrôle de la violence au Québec et au Canada, 1815-1914 », communication inédite, Université de Bordeaux, 2013; Donald Fyson, « Interethnic Conflict and Violence in a Port City: Quebec, 1815-1875 », communication inédite, Société historique du Canada, Ottawa, 2015.

¹⁶¹ Selon les statistiques judiciaires pour l'année 1860, l'Inspecteur et surintendant de police entend 831 causes, dont 381 concernant la discipline maritime et 151 en rapport aux voies de fait. Néanmoins, la division du travail entre le Recorder et l'Inspecteur ou le Juge des sessions de la paix n'est pas si claire au cours de la période à l'étude. De plus, quand il s'agit de la Cour de police, le calcul du nombre total de causes entendues annuellement peut être biaisé par les enquêtes préliminaires et les causes renvoyées devant d'autres instances, lesquelles pourraient provoquer des dédoublements. *Supplement of the Canada Gazette*, « Statistique Annuelle des affaires Judiciaires pour l'année 1860 », 1861.

¹⁶² Après 1851, les termes « Police Court » et « Court of Special Sessions of the Peace » deviennent presque interchangeables. La « Court of Special Sessions of the Peace » avait juridiction sur tous les conflits contractuels liés au travail. Pour une définition des deux organes juridiques voir Fyson *et al.*, « Police Courts », *The Court Structure*, <<http://www.profs.hst.ulaval.ca/Dfyson/Courtstr/police.htm>>.

transitent par Québec des conditions minimales de subsistance. En réalité, il semble que les autorités aient souhaité que Québec demeure un lieu de passage, en minimisant les défis que ces vagues migratoires pouvaient apporter à la gouvernance urbaine. Dans cette optique, le port comme lieu de passage laisse justement la place à un contrôle minimal de la circulation des populations et des groupes qui peuvent y semer le désordre.

Avec l'établissement d'une police professionnelle et de la Cour du Recorder pour gérer le désordre urbain, les autorités se dotent de moyens plus efficaces afin d'appliquer les nouvelles politiques répressives envers les « classes dangereuses ». Or, l'espace portuaire vient brouiller les cadres normatifs du contrôle urbain.

L'établissement gouvernemental d'une police affectée au maintien de l'ordre dans le port ne vient pas nécessairement compléter le travail de la police municipale puisque nous constatons que les trois quarts de ses activités servent davantage les intérêts purement commerciaux afin de discipliner la main-d'œuvre maritime. Cela dit, l'objectif de répression du désordre est davantage atteint avec la municipalisation de la justice : la Cour du Recorder vient efficacement libérer les Cours trimestrielles de toutes les affaires associées au désordre mineur.

En somme, nous avons exposé les principaux aspects qui font de Québec une ville portuaire entre 1850 et 1875. Dans le prochain chapitre, nous observerons comment s'articulent les efforts répressifs des autorités locales dans le contexte portuaire, notamment par l'arrestation, le jugement et l'emprisonnement des individus dits « désordonnés ».

Chapitre 2 : La nature des arrestations pour désordre

Ce second chapitre a pour objectif d'observer la nature du désordre et de sa répression dans le contexte portuaire de la ville de Québec. Sans contredit, l'intérêt porté aux populations de passage est nourri par l'hypothèse qu'elles auraient influencé l'ampleur du désordre dans la ville. À cet égard, nous porterons une attention toute particulière aux individus arrêtés par la police municipale et amenés devant le Recorder. Qui sont les principaux acteurs de ce phénomène? Pour quelles raisons sont-ils arrêtés? Quel traitement la justice ordinaire leur réserve-t-elle? Considérant le contexte portuaire, comment se manifeste la répression du désordre sur le plan socio-spatial? Plus précisément, est-ce que les arrestations de la police municipale se concentrent spécifiquement dans le quartier portuaire ou ciblent-elles également d'autres secteurs? Quels liens peut-on observer entre la répartition géographique des arrestations pour désordre et le contexte portuaire? Voici les quelques questions qui ont orienté ce chapitre.

Nous traiterons des individus arrêtés par le biais des registres d'arrestations de la Cour du Recorder et des registres de la prison de Québec pour les années 1860, 1866 et 1870¹. Nous n'inclurons pas les causes entendues devant la Cour de police². L'une des principales limites de notre étude est l'identification spécifique des « individus de passage » qui forment une population cohérente au sein de notre corpus. Ces populations de passage sont notamment constituées des migrants, des travailleurs saisonniers et des marins qui transitent ou résident temporairement dans la ville pendant la saison de navigation³.

Dans le présent chapitre, plusieurs caractéristiques comme le sexe, la peine et l'origine ethnolinguistique nous permettront de dessiner le profil-type des individus arrêtés. De plus,

¹ Ces trois années sont celles dont nous avons compilé les informations pour la Cour du Recorder.

² Un nombre relativement faible d'arrestations pour désordre est traité par l'Inspecteur et surintendant de police ou Juge des sessions de la paix : 5 causes en 1860, 107 en 1866 et 305 en 1870. De plus, même si l'Inspecteur et surintendant de police ou Juge des sessions de la paix entend une grande partie des causes impliquant de la violence mineure, peu impliquent des marins. Selon une analyse rapide dans Thémis 2 pour les années 1860 et 1866, il y a respectivement 49 et 77 causes de violence impliquant des marins. Les documents manquent pour 1870. Pour les informations sur la structure des cours de justice, voir la section 1.2.2.3 de ce mémoire et Fyson *et al.*, *The Court Structure*.

³ À cet effet, nous traitons spécifiquement des marins dans le chapitre 3.

nous examinerons leur traitement par le système judiciaire selon la nature de l'offense. Cette démarche nous permettra de mieux cerner ce qui différencie une personne arrêtée « pour avoir commis du désordre » d'une « personne désordonnée ». À cet effet, il était nécessaire d'établir selon quelles modalités on pouvait alors être arrêté. Nous distinguerons, selon la terminologie utilisée dans les registres, les causes liées à la confession volontaire du reste des arrestations. De plus, l'étude de la sévérité des peines nous permettra de comprendre le rôle de l'appareil judiciaire en matière de répression du désordre et d'en définir les limites. Par la suite, nous établirons la manière dont la répression du désordre se manifeste à travers l'espace urbain afin de déterminer si elle est plus importante dans le quartier portuaire.

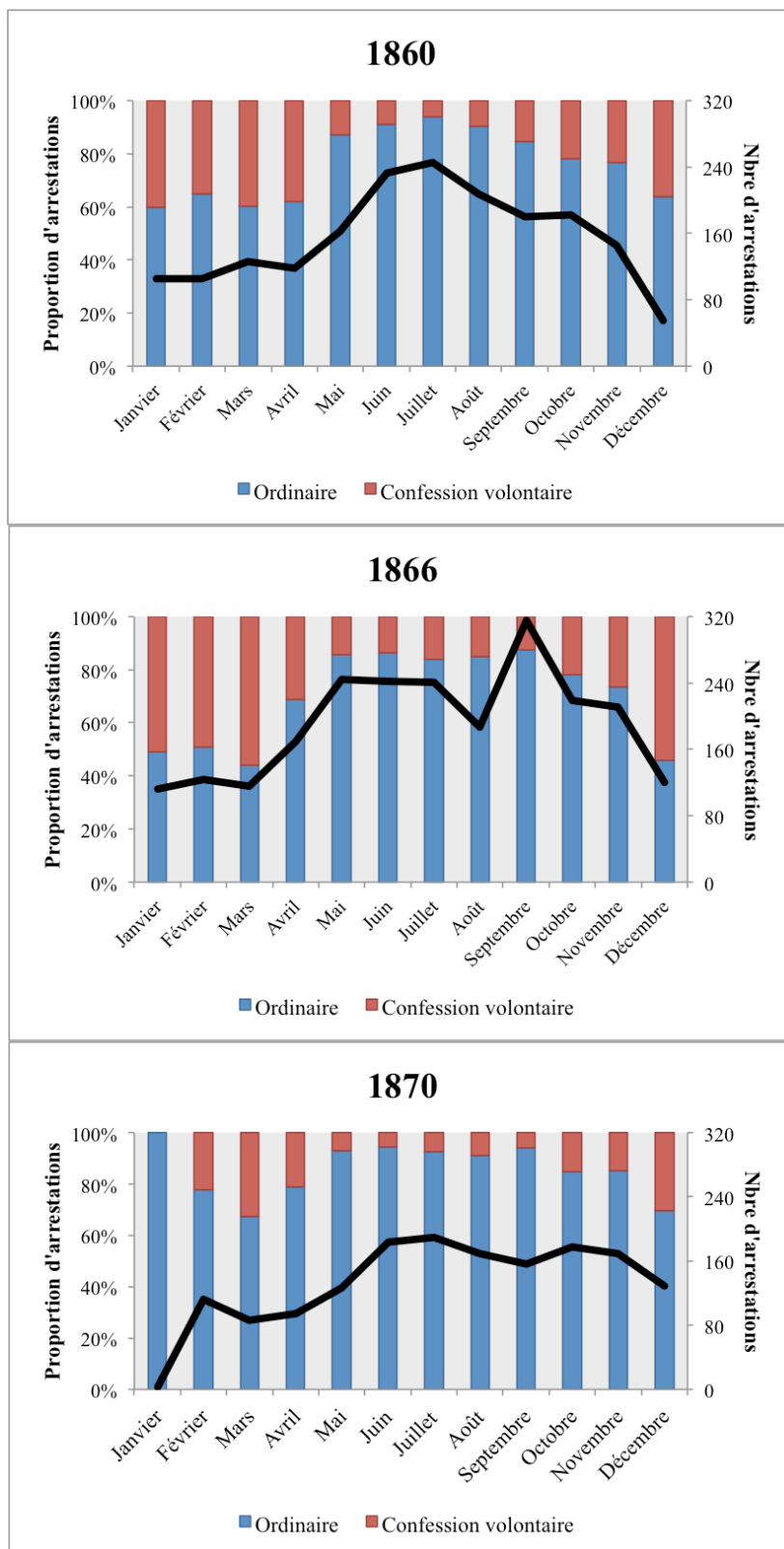
Au terme de ce chapitre, nous espérons contribuer à décrire la nature et la structure du désordre dans la ville à travers la répression qui en est faite par la justice pénale. Par le fait même, l'étude des mesures répressives pourrait permettre de déterminer des critères spécifiques au désordre à Québec et plus largement dans les villes portuaires à la même période.

2.1 L'influence de la saison de navigation

Dans cette première partie, nous examinerons les liens entre la saisonnalité et la répression du désordre. En partant de l'hypothèse que le facteur saisonnier amplifie l'intensité des arrestations en période de navigation, nous envisageons que les populations de passage, et notamment les marins, ont fortement contribué au désordre dans la ville au milieu du XIX^e siècle⁴.

⁴ À ce titre, l'historienne Judith Fingard est parvenue à ce constat en observant l'impact de la présence des marins pendant la saison de navigation dans la ville de Québec et d'autres villes de l'est du Canada. À partir des registres d'incarcération, D. Fyson a également constaté la forte présence des marins à la prison commune de Québec pendant les mois de navigation. Fingard, *Jack in Port*; Judith Fingard, « The Winter's Tale: The Seasonal Contours of Pre-industrial Poverty in British North America, 1815-1860 », *Historical Papers/Communications historiques*, 9, 1 (1974), p. 65-94; Fyson, « Réforme carcérale », p. 15-103.

Figure 2: Évolution mensuelle des arrestations selon leur type d'arrestation, 1860, 1866 et 1870



Soulignons d'abord que le facteur saisonnier est un élément qui semble amplifier les arrestations dans la ville. Dans la figure 2, nous avons compilé le nombre d'arrestations par mois pour les années 1860, 1866 et 1870. Cette disposition nous permet de constater que le nombre d'arrestations pour désordre subit des variations saisonnières et que la structure de ces variations est semblable d'une année à l'autre.

De manière générale, il y a une centaine d'arrestations par mois, de janvier à mars⁵. Ensuite, prend place une hausse notable du nombre d'arrestations à partir de mai. On atteint un apogée en juin et juillet, deux mois pendant lesquels le nombre mensuel d'arrestations double par rapport aux mois d'hiver⁶. À partir de septembre, le nombre d'arrestations décline pour revenir à une centaine d'entrées au mois de décembre.

Le nombre de femmes comparissant devant le Recorder est semblable à celui des hommes en décembre, janvier, février et mars en 1860 et en 1866. En mars et en décembre 1866, le nombre de femmes dépasse même celui des hommes. Ce changement s'expliquerait par deux phénomènes simultanés: le nombre d'arrestations diminue à partir de la fin de la saison de navigation et le nombre de confessions volontaires augmente pendant les mois d'hiver. Puisque les confessions volontaires sont majoritairement féminines, cela explique pourquoi les deux sexes sont représentés de manière presque égale pendant les mois d'hiver.

Ces fluctuations nous permettent d'observer la répression du désordre selon une structure bien précise et de faire des liens avec le contexte portuaire. Hormis une hausse marquée⁷

⁵ Selon la figure 2, pendant le mois de janvier 1870, il n'y a que trois individus arrêtés. Il s'agit d'une différence par rapport aux années précédentes. Les arrestations des mois d'hiver sont majoritairement des confessions volontaires, avec de longues peines d'emprisonnement. Il y a 119 arrestations en décembre 1869, ce qui fait que pour le mois suivant (janvier 1870) on n'enregistre que trois entrées. Or, pendant l'année 1866, le phénomène est inversé. On compte seulement 15 arrestations en décembre 1865 et 112 au mois de janvier 1866.

⁶ En juin et juillet 1860, on dénombre respectivement 242 et 241 arrestations. Cela représente le double de ce qu'on retrouvait au mois de janvier (112 arrestations) de la même année. On enregistre les mêmes variations saisonnières pour les années 1866 et 1870.

⁷ Cette hausse est causée par une augmentation des arrestations liées aux infractions municipales (voirie, permis, circulation, etc.). On dénombre 112 individus arrêtés dans cette catégorie en septembre 1870, ce qui représente une augmentation de 933% par rapport à septembre 1866. Sur ces 112 individus arrêtés, 38 sont liés à une absence de permis ou d'immatriculation pour exercer le métier de charretier, 17 ont laissé leur

des arrestations en septembre 1866, nous constatons que le modèle de variations saisonnières des arrestations s'apparente à celui du trafic maritime à la même période⁸.

En 1870, le nombre total d'arrestations est moindre que celui des années précédentes et on note une diminution de l'amplitude des variations saisonnières⁹. Selon nous, cette diminution globale des arrestations en 1870 représente un signe supplémentaire de l'effet du dynamisme portuaire sur la gouvernance urbaine, et incidemment sur la répression du désordre, puisqu'elle se produit en même temps que la diminution de l'activité portuaire. Cependant, dans les limites de notre étude, nous ne pouvons pas nous avancer davantage, sachant que cela nécessiterait une extension significative de la période étudiée et du chantier de recherche investigué.

Néanmoins, la conjoncture observée justifie une recherche plus spécifique du côté des individus arrêtés. Peut-on dessiner un portrait-type des individus arrêtés pendant la saison de navigation? Avant de procéder à cette étape, nous devons d'abord souligner que parmi l'ensemble des arrestations enregistrées à la Cour du Recorder, une partie significative des cas est relative à la confession volontaire des individus. En effet, des individus viennent eux-mêmes devant la Cour pour se déclarer « désordonnés ». Nous pensons que ce phénomène mérite d'être examiné afin de présenter une vision plus juste de ce que représente une arrestation pour désordre pendant la période étudiée.

monture sans surveillance et sans poids pour bloquer la calèche et finalement 67 impliquent le mot « cart » dans la description de leur crime. Il s'agit peut-être d'une application plus sévère des règlements concernant la voirie, en raison de l'entrée en vigueur d'un nouveau règlement concernant l'immatriculation ou le permis de charretier.

⁸ Nous avons identifié les dates d'ouverture et de fermeture de la navigation à Québec pour les trois années étudiées. En 1860, la navigation est possible du 28 avril au 26 novembre. En 1866, du 26 avril au 1^{er} décembre et en 1870, du 25 avril au 2 décembre. 47 V. 9 (1884).

⁹ En 1867, la prison commune située au coeur de la ville est remplacée par une nouvelle d'un style « pénitencier » sur les Plaines d'Abraham. Ce changement de localisation entraîne une augmentation des coûts: il en coûte plus cher d'y envoyer des prisonniers à partir de la Cour du Recorder. Cela pourrait donner une piste d'explication concernant la diminution observée en 1870. Notre étude se limite à 1875, nous ne pouvons donc pas vérifier cette hypothèse sur le long terme. Fyson, « Réforme carcérale », p. 15-103; Mimeault, *La prison des Plaines*.

2.2 La confession volontaire

Dans une perspective de répression du désordre urbain, les autorités policières tentent d'assainir les lieux publics par le biais de l'arrestation et de l'enfermement des individus issus des classes pauvres. Or, les archives judiciaires nous indiquent que les individus ciblés par ces mesures viennent parfois eux-mêmes devant la Cour pour se « confesser » de leur état désordonné. En se dénonçant devant le juge, ils souhaitent obtenir une peine d'emprisonnement. Ce phénomène complexe, bien qu'il fasse partie intégrante du désordre, y tient une place distincte. Nous analyserons le profil des individus qui ont recours à la confession volontaire. Il est à noter qu'encore très peu d'études ont été faites sur cet aspect. Nous considérons n'avoir défriché que partiellement le sujet¹⁰.

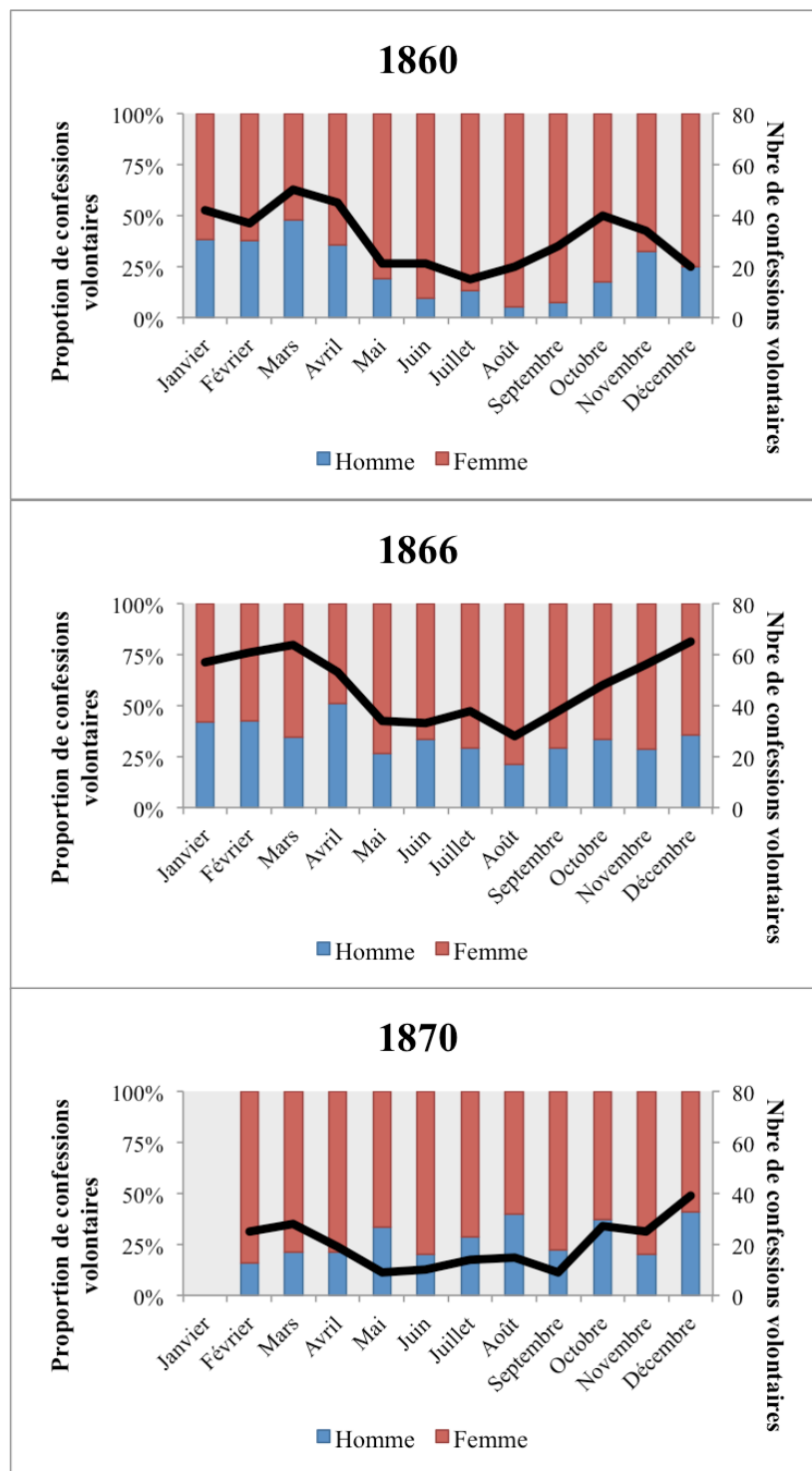
Dans les registres d'écrou, la confession volontaire se trouve parfois incorporée dans l'appellation fourre-tout « Police Ordinance ». Il était difficile d'identifier de manière certaine les individus concernés seulement à partir des registres de prison. Heureusement pour nous, elle a été répertoriée selon une catégorisation précise dans ceux du Recorder. Dans ces derniers, le greffier inscrit l'acronyme « L. I. D. » (*Loose, Idle and Disorderly*) en guise de description uniformisée lorsqu'il s'agit de confession volontaire¹¹. Une telle pratique renvoie à l'ordonnance de 1838 dans laquelle une disposition¹² est prévue pour les individus se rapportant eux-mêmes comme des « personnes dérégées ».

¹⁰ Fyson consacre une partie de son chapitre sur la prison commune aux confessions volontaires. Il explique le rôle social de la prison auprès des plus démunis. Or, il n'y a pas encore d'étude approfondie sur ce sujet à Québec. Fyson, « Réforme carcérale », p. 52-53.

¹¹ À noter, la notion de « loose, idle and disorderly » renvoie à la description générale du vagabondage, mais ne se limite pas nécessairement à la confession volontaire. Nous observons simplement qu'à la Cour du Recorder (1860, 1866, 1870), le greffier emploie « L. I. D » seulement en cas de confession volontaire.

¹² « And be it further Ordained and Enacted by the authority aforesaid, that it shall be lawful for any Justice of the Peace to commit all loose, idle and disorderly persons, being convicted before him by his own view, or by his, her or their own confession, or by the oath of one or more credible witness or witnesses, to the common Goal or House of Correction, there to be kept at hard labour, for any time not exceeding two calendar months », 2 Victoria (1) c.2 (1838).

Figure 3: Évolution mensuelle des confessions volontaires selon le sexe, 1860, 1866 et 1870 (%)¹³



¹³ Aucune entrée pour janvier 1870. Les confessions volontaires se produisent en décembre 1869 ou en février 1870.

L'objectif de la confession volontaire est d'obtenir une peine d'emprisonnement. Sur l'ensemble des 1209 confessions volontaires de notre échantillon, presque toutes les demandes trouvent une réponse favorable¹⁴. Ainsi, elles représentent près de 20 % du total des individus répertoriés dans notre échantillon¹⁵. L'hiver est la période où la confession volontaire se manifeste de manière évidente : de décembre à mars, ce phénomène représente près de la moitié des causes entendues. Or, cela tient en partie à la diminution des arrestations en hiver.

Le recours à cette pratique est lié à la situation de vulnérabilité des plus pauvres de la société et plus particulièrement des femmes: sur l'ensemble des confessions volontaires répertoriées, près des trois quarts sont demandées par des femmes¹⁶. À l'inverse, cette pratique est rare chez les hommes, variant annuellement entre 5 % et 12 %¹⁷. En 1866, plus de la moitié des femmes comparaissant devant le Recorder le font volontairement.

Au milieu du XIX^e siècle, les autorités judiciaires doivent faire face au paupérisme, lequel est plus répandu parmi certaines populations de femmes. Par ailleurs, on peut supposer que les normes sociales de l'époque entraînent une marginalisation plus importante envers les femmes de « mauvaise vie » que les hommes vivant une situation analogue. Celles-ci, ayant un accès beaucoup plus restreint à l'emploi que les hommes, ont recours à des stratégies de survie. Nous pensons que l'enfermement volontaire en fait partie.

Comme le montre la figure 3, les confessions volontaires évoluent de manière opposée à celle de l'ensemble des arrestations. Le creux des confessions volontaires se produit en pleine saison de navigation. À première vue, cette diminution pourrait être expliquée par une température plus clémente incitant moins d'individus à demander refuge. Or, près

¹⁴ Sur 1 209 confessions volontaires répertoriées pour les années 1860, 1866 et 1870, 1 188 sont condamnées à une peine de prison.

¹⁵ L'emprisonnement volontaire représente 20,0% des causes identifiées en 1860, 25,2% en 1866 et 13,8% en 1870.

¹⁶ Sur l'ensemble des confessions volontaires, les femmes représentent 71,9% en 1860, 64,8% en 1866 et 74,4% en 1870.

¹⁷ Sur l'ensemble des hommes répertoriés dans notre corpus, la confession volontaire représente 8% en 1860, 12% en 1866 et 5% en 1870. Comparativement chez les femmes, elle représente 42% en 1860, 55% en 1866 et 40% en 1870.

d'une vingtaine de confessions volontaires sont répertoriées pendant les étés 1860 et 1866, ce qui indique que ce recours n'est pas une simple question de survie. Il s'agit d'un phénomène continu qui devient plus intense pendant les mois d'hiver¹⁸.

En 1870, le nombre annuel de confessions volontaires chute sensiblement¹⁹. Y a-t-il un lien avec la diminution du nombre total d'arrestations pour désordre? Dans le cadre de notre enquête, nous ne pouvons pas établir si le recours à la confession volontaire diminue en raison du ralentissement des activités portuaires. On constate une variation importante du nombre de confessions volontaires pendant la période à l'étude²⁰. Il ne faut pas exclure que des circonstances exceptionnelles comme les conflagrations de 1865 et 1866²¹ ont possiblement entraîné un recours de masse à la prison en 1866.

Selon nos observations, la sévérité des peines semble varier selon la situation de vulnérabilité de l'individu jugé (sexe, âge, condition physique, condition mentale, individu connu du milieu policier, etc.) ou selon la conjoncture (manque d'espace carcéral, saisonnalité). Pendant l'hiver, des peines plus généreuses sont accordées aux « confessés » puisqu'on dispose davantage d'espace à la prison. Dans certains cas, ces peines peuvent atteindre jusqu'à quatre mois d'enfermement²². La longueur de ces peines représente le

¹⁸ Pour la période 1815-1860, Fingard a mis en lumière les liens entre la saison hivernale et la pauvreté urbaine dans plusieurs villes nord-américaines. Fingard rappelle que les autorités gouvernementales encouragent les travailleurs et les migrants à partir de Québec avant l'arrivée des grands froids et la fermeture de la navigation. En 1855, l'éditeur du *Quebec Mercury* exhorte les travailleurs à partir de la ville pour qu'ils ne grossissent pas les rangs des « winter street beggars ». Fingard, « The Winter's Tale », p. 77.

¹⁹ Encore une fois, on peut mettre de l'avant l'établissement de la nouvelle prison en 1867. Comme pour le reste des prisonniers, le transport des confessions volontaires de la Cour du Recorder jusqu'aux Plaines d'Abraham devient peut-être plus problématique et surtout coûteux.

²⁰ Le nombre annuel de confessions volontaires est de 373 en 1860, 575 en 1866 et 250 en 1870.

²¹ Vallières consacre une partie de son ouvrage aux conflagrations majeures qui ont marqué la ville et son développement urbain. Il souligne que la décennie 1860 compte un nouveau cycle d'incendies majeurs, notamment dans les résidences des nouvelles banlieues ouvrières périphériques essentiellement construites en bois et mal desservies par le réseau d'aqueduc. Le 22 juin 1865, un incendie dans le quartier Champlain jette à la rue entre 500 et 600 familles pauvres - ce que Vallières estime à plus de 3 000 personnes - qui vivaient entassées dans des maisons de bois de la rue Champlain. Le 14 octobre de l'année suivante, une conflagration majeure rase une partie des quartiers de Saint-Roch et de Saint-Sauveur, et jette à la rue cette fois de 15 000 à 18 000 personnes, soit 25-30% de la population urbaine de Québec. Vallières *et al.*, *Histoire de Québec*, p. 856-864.

²² Nous avons identifié 70 individus emprisonnés pour trois mois, dont seulement 30 sont clairement associés à la confession volontaire, ainsi que 22 individus emprisonnés pour quatre mois, dont seulement cinq sous le couvert des confessions volontaires. Même s'il ne s'agit pas seulement de personnes incarcérées par suite de confession volontaire, la sévérité des peines suggère qu'elles ont été traitées comme telles.

double de celle prescrite par l'ordonnance de 1838²³. Dans ces circonstances, le système carcéral semble plutôt accommoder les individus auxquels il dédie la plus grande répression.

Certains individus dits « dérégés » tirent le meilleur parti d'un système qui leur est défavorable. Certains souffrent de troubles mentaux²⁴ et plus du tiers est directement issu des classes immigrantes irlandaises les plus pauvres²⁵. Le système pénal est utilisé de manière ponctuelle ou occasionnelle par certains, mais pour bien des individus, il devient peut-être l'unique moyen de subsister. Nous verrons dans la partie suivante le cas des mères avec enfants à charge, pour ensuite aborder ce qu'on appellerait aujourd'hui des « institutionnels » du système de justice pénale.

2.2.1 Les familles : le cas des mères avec enfants à charge

Nous avons observé que le statut matrimonial et la charge familiale tenaient un rôle important dans la confession volontaire, une pratique majoritairement féminine. Les femmes célibataires ou veuves avec enfants à charge sont potentiellement vulnérables et ont recours à l'enfermement volontaire en cas de nécessité pour elles-mêmes et leurs enfants.

En 1866, la famille O'Connor comparait plus d'une dizaine de fois sous la cause « L.I.D. ». Elle est constituée de la mère, Catherine (32 ans), et de ses deux fils, David (9 ans) et Michael (11 ans). Veuve de John O'Connor, elle est une immigrante irlandaise catholique résidant au Canada depuis au moins une dizaine d'années²⁶. Identifiée comme analphabète, elle est probablement issue des classes les plus pauvres. De mai à décembre 1866, elle et ses deux fils sont incarcérés de manière presque continue, condamnés à des peines variant entre une à deux semaines pendant l'été et jusqu'à 20 à 30 jours en décembre. Les allers-retours de cette famille montrent que l'emprisonnement volontaire demeurait accessible au

²³ 2 Victoria (1) c.2 (1838)

²⁴ Nous avons relevé 30 individus notés comme « cracked » ou « ½ cracked ».

²⁵ À partir du croisement avec les données des registres de la prison, nous avons identifié les individus d'origine irlandaise. Ils représentent près de 41% des cas de confession volontaire de notre échantillon pour les années 1860, 1866 et 1870.

²⁶ Ses deux fils sont inscrits comme étant nés au pays. Registres de la prison commune de Québec, E17,S1. BAnQ.

renouveau continu, même si les autorités restreignaient les peines l'été afin d'assurer un roulement dans la prison.

De plus, l'expérience judiciaire des O'Connor met en évidence les limites de l'assistance aux familles pauvres. S'agissant d'une veuve et d'enfants, ils auraient pu bénéficier des réseaux charitables venant spécifiquement en aide aux clientèles vulnérables. Or, comme le montrent les registres de la prison, les habitudes morales de la mère pourraient expliquer pourquoi elle est difficilement éligible aux réseaux charitables. Son intempérance²⁷ et son statut social sont dûment notés : elle passe de « beggar » ou « pauper » pendant l'été à « prostitute » à partir de décembre²⁸. Et même si elle avait eu accès à l'aide des réseaux charitables, la prison aurait-elle pu représenter une option moins contraignante pour la famille? Considérant les piètres conditions d'incarcération, l'emprisonnement était probablement le dernier recours, faute d'autre alternative²⁹.

L'enfermement volontaire représente une solution temporaire pour les uns, mais peut devenir un mode de vie pour les autres. Le cas d'une autre immigrante irlandaise³⁰ et de son enfant montre que la prison peut devenir une résidence quasi permanente. Mary Ann Sullivan³¹, parfois dit Kelly du nom de son mari, et son jeune fils Michael³², comparaissent

²⁷ Le critère de tempérance ou d'intempérance des prisonniers est noté dans les registres de la prison de Québec pour les années à l'étude. Registres de la prison commune de Québec, E17,S1. BAnQ.

²⁸ Les notes sur son statut sont relevées dans les registres du Recorder. Cependant, il faut demeurer prudent avec l'interprétation du lexique employé par la justice à l'époque : les femmes emprisonnées et catégorisées comme de « mauvaise vie » ne le sont pas toutes nécessairement. Il est possible ou non qu'elle ait eu recours à la prostitution par temps difficile, mais l'important ici est qu'aux yeux de la justice et de la société, elle fait partie des « classes dangereuses ».

²⁹ La Société Saint-Vincent de Paul (SSVP), présente à Québec depuis 1846, accordait une assistance minimale aux pauvres méritants, estimés honnêtes et chrétiens, ce qui excluait généralement les mères soupçonnées d'intempérance. Autrement, l'assistance prend appui sur les frontières ethno-religieuses et linguistiques plus rigides dès le milieu du XIX^e siècle. Pour les anglo-catholiques, notamment les Irlandais, il n'existe que le Saint Bridget's Asylum/Saint Bridgid's Home, qui reçoit une clientèle mixte : des hommes et des femmes sans travail, des vieux et des enfants. Considérant le profil judiciaire de Catherine O'Connor, il y a peu de chance, qu'elle s'y soit retrouvée. Galarneau, « Sociabilité et associations », p. 171-212; Johanne Daigle, « "La plus riche aumône": la Société Saint-Vincent de Paul et le placement d'enfants dans la région de Québec, 1927-1949 », communication inédite, Institut d'histoire de l'Amérique française, 2011; Donovan, « Mouvançe des frontières », p. 33-56.

³⁰ Mary Ann est d'origine irlandaise catholique, désignée comme intempérante et prostituée. Elle est notée comme prostituée seulement en 1866, selon les registres du Recorder.

³¹ Mary/ Mary Anne / Anne Sullivan sont respectivement incarcérés 39, 82 et 59 fois entre 1855 et 1869. Même si peut s'agir de plus d'une personne, Fyson pense que les dates de naissance et les dates d'incarcération

ensemble devant le Recorder plus d'une douzaine de fois en 1860 et 1866. En l'absence du mari³³, la confession volontaire devient un mode de vie pour la famille. Or, contrairement à la famille O'Connor, celle dirigée par Mary Ann a recours à cette pratique pendant plusieurs années. En 1860, les séjours de la mère et du fils en prison sont très synchronisés, surtout considérant que le garçon est âgé d'à peine six ans³⁴. Selon les registres de la prison commune, Michael cumule 32 peines d'emprisonnement sur près d'une décennie. Il passe presque toute sa jeune enfance en prison avec sa mère, puis est incarcéré individuellement jusqu'à l'âge de 17 ans³⁵.

En étudiant l'histoire de Mary Ann, nous avons constaté que les peines reçues lors de ses arrestations s'apparentent à celles de ses confessions volontaires. Quand il s'agit d'une arrestation, la peine est exagérément sévère par rapport au délit commis. Le 21 novembre 1860 à 21 h 30, elle est arrêtée par un policier sur la rue Artillerie dans le quartier Saint-Jean-Baptiste pour « drunk and swearing ». Accompagnée de son enfant, elle est condamnée à 20 \$ d'amende ou l'équivalent de deux mois d'emprisonnement. Toutefois, cette peine est trop sévère pour la gravité du crime : les personnes arrêtées pour ivresse publique s'en tirent généralement avec une amende de 1 \$ ou quelques jours d'emprisonnement. Même si les policiers l'ont réellement arrêtée dans la rue, on lui a réservé une peine correspondant à celles reliées aux confessions volontaires. Il est probable que lorsque les constables appréhendaient une personne indigente dans la rue, un accord pouvait être conclu entre les deux parties afin de convenir d'une arrestation sous des motifs prévus. Par contre, la situation inverse ne semble pas se produire : aucune des confessions volontaires répertoriées devant le Recorder en 1860, 1866 ou 1870 ne provient

concordent assez pour que la vaste majorité des cas désignent le même individu. Fyson et Fenchel, « Prison Registers », p. 172.

³² Michael Kelly est né au Canada et contrairement à sa mère qui est analphabète, il est partiellement alphabétisé et est désigné comme tempérament.

³³ Il n'est pas mentionné que Mary Ann soit veuve, cependant le mari ne les accompagne pas lors de leur séjour en prison et semble absent.

³⁴ Ils le sont moins en 1866. Cela montre l'importance accordée aux liens familiaux dans les cas d'enfermement volontaire.

³⁵ Entre 1859 et 1868, il cumule 32 peines d'emprisonnement pour conduite désordonnée. Jusqu'à l'âge de 12 ans, il est toujours emprisonné avec sa mère Mary Ann Sullivan. Sa dernière incarcération date de 1868. Arrêté pour vol, il est envoyé en école de réforme pour trois mois. Par la suite, il n'apparaît plus dans les registres. Fyson et Fenchel, « Prison Registers », p. 172.

d'arrestations faites dans la rue³⁶. Ces individus ne sont pas allés vers les policiers pour « se confesser », mais directement devant le tribunal.

Le 23 octobre 1866, Mary Ann est de nouveau arrêtée pour avoir brisé les fenêtres d'une résidence sur la rue Julia. Elle est condamnée à 6 \$ d'amende, soit l'équivalent de deux mois de prison. Considérant le profil déjà esquissé, ce type de crime violent paraît plutôt inhabituel. On peut se demander si elle avait commis ce délit intentionnellement. Que ce soit en novembre 1860 ou en octobre 1866, les deux délits sont sanctionnés par deux mois de prison, concordant sans surprise avec l'arrivée des grands froids d'hiver.

Ces deux situations familiales montrent que l'exercice de la justice dite ordinaire est empreint de flexibilité et d'une certaine « générosité » quand l'enfermement volontaire nécessite le maintien des liens entre la mère et ses enfants. Plus encore, certains individus reçoivent des peines d'emprisonnement exagérément longues pour la nature du délit commis. Force est de constater que les frontières entre la confession volontaire et l'arrestation se trouvent beaucoup plus floues dans l'application que dans les règles établies. L'usage de la prison comme refuge était probablement beaucoup plus répandu que ce qui a été officiellement consigné. Nous ne sommes pas en mesure d'estimer combien de personnes indigentes ont réellement été prises en charge, à un moment ou un autre, par la justice pénale.

2.2.2 Les « institutionnels »

L'enfermement volontaire apparaît comme une solution temporaire ou occasionnelle pour certains et pratiquement un mode de vie pour d'autres. Le système judiciaire, dont

³⁶ À ce sujet, nous avons étudié les Journaux de police, lesquels rapportent les activités quotidiennes de la police municipale. Nous souhaitons vérifier que les individus admis par confession volontaire devant la Cour du Recorder apparaissent dans ces rapports. Cela aurait pu montrer que la police arrêtaient les vagabonds dans la rue, mais que ces derniers étaient considérés comme des confessions volontaires dans les registres du Recorder. Pour ce faire, nous avons retenu la première semaine de janvier 1860 et également celle de juin 1860. Les deux semaines permettent d'observer ce qui se passe en hiver et en été. Il n'y a aucune trace des individus inscrits en confession volontaire dans les rapports d'arrestations de la police. Il faut rappeler que la Cour du Recorder était située au cœur du quartier St-Louis. Cet emplacement central était facilement accessible aux indigents qui viennent par eux-mêmes se rapporter aux autorités. Journaux de police, Série QC1 (Sécurité publique), QC1-08, Archives de la ville de Québec.

l'ambition est de nettoyer les rues des indigents, n'a pas d'autre choix que de les prendre en charge à l'année. Consignés dans les registres de justice pénale, des pans entiers de la vie de certains individus sont ainsi retracés.

Tableau 6: Edward Burns et Ellen Bulger dans les registres d'arrestations du Recorder, 1860 et 1866

EDWARD BURNS (1860)			ELLEN BULGER (1860, 1866)		
	<i>Cause</i>	<i>Peine (jours)</i>		<i>Cause</i>	<i>Peine (jours)</i>
23 janvier 1860	LID	60	3 janvier 1860	LID	60
27 mars 1860	Drunk & sitting	Discharged	3 janvier 1860	Drunk & impeding	Discharged
28 mars 1860	Drunk & impeding	Discharged	3 avril 1860	Drunk	15
28 mars 1860	LID	15	19 avril 1860	LID	15
13 avril 1860	LID	8	7 mai 1860	Drunk & lying	60
4 juin 1860	Drunk & lying	Discharged	9 juillet 1860	Drunk & sitting	30
8 juin 1860	Drunk & lying	Discharged	13 août 1860	Lying & impeding	30
11 juin 1860	Drunk	Discharged	15 sept. 1860	Drunk & sitting	30
20 juin 1860	Drunk & lying	Discharged	17 oct. 1860	Drunk & standing	30
23 juillet 1860	Drunk & lying	Discharged	17 nov. 1860	LID	30
10 août 1860	Lying	Discharged	18 déc. 1860	LID	60
15 août 1860	LID	30	23 février 1866	LID	30
17 sept. 1860	Drunk & lying	3	26 mars 1866	Drunk & impeding	90
22 sept. 1860	Drunk	30	3 juillet 1866	LID	30
23 sept. 1860	LID	60	4 août 1866	Drunk & impeding	120
24 déc. 1860	LID	60	4 déc. 1866	LID	15
			19 déc. 1866	LID	30

Comparons les cas d'Edward Burns et d'Ellen Bulger, tous deux remarquables pour la récurrence et la durée de leur séjour en prison. Âgé d'une trentaine d'années, Edward « no toes »³⁷ est un vagabond sans logis d'origine irlandaise qui comparait devant le Recorder à 16 reprises³⁸ pendant l'année 1860. Malgré sa conduite désordonnée et sa situation d'itinérance, Edward parvient à être disculpé pendant une bonne partie de l'année et à être

³⁷ Il possède un signe distinctif : il n'a pas d'orteils. Edward est décrit comme un « vagrant & no shelter LID being able to work and maintain himself but wilfully neglecting to do so ».

³⁸ Selon les registres de la prison commune, il cumule 88 emprisonnements entre 1840 et 1863, soit du 13 juillet 1840 au 3 juin 1863.

emprisonné volontairement pendant plusieurs mois durant l'hiver³⁹. Son parcours, esquissé dans le tableau 6, montre comment certains individus bien connus des milieux policiers subissent à la fois la répression par l'arrestation, tout en obtenant des peines à leur avantage au moment opportun.

Le cas d'Ellen Bulger est bien différent. Cette femme obtient parmi les plus longues peines d'emprisonnement de notre échantillon : elle comparait à la Cour à 11 reprises en 1860 et six fois en 1866. Selon les registres de prison, elle est emprisonnée à 215 reprises sur une période de 27 ans⁴⁰. Même pendant l'été où le roulement des prisonniers se veut plus intensif, elle obtient toujours de « généreuses sentences », c'est-à-dire minimalement un mois. Son *modus operandi* se dessine facilement : elle ne passe que quelques jours à l'extérieur de la prison, pour y revenir presque immédiatement. C'est donc pratiquement sans interruption qu'elle passe les années 1860 et 1866 incarcérée⁴¹.

Contrairement à Edward Burns, l'incarcération ininterrompue lui sied. Elle n'est pas disculpée pendant l'été et obtient même des peines exagérément longues : jusqu'à quatre mois pour ivresse et obstruction sur la rue Saint-Louis en août 1866. Comme Mary Ann Kelly, l'arrestation sommaire a possiblement mené à une entente avec les policiers afin d'obtenir une longue sentence d'emprisonnement.

Notons que dans tous les cas étudiés, il s'agit d'Irlandais ou de personnes de descendance irlandaise. Lorsqu'il est question de la petite criminalité, les individus d'origine irlandaise sont surreprésentés à la prison de Québec comme dans bien d'autres villes à la même période⁴². Ce phénomène pourrait suggérer une plus grande répression policière envers les

³⁹ Il est continuellement arrêté pendant l'été pour ivresse et obstruction, mais il est disculpé à chaque fois.

⁴⁰ Soit du 28 octobre 1852 au 28 avril 1879. Dans les registres de la prison commune, Ellen est étiquetée comme prostituée en 1865, comme domestique en 1871 et comme mendicante en 1877.

⁴¹ Selon les registres de la prison commune, elle est incarcérée presque consécutivement du 9 avril 1860 au 18 février 1861. Six années plus tard, on la retrouve également du 23 février 1866 au 19 janvier 1867.

⁴² La surreprésentation carcérale des Irlandais est notable dans bien des villes nord-américaines et européennes ayant connu la diaspora irlandaise pendant la première moitié du XIX^e siècle. Fyson et Fenchel ont constaté le phénomène similaire pour les prisons communes de Québec et de Montréal. Fyson, « Réforme carcérale », p. 15-103; Donald Fyson, « Minority Groups and the Law in Quebec, 1760-1867 », G. Blaine Baker et Donald Fyson, dir., *Essays in the History of Canadian Law*, Volume XI: *Quebec and the Canadas*, Toronto, University of Toronto Press, Osgoode Society for Canadian Legal History, 2013, p. 278-329;

membres de cette communauté qui réside proche du port. D'ailleurs, le quartier portuaire fait l'objet d'une plus grande surveillance policière, avec un plus grand nombre d'effectifs. En 1871, la moitié des postes de police de la ville sont situés dans Saint-Pierre et Champlain⁴³.

La surreprésentation irlandaise dans la petite criminalité a été démontrée, mais est-ce le cas également pour la pratique de la confession volontaire? Sur l'ensemble des individus concernés, on dénombre près de 69 % de femmes et 31 % d'hommes. Dans ce groupe de femmes, près de la moitié sont d'origine irlandaise⁴⁴. Pour les confessions masculines, cette proportion monte à près de 30 %⁴⁵. De manière évidente, les individus d'origine irlandaise sont surreprésentés dans la confession volontaire et plus particulièrement les femmes. Être à la fois femme et immigrante multiplie les probabilités de tomber dans une situation précaire et d'avoir recours à l'enfermement volontaire.

Cette partie avait pour objectif d'exposer la manière dont le système judiciaire dispose des « personnes désordonnées » associées à l'emprisonnement volontaire. Les histoires étudiées révèlent comment la sévérité de la peine semble davantage s'adapter aux besoins de certains individus. Il n'en demeure pas moins que chacun semble tirer profit au mieux de sa situation, et ce, considérant ce que le système pénal peut offrir. Plus encore, les frontières entre l'arrestation et la confession volontaire semblent beaucoup plus complexes qu'elles n'y paraissent officiellement.

2.3 L'arrestation des individus pour désordre selon le sexe

Dans l'ensemble de notre corpus, les hommes sont plus nombreux à comparaître que les femmes : ils représentent près de 71 % des arrestations, tandis que les femmes comptent

Fenchel, « Entre petite criminalité »; Teehan, « Conflict, Crime and Connexion »; Weaver, *Crimes, Constables, and Courts*; Jenkins, « Patrolmen and Peelers », p. 10-29; Swift, « Behaving Badly? », p. 107-125; Swift, « Heroes or Villains? », p. 399-421; Summers, « "A Source of Sad Annoyance", p. 300-316.

⁴³ Donald Fyson, « Police, élites et espace public dans la ville de Québec, 1858-1965 : du contrôle social au contrôle d'image », communication inédite, Bruxelles, 2010.

⁴⁴ Dans les confessions volontaires féminines, 46% proviennent de femmes d'origine irlandaise.

⁴⁵ Sur 1 209 confessions volontaires, 1 204 individus possèdent un prénom permettant le classement par sexe. De ce nombre, on compte 831 femmes, dont 382 Irlandaises, et 373 hommes, dont 114 Irlandais.

pour 29 %⁴⁶. En outre, cette prédominance masculine augmente en proportion au cours de la période étudiée⁴⁷. Cependant, en excluant le phénomène des confessions volontaires, nous obtenons un portrait plus fin de la répartition réelle des arrestations⁴⁸. Par exemple, la proportion de femmes diminue de près de 10 %, d'où l'importance de prendre en compte ce phénomène dans l'étude de la répression du désordre⁴⁹.

En excluant les confessions volontaires, les femmes comptent pour près de 20 % de l'ensemble des arrestations pour désordre (voir tableau 7). En d'autres termes, elles sont encore moins « désordonnées » au sens strict de l'arrestation publique que pouvaient le donner à penser les registres d'écrou. Leur présence en prison semble être bien davantage associée à leur situation de précarité qu'à leur tendance au crime puisqu'elle ne représente qu'un cas sur cinq.

Tableau 7: Individus comparaissant devant le Recorder selon leur sexe, 1860, 1886 et 1870 (%)

	<i>Tout crime confondu</i>		<i>En excluant les confessions volontaires</i>	
	Homme	Femme	Homme	Femme
1860	68,0	32,0	77,2	22,8
1866	71,0	29,0	82,7	17,3
1870	73,7	26,3	81,7	18,3
Total	70,8	29,2	80,5	19,5

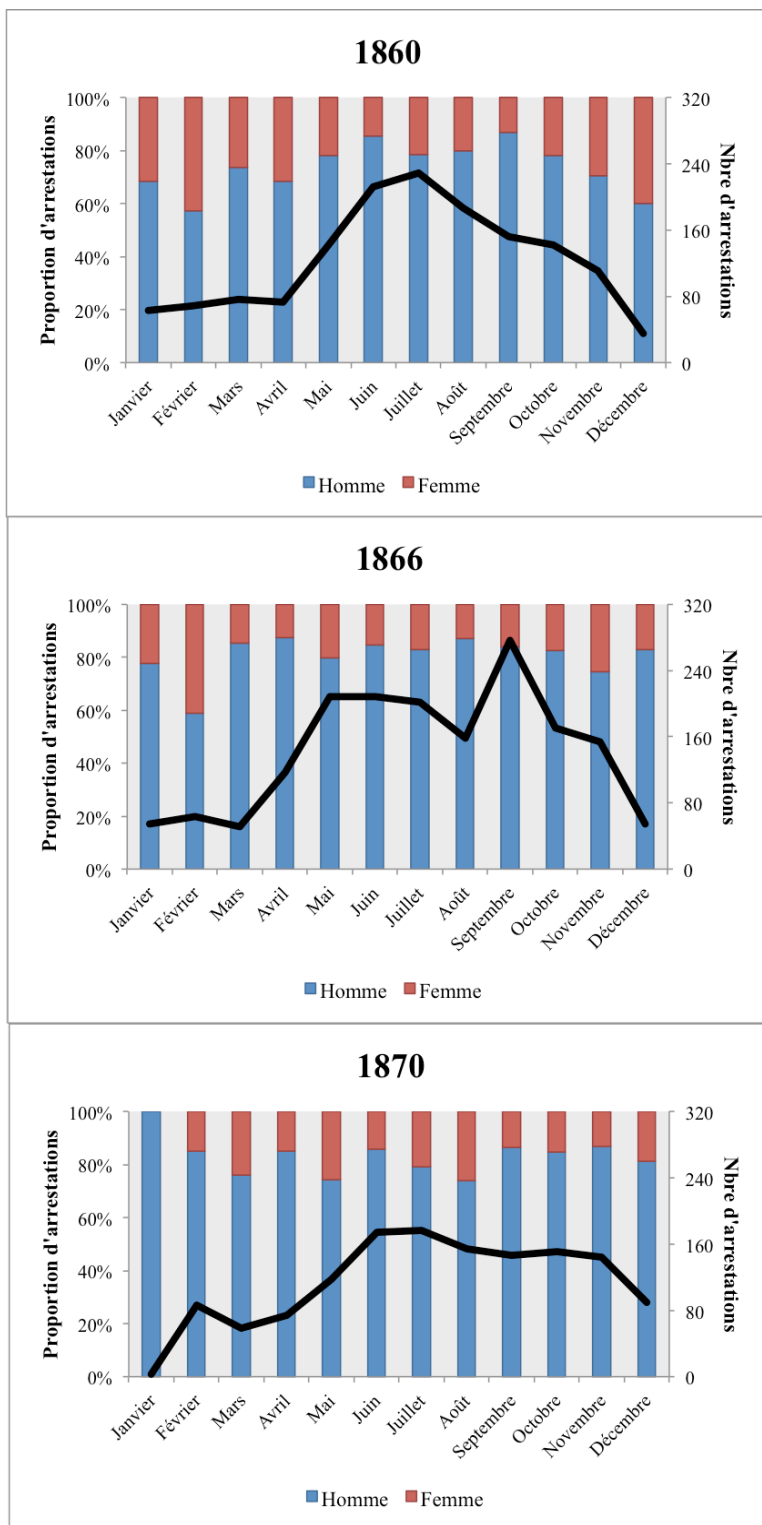
⁴⁶ Sur les 6 137 arrestations, 19 individus sont de sexe inconnu. Donc, 6 118 individus dont nous connaissons le sexe, il y a 4 330 hommes et 1 788 femmes.

⁴⁷ Les hommes représentent 68% des arrestations en 1860, 71% en 1866 et 73,7% en 1870.

⁴⁸ Sur le total des 6 137 causes, il y a 1 209 confessions volontaires. Sur 4 928 arrestations, il y en a 4 914 pour lesquelles le sexe est connu, dont 3 957 hommes et 957 femmes.

⁴⁹ C'est notamment grâce aux registres du Recorder que nous sommes parvenue à ce niveau de précision, puisque l'analyse unique des registres de la prison ne permettait pas d'atteindre un tel degré de différenciation.

**Figure 4: Évolution mensuelle des arrestations excluant les confessions volontaires⁵⁰
selon le sexe, 1860, 1866 et 1870**



⁵⁰ Ces données excluent les confessions volontaires.

Comme l'illustre la figure 4, on note la prépondérance des hommes dans les arrestations pour désordre en excluant les cas de confessions volontaires. Cependant, il faut mettre en perspective ce résultat avec les réalités démographiques de la ville de Québec. D'un côté, la proportion de femmes dans la population urbaine est légèrement plus élevée que celle des hommes pendant la période étudiée, ce qui tend à laisser penser qu'on sous-estime un peu la prépondérance relative des hommes dans les arrestations (ils sont un peu moins nombreux que les femmes, mais ils sont arrêtés beaucoup plus souvent)⁵¹. D'un autre côté, pendant l'été, la démographie de la ville est certainement affectée par une augmentation de la population masculine dans la ville, notamment par les marins. Ce phénomène mènerait donc à surévaluer la propension relative des hommes à être arrêtés pendant l'été, leur proportion dans la population étant plus élevée pendant cette saison. Sur ce point, il faudrait mener une plus large enquête sur les variations démographiques, ce qui constitue une limite pour notre étude.⁵² Dans la prochaine partie, nous étudierons plus spécifiquement le traitement judiciaire des hommes et des femmes, notamment par rapport aux causes d'arrestation et aux peines reçues.

2.4 Le traitement par le système judiciaire selon le sexe

Au cœur de cette étude, nous établirons les motifs pour lesquels les individus sont interpellés par la police municipale et les peines établies par la Cour du Recorder. L'un de nos objectifs est de définir des caractéristiques spécifiques aux arrestations menées dans le quartier portuaire. En d'autres mots, comment s'exprime la répression du désordre dans les différents secteurs de la ville, et plus précisément ceux limitrophes au port?

⁵¹ Il semble que la prépondérance relative des hommes dans le crime ait été sous-estimée puisqu'ils sont légèrement moins nombreux que les femmes dans la population urbaine. En effet, dans la seconde moitié du XIX^e siècle, la ville de Québec compte une population féminine légèrement supérieure à celle des hommes. Les femmes de 15 à 35 ans sont par contre significativement en surnombre. Ce déséquilibre des sexes peut s'expliquer par la structure d'emploi de la ville favorisant le travail des jeunes femmes, plus particulièrement dans le service domestique et la confection. Même en 1901 les femmes demeurent en surnombre. St-Hilaire et Marcoux, « Le ralentissement », p. 177.

⁵² Nous n'avons notamment pas exploité les recensements nominatifs de la ville, car cela aurait ajouté une autre dimension importante à notre corpus déjà très extensif; cette décision a été prise avec l'accord de notre directeur de recherche.

Pour ce faire, nous avons analysé les facteurs menant à l'arrestation et ce, pour les groupes masculins et féminins. La nature des accusations diffère-t-elle en fonction du sexe de l'individu? Retrouve-t-on des signes d'un plus grand désordre masculin, dans des zones spécifiques de la ville, qui pourraient être associées à la présence de marins? À noter que, pour cette partie, nous avons sélectionné uniquement les causes permettant d'identifier le lieu d'arrestation, ce qui exclut les confessions volontaires.

2.4.1 La nature du délit

Dans cette partie, nous observerons la répression du désordre selon la nature des arrestations masculines et féminines. À cet égard, nous avons relevé des différences notables entre les arrestations selon leur répartition dans le quartier portuaire et dans le reste de la ville de Québec.

Dans tous les secteurs de la cité, la proportion d'arrestations masculines demeure largement supérieure à celle des arrestations féminines pendant toute la période étudiée (voir figure 5)⁵³. Cependant, dans le quartier portuaire, elle est supérieure de 15 % par rapport à celle des autres secteurs de la ville⁵⁴. Est-ce le signe d'une plus importante présence masculine ou d'une plus forte tendance à appréhender les hommes dans ce quartier?

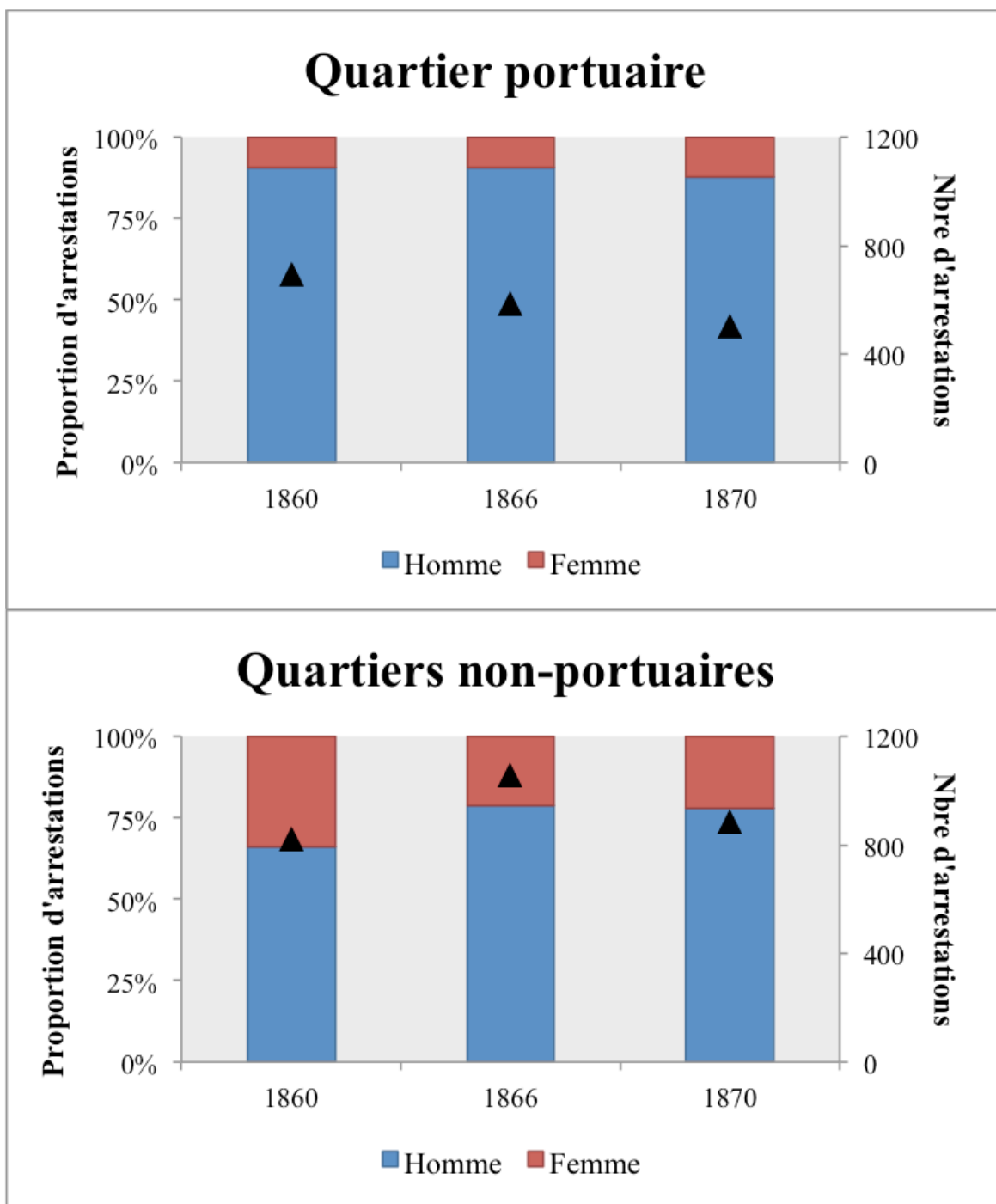
Les deux hypothèses sont possibles. D'une part, une plus grande représentation masculine dans le quartier portuaire pourrait montrer l'impact de la présence des marins dans ce lieu. D'autre part, il est vrai que la surveillance policière est plus importante dans ce secteur : le quartier portuaire comporte un plus grand nombre de postes de police et d'effectifs déployés que tout autre secteur de la ville⁵⁵.

⁵³ La proportion d'arrestations masculines du quartier portuaire oscille entre 87,7% et 90,6%. Celle des autres quartiers varie entre 65,9% et 78,7%.

⁵⁴ En moyenne pour les trois années étudiées, le nombre d'arrestations masculines dans le quartier portuaire surpasse de 15,4% celui des autres quartiers de la ville. L'écart le plus élevé (24,7%) est constaté en 1860.

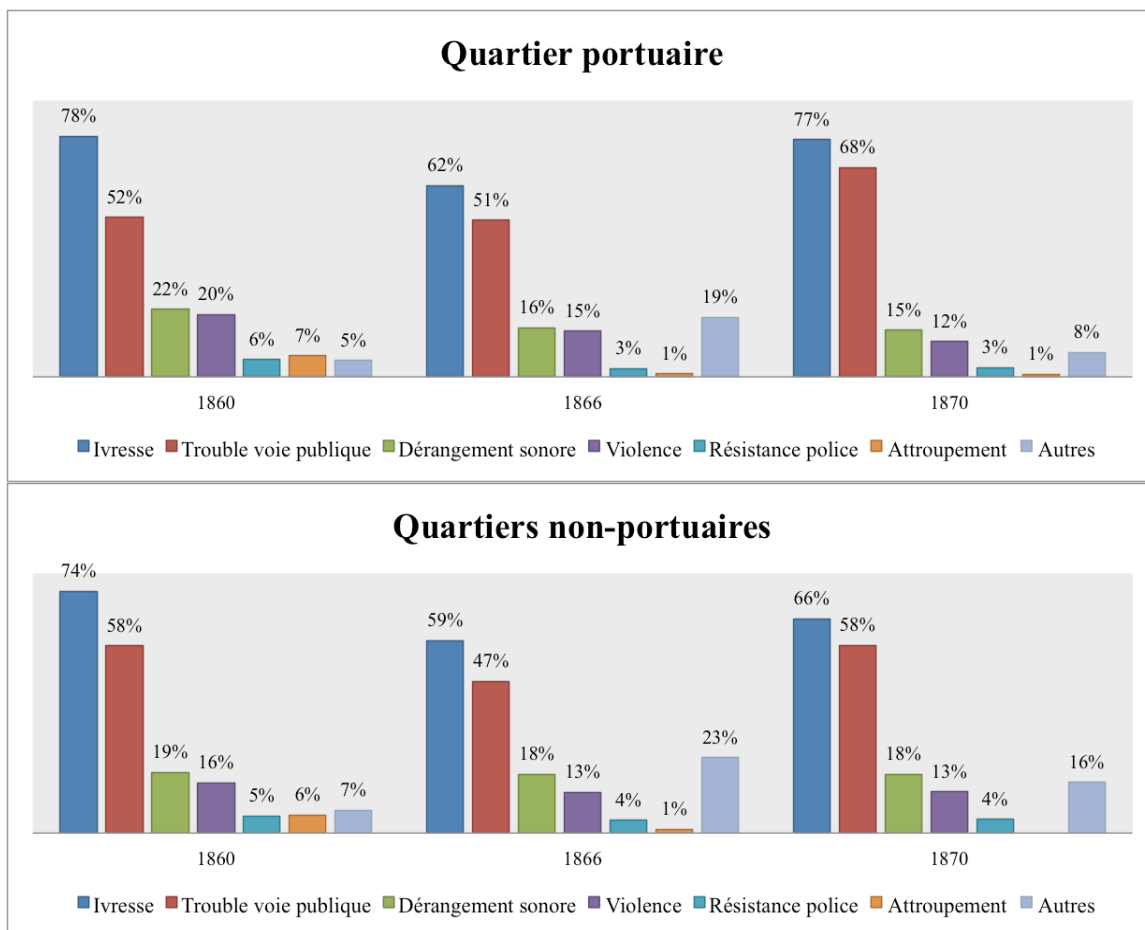
⁵⁵ En 1858, deux postes de police sur quatre se situent dans le quartier portuaire (Saint-Pierre et Champlain). En 1871, deux postes supplémentaires sont institués dans Champlain et dans Saint-Jean: il reste que la moitié des postes de police de la ville sont situés dans le quartier portuaire. Fyson, « Police, élites et espace public ».

Figure 5: Arrestations selon le sexe et le quartier, 1860, 1866 et 1870 (%)⁵⁶



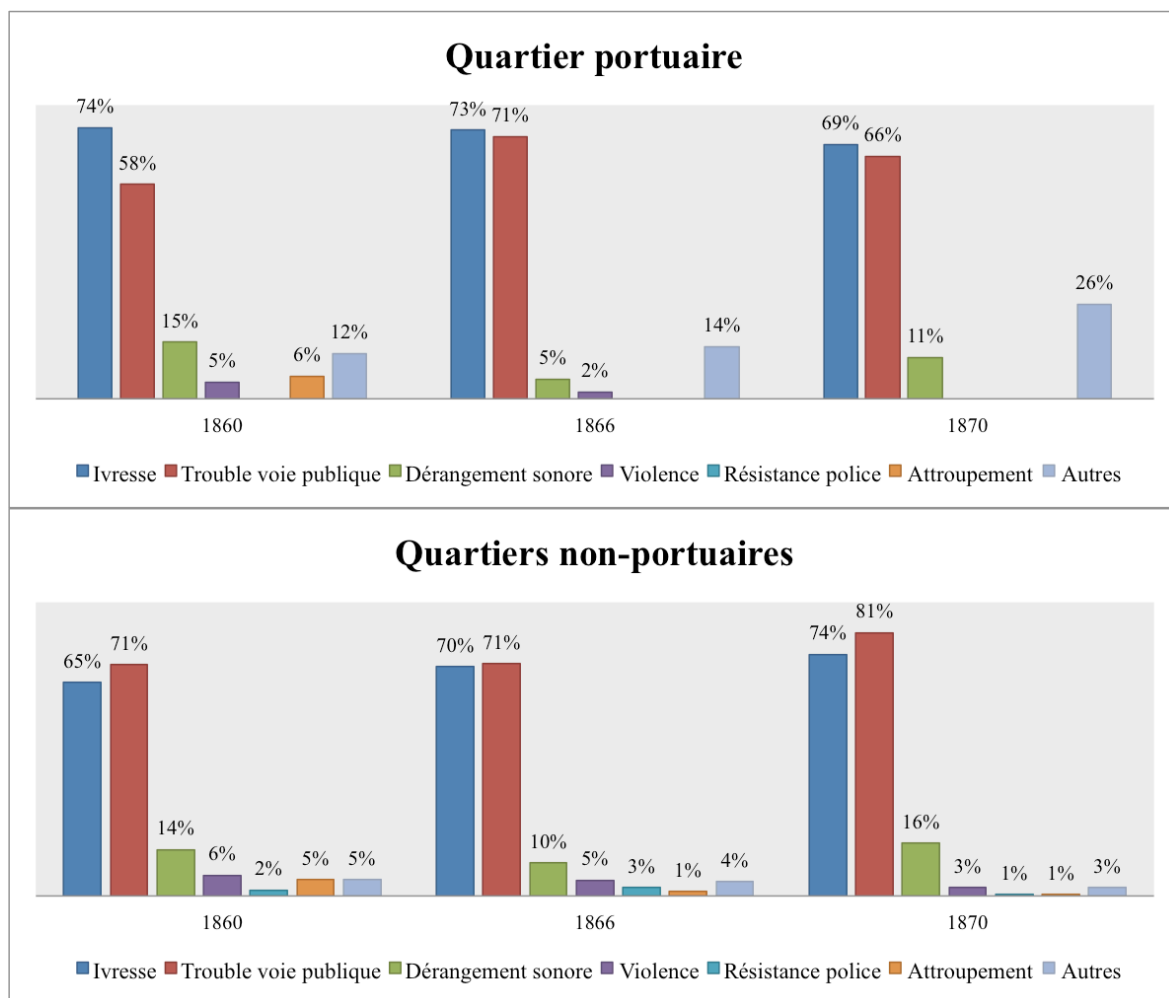
⁵⁶ On compte 1 784 arrestations répertoriées dans le quartier portuaire et 2 768 dans les autres quartiers ou lieux indéterminés, mais dont l'arrestation n'est pas le fruit d'une confession volontaire. Cette figure exclut les confessions volontaires puisqu'elles ne sont pas localisées dans la ville.

Figure 6: Facteurs d'arrestations des hommes selon le quartier, 1860, 1866, 1870 (%)⁵⁷



⁵⁷ Pour l'année 1870, la catégorie « Attroupement » reste vide (0%). Nous ne l'avons pas inclus dans cette figure par soucis d'alléger la présentation. Cette figure exclut les confessions volontaires puisqu'elles ne sont pas localisées.

Figure 7: Facteurs d'arrestations des femmes selon le quartier, 1860, 1866, 1870 (%)⁵⁸



Ainsi, les hommes sont plus nombreux à être arrêtés, et ce de manière plus marquée dans le quartier portuaire. Cependant, est-ce que la nature de leurs accusations est différente que celle des femmes? Une cause pouvait contenir plus d'un motif d'accusation à la fois. Dans la figure 6 nous avons associé chacune des causes entendues devant le Recorder avec une ou plusieurs catégories d'offense. À ce titre, il semblerait que le binôme « ivresse et trouble de la voie publique » soit le plus récurrent pour les deux sexes puisqu'il apparaît dans près de la moitié des cas, toutes années confondues⁵⁹. Les offenses secondaires comme le

⁵⁸ Pour les catégories telles que « Violence », « Résistance police » et « Atroupement », la proportion est parfois de 0%. Par conséquent, nous n'avons pas inclus ces données aux tableaux pas soucis d'alléger la présentation. Ce tableau exclut les confessions volontaires puisqu'elles ne sont pas localisées.

⁵⁹ En excluant les confessions volontaires, les deux facteurs jumelés apparaissent 2 290 fois dans les 4 928 arrestations, ce qui représente près de 46,5% des causes.

dérangement sonore, la violence⁶⁰, la résistance à la police et l'attroupement permettent d'observer des nuances intéressantes concernant la répression du désordre. Par ailleurs, la catégorie « Autres » touche plus particulièrement aux infractions concernant la voirie et aux permis.

Nous mettrons de l'avant quelques observations quant aux différences entre les arrestations masculines et féminines selon les quartiers observés (voir figure 6). D'abord, chez les hommes, la nature des arrestations est similaire dans tous les quartiers de la ville. Donc, même si le quartier portuaire comporte près de 44 % des arrestations masculines⁶¹ de notre échantillon, les hommes qui y sont appréhendés ne sont pas plus ivres ou plus violents que ceux arrêtés dans d'autres secteurs de la ville.

Ensuite, en distinguant le quartier portuaire d'une part et les autres secteurs de la ville d'autre part, nous constatons que les facteurs d'arrestations chez les hommes sont assez similaires d'une année à l'autre. Notons qu'en 1870, la dyade « ivresse et le trouble de voie publique » augmente dans les motifs d'arrestation pour les deux ensembles géographiques, mais de manière plus marquée dans le quartier portuaire. Il aurait été intéressant de vérifier si ce phénomène est issu d'une tendance sur une plus longue période.

Pour mettre en perspective ce qui a été observé chez les hommes, nous avons effectué le même exercice chez les femmes, lesquelles sont minoritaires dans les arrestations pour désordre. La figure 7 illustre la nature des arrestations féminines, laquelle est différente selon les deux ensembles géographiques. En 1870, le binôme « ivresse-obstruction » pour les femmes augmente dans les quartiers non-portuaires alors qu'ils diminuent dans le quartier portuaire. De plus, les motifs secondaires d'arrestation, comme le dérangement sonore, la violence ou la résistance à la police, sont très largement inférieurs à ceux des hommes.

⁶⁰ À noter, les personnes arrêtées par la police pour violence mineure sont probablement davantage amenées devant l'Inspecteur et surintendant de police que le Recorder.

⁶¹ Sur 3 667 causes masculines avec la mention du lieu d'arrestation, 43,7% proviennent du quartier portuaire et 56,3% des quartiers non-portuaires.

Les femmes se distinguent également parce qu'elles sont davantage associées aux infractions « Autres » relatives à la voirie ou à la possession de permis. Ce motif d'arrestation monte à près de 26% dans le quartier portuaire. À cet égard, nous pensons que la circulation des personnes et la concentration des activités marchandes dans les marchés Champlain et Finlay, où les femmes occupaient les rôles de vendeuses et d'acheteuses, pourraient expliquer ce grand nombre d'arrestations.

Même si elles ne représentent que 20 % des arrestations, les femmes sont-elles réellement moins désordonnées que les hommes, en regard des catégories légales énoncées? La proportion de femmes arrêtées pour « ivresse-obstruction » est plus élevée que celle des hommes dans le quartier portuaire en 1866, et dans les quartiers non-portuaires en 1866 et 1870. Cependant, notre analyse sur la confession volontaire nous incite à demeurer prudente sur ce point, puisque certaines d'entre elles pouvaient être arrêtées dans la rue et obtenir une sentence qui ressemble davantage à un enfermement volontaire.

En effet, si on observe uniquement les cas de femmes arrêtées et emprisonnées pour ivresse ou pour obstruction de la voie publique, 78 % d'entre elles obtiennent une sentence de plus d'un mois d'emprisonnement⁶². À titre comparatif, seulement 21 % des hommes arrêtés et emprisonnés pour ivresse ou pour obstruction obtiennent plus d'un mois de prison⁶³.

Enfin, presque la moitié de l'ensemble des arrestations féminines se solde par un emprisonnement. Or, parmi celles incarcérées, trois sur quatre se voient accorder une peine supérieure à un mois de prison. Les autorités auraient-elles fait preuve de paternalisme à leur endroit, en sanctionnant plus durement ce type de crime, plus socialement réprouvé pour les femmes que pour les hommes? Il n'en demeure pas moins que la sévérité des

⁶² En excluant les confessions volontaires, on compte 957 arrestations de femmes pour désordre dans notre échantillon. De ce nombre, 835 causes sont associées à des femmes arrêtées soit pour ivresse ou pour obstruction sur la voie publique, ou les deux à la fois, pour lesquelles 540 d'entre elles sont incarcérées. De celles qui sont incarcérées, près de 86,7% obtiennent une sentence de plus deux semaines de prison et 78,0% de plus d'un mois.

⁶³ On compte 3 957 arrestations d'hommes pour cause de désordre dans notre échantillon. De ce nombre, 2 871 causes correspondent à des hommes arrêtés soit pour ivresse ou pour obstruction sur la voie publique, ou les deux à la fois, pour lesquelles 998 d'entre eux sont incarcérés. De ces hommes incarcérés, près de 32,3% obtiennent une sentence de plus deux semaines de prison et 20,7% de plus d'un mois.

peines d'emprisonnement des femmes trahit une similarité évidente avec l'enfermement volontaire. C'est pourquoi nous examinerons dans la prochaine partie la sévérité de la peine selon le sexe des individus.

2.4.2 Le jugement et la peine

La peine en dit long sur la répression exercée sur les individus appréhendés pour désordre. Le jugement et la sévérité de la peine, à payer ou à purger en prison, sont deux éléments dénotant la vulnérabilité de certains groupes devant la justice. Dans cette partie, nous établirons ainsi les liens entre la peine et le sexe des individus. Existe-t-il une différence entre les hommes et les femmes quant au jugement prononcé et le cas échéant, la peine qui leur est imposée? La possibilité de payer l'amende implique une situation matérielle favorable, tandis que l'incarcération traduit une situation plus précaire. Considérant que globalement les hommes jouissent d'un plus grand accès à l'emploi que les femmes à l'époque, l'emprisonnement représente également une perte de salaire et même potentiellement une perte d'emploi tout dépendant du secteur d'activité. Nous explorerons cet aspect de la peine dans le chapitre 3, consacré au désordre des marins.

En excluant le phénomène de l'enfermement volontaire⁶⁴, la figure 8 montre que 26 % des individus arrêtés paient l'amende, 35 % sont emprisonnés, 28 % sont disculpés et 11 % obtiennent un autre résultat⁶⁵. Sur la période étudiée, nous observons avec le temps l'affermissement du système de justice. En une décennie, le taux de disculpation diminue significativement, passant de 45 % à 19 %. Le système judiciaire semble donc moins indulgent envers les accusés. Cependant, ce n'est pas la proportion des cas d'emprisonnement qui augmente, mais plutôt le paiement de l'amende chez les individus reconnus coupables. Il faut en conclure que, même si les contrevenants sont moins souvent disculpés que par le passé, ils semblent davantage en position de payer leur peine.

⁶⁴ Excluant les cas de confessions volontaires, nous comptons 4 928 causes pour les trois années couvertes par notre échantillon, tous sexes confondus.

⁶⁵ Ce sont les moyennes pour les trois années (1860, 1866, 1870). Dans la catégorie « Autres », nous avons inclus tous les jugements qui n'aboutissent pas, dont les reports, la contestation devant la cour, l'abandon des charges, le défaut de comparaître, etc.

Figure 8: Le jugement et la peine 1860, 1866, 1870 (%)

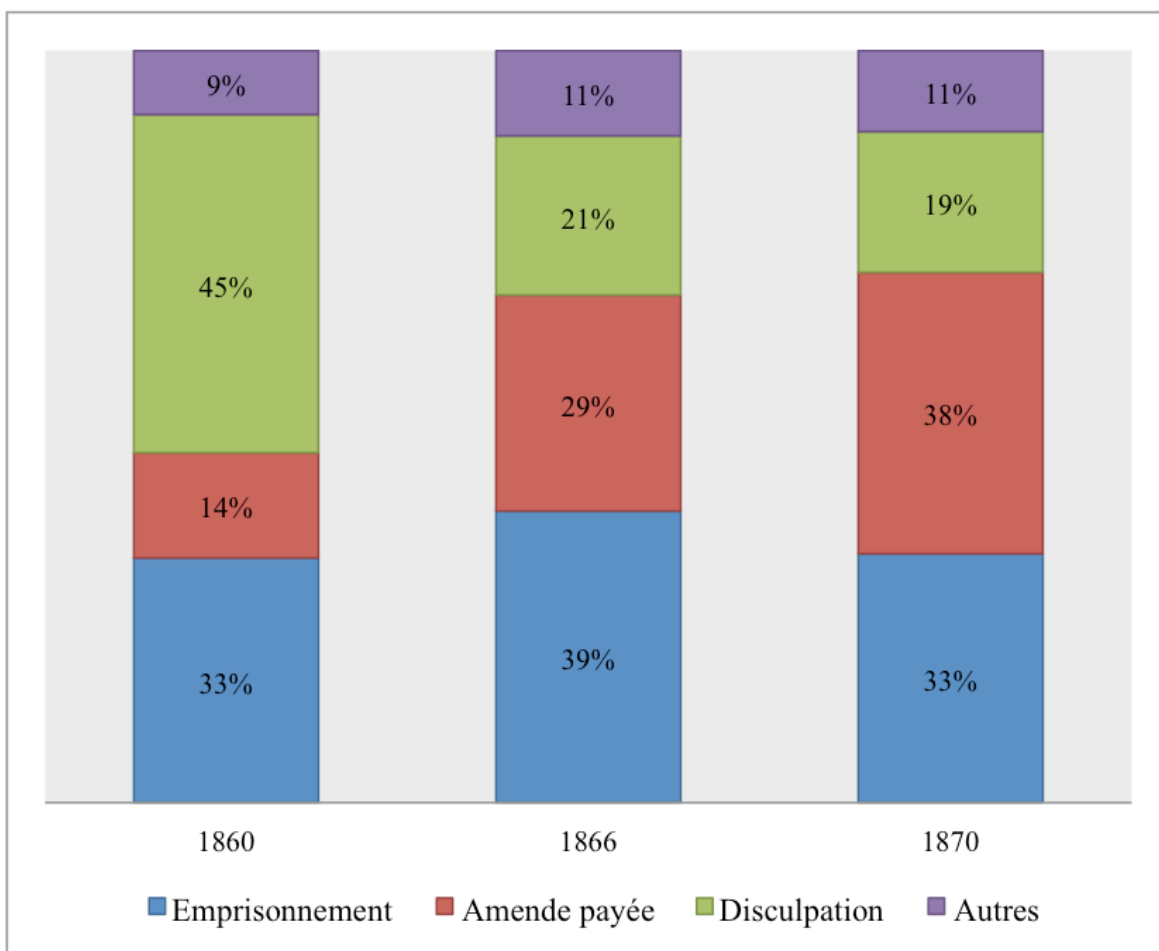
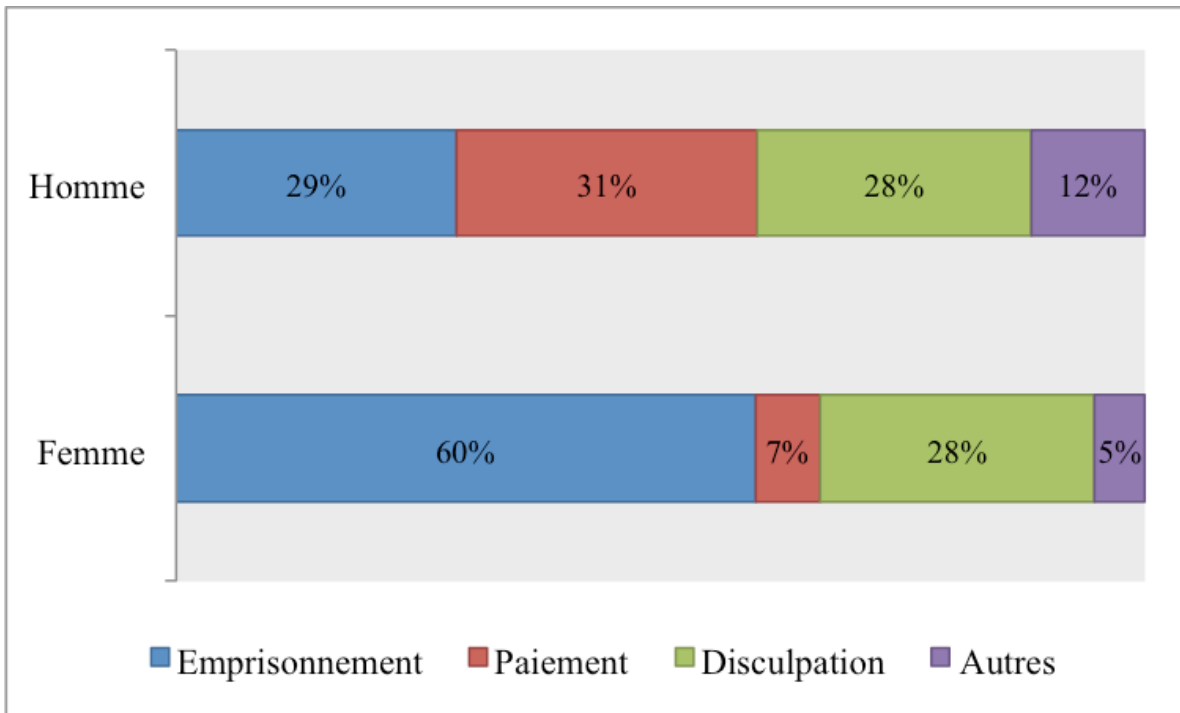


Figure 9: Le jugement et la peine selon le sexe, 1860, 1866 et 1870 (%)



Chez les hommes, l'emprisonnement, le paiement de l'amende et la disculpation sont pratiquement à parts égales (30 %) comme l'illustre la figure 9. La situation est bien différente chez les femmes : l'emprisonnement représente près de 60 % des causes tandis que le paiement des amendes est plutôt rare, soit moins de 7 %. Tel que démontré, la majorité des femmes arrêtées, excluant les confessions volontaires, est condamnée pour de longs séjours en prison. C'est pourquoi il faut remettre en perspective le haut taux d'emprisonnement féminin, considérant qu'une partie des causes féminines s'apparente aux confessions volontaires. Notons cependant une dimension similaire pour les deux sexes : le taux de disculpation est égal (28 %). Les hommes et les femmes arrêtés pour désordre semblent jouir de la même clémence devant la justice.

Par l'étude des peines et des résultats finaux du processus judiciaire, on constate que ce ne sont pas toutes les arrestations qui mènent à l'incarcération. Une nette différence entre les sexes existe concernant la manière dont la peine est appliquée, puisque les femmes sont majoritairement incarcérées et les hommes sont plus enclins à payer l'amende. La justice se veut être la même pour tous, mais les moyens d'y faire face ne sont pas les mêmes pour

chacun. On constate néanmoins que la justice ordinaire fait preuve d'une très grande uniformité quand il s'agit de disculpation. Cela nous renvoie à la question des rapports sociaux de sexe, lesquels sont un phénomène structurel et systémique présent au cœur même des institutions. Le système judiciaire n'y fait pas exception.

Après avoir identifié les principaux facteurs d'arrestations et les peines encourues, nous aborderons la question des arrestations selon leur répartition géographique et la nature du désordre qu'on y retrouve. Cette démarche a comme objectif de situer le désordre dans le quartier portuaire par rapport au reste de la ville.

2.5 La distribution géographique des arrestations

Dans le chapitre premier, nous avons abordé les quartiers et leurs caractéristiques socio-ethniques selon une perspective portuaire. Dans cette partie, nous nous réfèrerons également à la figure 1 pour étudier la distribution géographique des arrestations. Dans quelle mesure le quartier portuaire est « plus désordonné » par rapport à d'autres quartiers de la ville? Certes, il est question de mesurer l'intensité du nombre d'arrestations selon le lieu, mais également de déterminer la nature des offenses qui y sont commises. Pour situer le lecteur, la liste utilisée pour les noms des rues et des lieux de la cité de Québec est associée à l'Annexe 1.

2.5.1 Les « haut-lieux »

Tout d'abord, le quartier portuaire comprend des « haut-lieux » où s'effectuent de manière plus marquée les arrestations. Les registres d'arrestation mentionnent le plus souvent le nom de la rue, mais on trouve également des lieux variés qui marquent la géographie naturelle de la ville, la circulation des populations entre les différents quartiers et la concentration dans certains haut-lieux de sociabilités. Par exemple, les côtes sont des jonctions entre les quartiers fortifiés de la Haute-Ville et le quartier portuaire⁶⁶. D'autres

⁶⁶ *Doghill, Cotton Hill, Esplanade Hill, St. Geneviève Hill, Bonner's Hill et Canoterie Hill*. Registres des actions pénales, Série FF (Recorder), 2FF. Archives de la ville de Québec.

lieux, comme les portes Prescott, St-Jean et Dauphine, marquent également la transition entre la ville *in muros* et son extension *extra muros*. À propos de l'espace portuaire à proprement parler, les quais représentent également un espace flou pour la juridiction municipale, avec un statut particulièrement ambigu lorsque vient le moment de départager la juridiction de la police municipale et celle de la police riveraine.

Sur l'ensemble des causes pour désordre, près de 75 % sont associées à un lieu. Or, en excluant les confessions volontaires, il s'agit plutôt de 93 % qui sont localisables⁶⁷. À partir de ces données, nous avons répertorié 214 lieux de désordre, parmi lesquels figurent plusieurs « haut-lieux » dont la récurrence est notable tout au long de la période étudiée.

Toutes années confondues, la rue Champlain se démarque en intensité, suivie par Saint-Jean et Saint-Louis, qui sont également des artères majeures dans la ville. Pour le quartier Saint-Roch, la rue Saint-Joseph est bien la seule artère à se hisser au classement. Ce sont plutôt des artères secondaires comme Sainte-Ursule, Cul-de-Sac, Craig et Sainte-Geneviève qui figurent aux autres rangs. Le plus remarquable est que, pour l'ensemble de l'échantillon, six lieux sur dix proviennent du quartier portuaire. Plus encore, deux d'entre eux sont des marchés, Champlain et Finlay. L'observation de ces haut-lieux donne une idée générale de la concentration des arrestations pour désordre. Mais qu'en est-il de leur répartition globale dans les différents quartiers de la ville de Québec?

⁶⁷ Sur 6 137 arrestations, 4 603 sont associées à un lieu d'arrestation. Sur les 1 535 arrestations sans localisation, près de 79% sont des confessions volontaires (N=1 211). Si on soustrait les 1 211 confessions volontaires, ce sont 4 927 arrestations «réelles». Notre échantillon contient près de 93% (N=4 603) de lieux connus, contre 7% (N=324) de lieux non connus. Les lieux d'arrestation répertoriés (N=4 603) sont très représentatifs des arrestations réellement effectuées et jugés par la cour du Recorder.

Tableau 8: Classement des dix lieux les plus « désordonnés » selon l'occurrence dans les registres d'arrestations de la Cour du Recorder (1860, 1866, 1870)

	1860		1866		1870		Total ⁶⁸	
1	Champlain	225	Champlain	148	Saint-Jean	150	Champlain	488
2	Saint-Jean	92	Saint-Jean	145	Champlain	115	Saint-Jean	387
3	Saint-Louis	80	Saint-Louis	101	Saint-Paul	99	Saint-Louis	214
4	Saint-Pierre	77	Saint-Joseph	82	Craig	70	Saint-Paul	207
5	Marché Champlain	55	Marché Champlain	77	Saint-Joseph	62	Saint-Pierre	183
6	Marché Finlay	53	Saint-Pierre	61	Marché Champlain	46	Marché Champlain	178
7	Saint-Paul	48	Saint-Paul	60	Saint-Pierre	45	Saint-Joseph	177
8	Sainte-Ursule	46	Saint-Augustin	51	Sainte-Genève	35	Craig	137
9	Cul-de-Sac	45	Cul-de-Sac	46	Saint-Louis	33	Marché Finlay	124
10	Artillerie	34	Craig	42	Marché Finlay	32	Cul-de-Sac	117

2.5.2 Les quartiers

Sur les arrestations localisables, 1 787 sur 4 561 sont situées dans le quartier portuaire. Cela représente 39% des arrestations pour désordre dans l'ensemble de la ville pour les années à l'étude. Le quartier portuaire est le plus désordonné en termes de volume d'arrestations, mais est-ce que les individus qui y sont arrêtés sont plus « désordonnés » qu'ailleurs? Par exemple, sont-ils plus ivres ou plus violents que ceux arrêtés dans les autres quartiers? Pour tenter de répondre à ces questions, nous avons observé les facteurs d'arrestation par quartier. D'abord, comme l'illustre la figure 10, les facteurs d'arrestation sont plutôt similaires d'un quartier à l'autre. Un fait notable est que le facteur de l'ivresse est semblable partout, qu'on étudie le quartier portuaire, Saint-Baptiste ou Palais⁶⁹. Nous sommes arrivés à des résultats similaires en comparant le quartier portuaire à l'ensemble des autres quartiers non-portuaires, ainsi que la Basse-Ville à la Haute-Ville. Nous

⁶⁸ Les trois années confondues.

⁶⁹ Tous quartiers confondus, la proportion d'arrestations pour ivresse se situe entre 61% et 73%. Le facteur d'ivresse est de 73% dans le quartier portuaire, et de 69% dans Palais et Saint-Jean-Baptiste.

concluons que les facteurs d'arrestations sont uniformes à travers les quartiers et ne semblent pas être influencés par le clivage social.

Nous avons également étudié la répartition du nombre d'arrestations selon les quartiers et leur évolution pendant la période. Telles que définies dans le chapitre 1, les différentes zones du quartier portuaire en font un ensemble qui est loin d'être uniforme, surtout lorsqu'on observe la concentration du nombre d'arrestations. La partie traditionnelle du port (QP3) faisant face au fleuve est le principal foyer de désordre du quartier portuaire, comptant près des trois quarts de ses arrestations. Le désordre dans la nouvelle partie portuaire (QP2) demeure en croissance, ce qui concorde avec l'idée que cet espace se développe au cours de la période étudiée, gagnant en fréquentation et du même coup en désordre⁷⁰. Les populations liées aux activités économiques du port se concentrent vraisemblablement dans le quartier portuaire, mais pouvaient-elles aller « faire la fête » ailleurs que dans ce secteur? Des indices nous autorisent à penser que le « désordre portuaire » ne s'est pas restreint aux limites formelles du quartier. En ce sens, la mobilité des groupes qui causent le désordre est un critère essentiel dans l'étude de la répartition des arrestations à travers la ville.

⁷⁰ À cet égard, on constate une croissance similaire dans Saint-Roch : le nombre d'arrestations double en une décennie.

Figure 10: Facteurs d'arrestations selon les quartiers, 1860, 1866, 1870 (%)

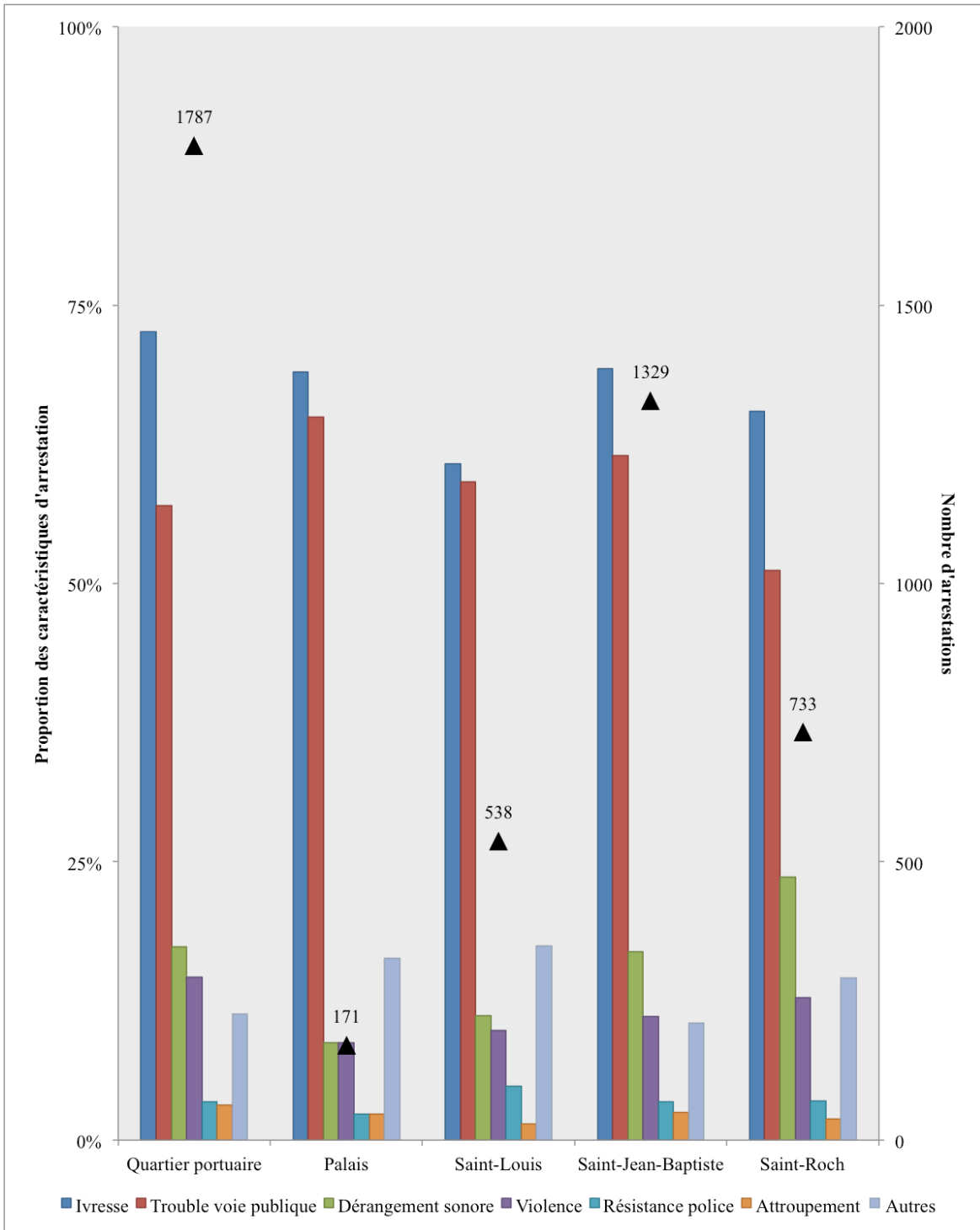
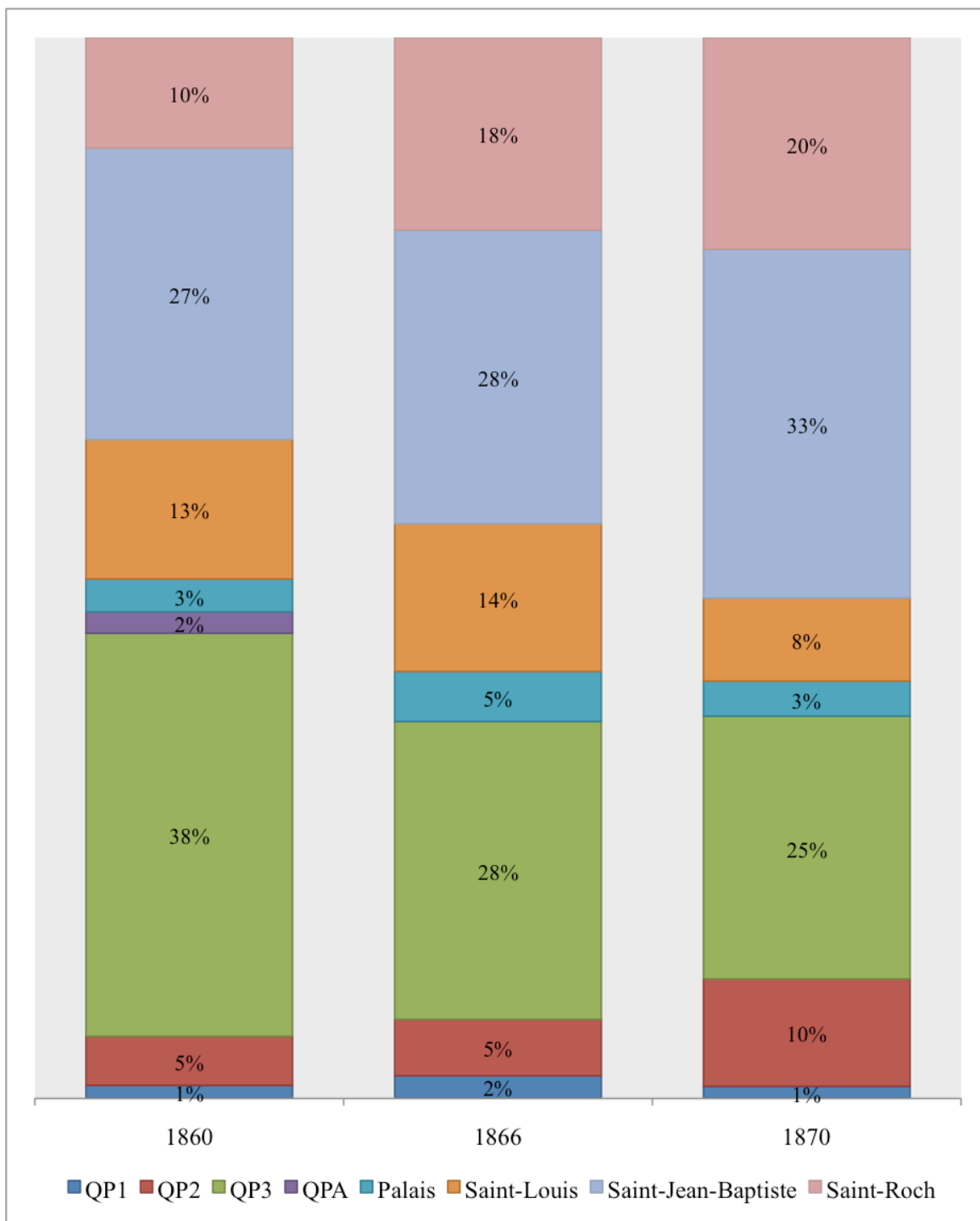


Figure 11: Répartition des arrestations dans la ville, selon les quartiers 1860, 1866, 1870 (%)



Comme l'illustre la figure 11, les quartiers de la Haute-Ville sociale⁷¹ (Palais et Saint-Louis) ne représentent que 12 % à 19 % des arrestations totales. Ces quartiers se distinguent par la concentration des élites politiques et économiques. Leurs volumes d'arrestations sont largement inférieurs à ceux des quartiers populaires. C'est particulièrement le cas de Palais, qui représente moins de 5 % des arrestations annuelles. Les quartiers des élites sont peut-être plus surveillés, ou tout simplement inintéressants pour des individus qui souhaitent faire la fête. Dans une perspective où c'est à partir du port qu'émanent des populations susceptibles d'être arrêtées, on observe une certaine « imperméabilité » de ces deux secteurs, mêmes s'ils sont limitrophes au quartier portuaire.

Ensuite, bien que le quartier portuaire soit le plus important foyer de désordre, Saint-Jean-Baptiste et Saint-Roch sont également des quartiers significativement désordonnés, représentant respectivement près de 33 % et 20 % des arrestations en 1870. Évidemment, la création de nouveaux postes de police⁷² dans ces deux quartiers pendant la période étudiée présume d'une surveillance accrue de ces secteurs. Le nombre d'arrestations a-t-il augmenté par cette plus grande présence policière, ou bien le désordre qui y régnait nécessitait-il l'implantation de poste dans ces quartiers? Cette piste a été effleurée par Louis Turcotte, mais la difficulté à situer précisément le lieu d'arrestation sur la rue rend la tâche complexe⁷³.

Il appert que la répartition des arrestations pour désordre vient confirmer l'influence de la ségrégation socio-spatiale entre la Haute-Ville des élites et la Basse-Ville populaire sur le désordre. Le cas de Saint-Jean-Baptiste montre que le désordre ne se limite pas à la Basse-Ville physique : il est bien plus généralement associé aux quartiers populaires. Dans la partie suivante, nous étudierons l'ensemble des quartiers selon l'appartenance ethnolinguistique des individus arrêtés. Cela nous permettra de mieux définir, parmi

⁷¹ Pour notre étude, nous avons établi une différence entre la Haute-Ville géographique et la Haute-Ville sociale. L'ensemble géographique comprend Palais, Saint-Louis et Saint-Jean-Baptiste. Cependant, puisque Saint-Jean-Baptiste est un quartier populaire, la Haute-Ville sociale comprend uniquement Palais et Saint-Louis.

⁷² Nous avons comparé la répartition géographique et le nombre de postes de police en 1858 et en 1871. Fyson, « Police, élites et espace public ».

⁷³ Pour les résultats de Turcotte, voir « Distribution géographique des conflits: un aperçu » au deuxième chapitre. Turcotte, « Les conflits entre policiers », p. 51-52.

l'ensemble des arrêtés, lesquels sont les plus susceptibles d'être issus des populations de passage.

2.6 L'identité ethnolinguistique des individus arrêtés pour désordre

Nous avons déterminé que près de 80 % des arrestations pour désordre sont attribuables aux hommes. Comment déterminer, parmi ces hommes, ceux qui sont susceptibles d'appartenir aux populations de passage? L'aspect linguistique nous permet à cette étape d'identifier, parmi les principaux groupes linguistiques de la ville, en l'occurrence les anglophones et les francophones, lequel est le plus désordonné.

En 1844, la communauté anglophone installée dans la ville⁷⁴ représente près de 43 % de la population. Cette proportion diminue à moins de 32 % en 1871⁷⁵. Pendant la période étudiée, la population anglophone gonfle temporairement pendant la saison de navigation, notamment parce que la majorité des immigrants de passage et des marins transitant par le port de Québec provient du Royaume-Uni⁷⁶.

Pour les années étudiées, les causes impliquant des anglophones constituent près de 66 % de notre corpus⁷⁷. Comme le montre la figure 12, plus du trois quarts des individus comparaisant devant le Recorder en 1860 sont anglophones⁷⁸. Cependant, cette prépondérance diminue au cours la période, laissant place à une plus grande proportion de francophones. Cette baisse peut être attribuable à la diminution de la présence anglophone dans la ville à partir du début des années 1870. Comme le souligne Vallières, il s'agit du « signe précurseur d'un exode de la minorité britannique de Québec, lié aux conséquences

⁷⁴ Au XIX^e siècle, l'immigration à Québec est très majoritairement anglophone. Provenant des îles britanniques, des autres colonies d'Amérique du Nord et des États-Unis, très peu d'immigrants d'autres origines s'établissent à Québec à cette période. Selon Vallières, malgré le passage d'Allemands et ensuite de Scandinaves dans les années 1860, les communautés non britanniques à s'installer sont toujours inférieures à 500 personnes, soit environ 1% de la population. Vallières *et al.*, *Histoire de Québec*, p. 699.

⁷⁵ Vallières *et al.*, *Histoire de Québec*, p. 699.

⁷⁶ La majorité des navires trans-océaniques (90%) en partance du port de Québec avaient comme destination le Royaume-Uni. Fingard, « Those Crimps of Hell », p. 327; Pour un ouvrage sur la marine marchande au Canada, nous nous référons à Sager, *Seafaring Labour*.

⁷⁷ À noter que nous avons pris en compte les confessions volontaires.

⁷⁸ La prépondérance des causes anglophones passe de 77% en 1860 à 58% en 1870.

du départ de l'armée britannique, de la Capitale pour Ottawa et des pertes d'emplois dans le commerce du bois et le transport maritime⁷⁹ ».

Sur une décennie, on constate les effets du ralentissement de l'économie portuaire sur le nombre d'arrestations d'anglophones. En août 1860, les arrestations d'anglophones représentent près de 83 %, tandis qu'une décennie plus tard à la même période, elles ne comptent que pour 56 % (voir figure 12). Par ailleurs, on compte quelques dizaines d'arrestations d'allophones chaque année⁸⁰. Le plus grand nombre est répertorié en 1860⁸¹, notamment pendant la saison de navigation. Même timide, la présence d'allophones témoigne de l'influence du contexte portuaire « cosmopolite » sur les arrestations.

Entre les anglophones, les francophones et les allophones, quel groupe se montre le plus désordonné dans la ville de Québec? En nombre absolu, les arrestations d'anglophones représentent le double de celles des francophones⁸². Par contre, en observant uniquement les facteurs d'arrestations des trois groupes, nous obtenons des résultats très similaires chez les hommes⁸³. Notamment, le facteur d'arrestation « Ivresse » est presque identique entre les groupes, soit entre 58 et 62 %⁸⁴.

Ces résultats furent également similaires quand nous avons comparé les hommes irlandais et les hommes non-irlandais. Avec un croisement des données des registres de la prison, nous avons identifié 352 hommes d'origine irlandaise présumée. Les résultats sont presque

⁷⁹ Le groupe irlandais est celui qui subit le plus abruptement la diminution : avec ses descendants, il forme près de 30% de la population de 1844 à 1861, mais n'en représente plus que 22 % en 1871. Vallières *et al.*, *Histoire de Québec*, p. 699.

⁸⁰ Des personnes arrêtées dont le nom de famille n'était à consonance ni anglophone ni francophone, on répertorie 31 individus en 1860, 90 en 1866 et 45 en 1870. Ils représentent annuellement entre 2 et 4% des arrestations.

⁸¹ On observe le même phénomène en 1860 et 1870, mais en plus faible intensité.

⁸² En 1860, les arrestations d'anglophones sont trois fois plus nombreuses que celles des francophones. En 1866, cette proportion chute au double.

⁸³ Dans cette partie, nous avons exclu les femmes. Tel que montré précédemment dans le chapitre 2, si on exclut les confessions volontaires, les femmes représentent 20% des arrestations de notre échantillon. Plus de la moitié d'entre elles vont en prison, et dans celles qui sont emprisonnées, les trois quarts obtiennent un mois de prison. Donc, même si les femmes représentent 20% des arrestations, la moitié des causes s'apparente à de la confession volontaire. Nous les avons exclues parce ce qu'elles représentaient un biais important et afin de nous concentrer sur les facteurs d'arrestation dans la rue.

⁸⁴ Toutes années confondues, le facteur « Ivresse » chez les hommes représente 61,2% chez les anglophones, 58,2% chez les francophones et 61,9% chez les allophones.

identiques entre les hommes identifiés d'origine irlandaise ou les hommes non-irlandais, notamment pour les facteurs « Ivresse » et « Trouble de la voie publique »⁸⁵. On note des résultats similaires pour les facteurs de violence, de dérangement sonore ou de résistance à la police. Donc, par rapport au stéréotype de la « tendance à l'ivrognerie » chez les Irlandais à l'époque victorienne⁸⁶, notre étude sur Québec montre que l'ivresse ne semble pas un critère d'arrestation propre à l'appartenance ethnique.

Mentionnons également la comparution de gens de couleur, notamment de Noirs (« Negro »), de Métis (« Half-Indian ») et d'Autochtones (« Indiens ») devant le Recorder. Au milieu du XIX^e siècle, ce sont les groupes les plus sévèrement jugés et marginalisés, puisque discriminés selon les principes de « races ». Dans la presse de Québec, les discours bourgeois entretiennent des perceptions négatives à l'endroit des gens de couleur, notamment à propos de leur caractère « violent »⁸⁷. À propos des minorités et de la justice, Fyson souligne que les Noirs et les Autochtones apparaissent très rarement dans les archives judiciaires et pénales de Québec au XIX^e siècle⁸⁸. Pour notre échantillon, nous notons simplement que la majorité de ces arrestations sont relatives aux facteurs « Ivresse » ou « Trouble de la voie publique »⁸⁹. Ce groupe est exclusivement masculin et près de la moitié est arrêtée dans le quartier portuaire⁹⁰. D'ailleurs, la plupart d'entre eux sont de passage, que ce soit pour le travail ou parce qu'ils proviennent d'une autre ville⁹¹.

⁸⁵ La population masculine totale de notre échantillon est de 4 330 hommes. Nous avons déterminé un groupe de 352 hommes irlandais et un autre de 3 978 hommes non-irlandais. Le facteur d'ivresse est de 60,5% chez les hommes irlandais et de 60,0% chez les hommes non-irlandais. Le facteur « Trouble voie publique » est de 48,9 % chez les hommes irlandais et de 47,8% chez les hommes non-irlandais.

⁸⁶ Swift, « Behaving Badly? », p. 107-125; Elizabeth Malcolm, *Ireland Sober, Ireland Free: Drink and Temperance in Nineteenth Century Ireland*, Syracuse, Syracuse University Press, 1986, 363 p.; Beckingham, « The Irish Question », p. 125-144.

⁸⁷ D'Amico, « La perception des marginaux », p. 53-55.

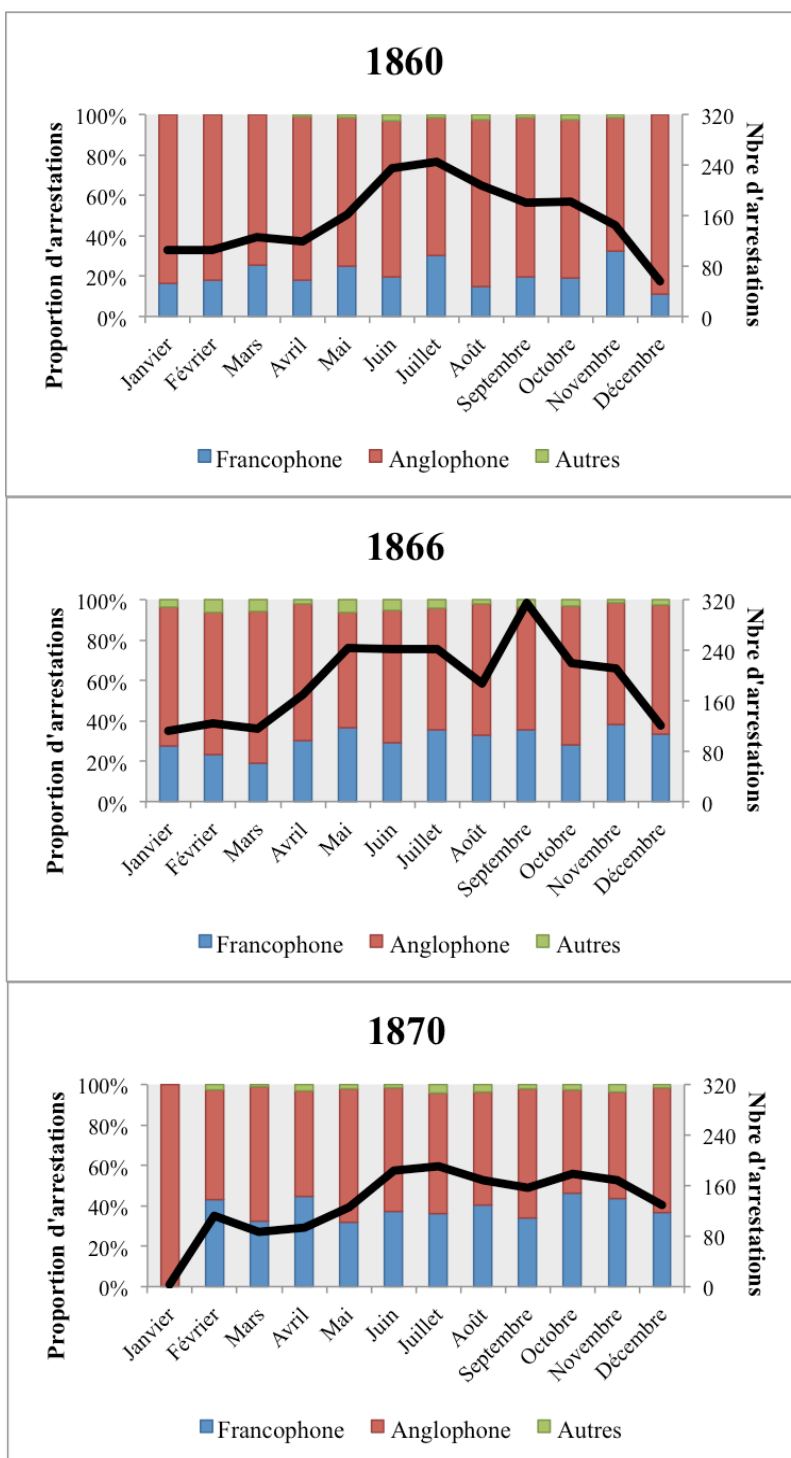
⁸⁸ Entre 1820 et 1870, il a répertorié moins d'une centaine de prisonniers autochtones et plus d'une centaine de causes qui les impliquent devant les tribunaux. Fyson, « Minority Groups », p. 284.

⁸⁹ Nous avons répertorié 17 arrestations sur 24 en lien avec ces deux facteurs.

⁹⁰ Il s'agit de 15 arrestations sur 24 qui sont localisées dans le quartier portuaire. On en compte quatre dans Saint-Roch et deux dans Saint-Jean-Baptiste.

⁹¹ Nous avons compté quatre marins, un « runaway slave » et un « by town ». D'autres proviennent de Pointe Levy, du Saguenay, de l'Isle Verte, de Miramichi et de Jamaïque.

Figure 12: Évolution mensuelle des arrestations selon l'appartenance ethnolinguistique, 1860, 1866 et 1870 (%)⁹²



⁹² En janvier 1870, les anglophones représentent 100% des personnes arrêtées: une proportion non significative puisque cela ne représente que trois individus.

Tableau 9: Origine ethnique de la population selon les quartiers en 1871 (%)⁹³

	<i>Française</i>	<i>Irlandaise</i>	<i>Anglaise</i>	<i>Écossaise</i>	<i>Autres</i>
<i>Basse-Ville</i>	39,3	51,5	4,6	3,4	1,1
<i>Champlain</i>	21,7	72,2	3,2	2,7	0,3
<i>Saint-Pierre</i>	58,5	29,0	6,1	4,3	2,1
<i>Haute-Ville</i>	44,7	24,6	19,3	9,2	2,2
<i>Palais</i>	51,5	24,4	13,1	8,9	2,1
<i>Saint-Louis</i>	38,9	24,9	24,5	9,4	2,3
<i>Saint-Jean</i>	61,5	25,7	8,8	3,2	0,8
<i>Saint-Jean</i>	86,2	7,1	4,9	1,3	0,5
<i>Montcalm</i>	43,5	38,6	12,0	4,6	1,4
<i>Banlieue</i>	40,3	43,7	11,2	4,7	0,2
<i>Saint-Roch</i>	85,5	8,2	3,5	1,9	1,0
<i>Saint-Roch</i>	84,0	10,6	3,0	1,3	1,0
<i>Jacques-Cartier</i>	85,5	7,4	4,4	1,9	0,7
<i>St. Roch sud</i>	92,2	4,2	1,6	1,0	1,0
<i>St. Roch nord</i>	66,1	18,4	8,2	5,7	1,6
<i>Total</i>	68,5	20,7	6,7	3,1	1,1

Après avoir identifié les facteurs d'arrestations des groupes ethnolinguistiques, comment établir qu'ils sont bien associés au contexte portuaire⁹⁴? Est-ce que le désordre des groupes de passage se limitait uniquement à l'espace portuaire? Dans le cas contraire, le phénomène se manifestait-il de manière uniforme dans le reste de la ville? L'étude de l'appartenance ethnolinguistique des individus arrêtés selon les quartiers donne quelques pistes à ce sujet.

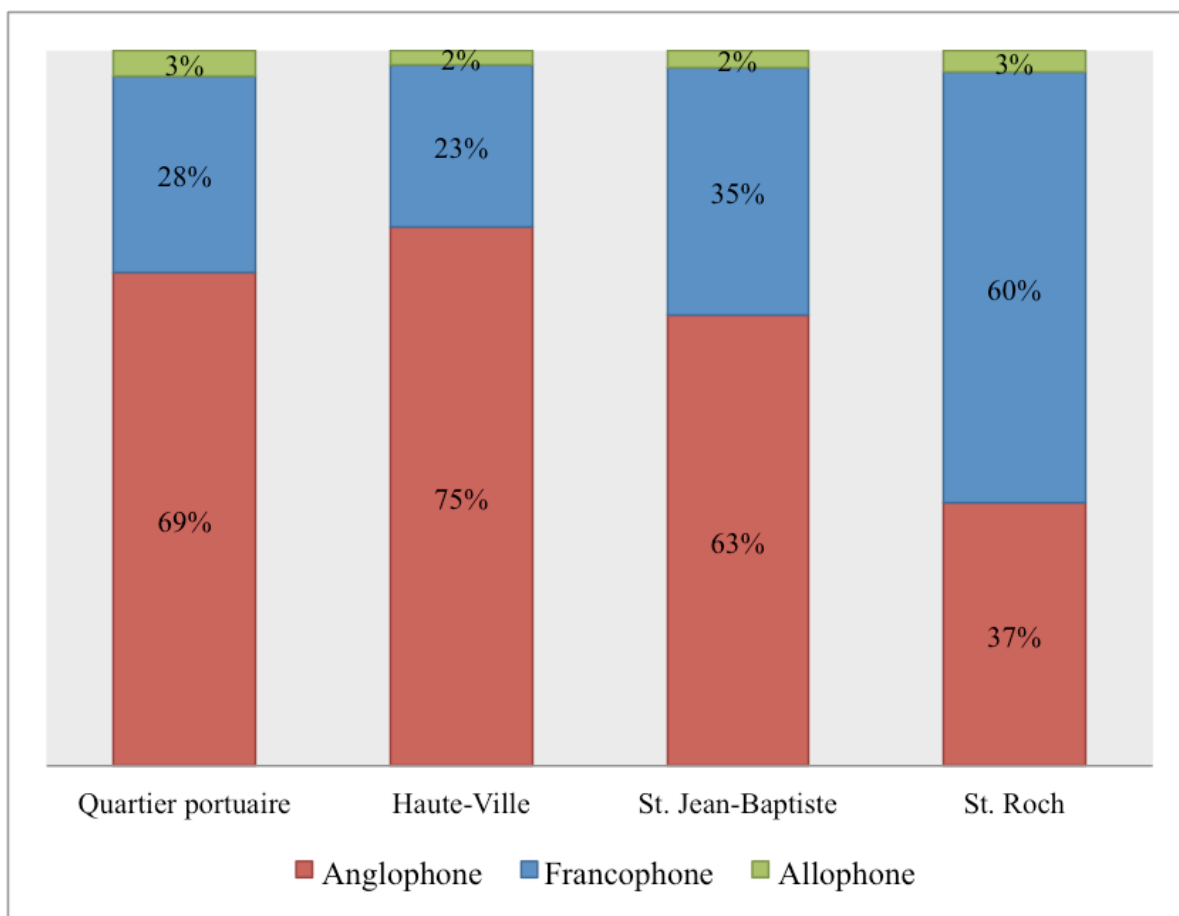
Le tableau 9 illustre l'appartenance ethnique des résidents selon les quartiers, et cela nous donne un aperçu de la répartition entre francophones et anglophones. Tel que montré dans le chapitre 1, les anglophones représentent près de 40 % de la population en 1851 et

⁹³ Recensement de 1871 dans Hare *et al.*, *Histoire de la ville*, p. 328.

⁹⁴ Les arrestations dans le quartier portuaire représentent 45,8% en 1860, 35,5% en 1866 et 35,9% en 1870.

environ 30 % en 1871⁹⁵. Or, ils représentent 77 % des arrestations pour désordre en 1860 et 58 % en 1870. Certes, les arrestations d’anglophones sont surreprésentées par rapport à leur poids démographique, mais est-ce le cas pour tous les quartiers de la ville?

Figure 13: Origine ethnique des individus arrêtés selon les quartiers, tous sexes confondus, 1860, 1866 et 1870 (%)



Telles qu’exposées dans la figure 13, les arrestations d’anglophones sont majoritaires dans le quartier portuaire (69%), celui de la Haute-Ville (75%) et celui de Saint-Jean-Baptiste (63%). Le seul quartier à compter majoritairement des arrestations francophones est Saint-Roch dans une proportion de 60 %. Or, la population locale du quartier portuaire comporte près de 40 % de francophones et 60 % d’anglophones (voir tableau 9). En d’autres termes, les arrestations d’anglophones y sont surreprésentées de 10 % par rapport à leur poids

⁹⁵ St-Hilaire et Marcoux, « Le ralentissement », p. 172.

démographique. Cette surreprésentation d'arrestations d'anglophones est moindre que celle de Saint-Jean-Baptiste ou de Saint-Roch.

Les quartiers Saint-Jean-Baptiste et Saint-Roch sont, comme le quartier portuaire, des secteurs populaires. Or, ils sont à forte majorité francophone (85 %) ⁹⁶. Dans le premier, les arrestations d'anglophones s'élèvent à 63 %, comparativement au second où elles atteignent à peine 37 %. En d'autres termes, les 15 % d'anglophones qui résident dans Saint-Jean-Baptiste sont davantage surreprésentés que dans Saint-Roch, et même que dans tous autres quartiers de la ville.

Comme nous l'avons déterminé dans la partie sur la répartition homme/femme dans les arrestations, la grande majorité de celles-ci sont masculines (voir tableau 7). Donc, comment expliquer qu'autant d'hommes anglophones sont arrêtés dans Saint-Jean-Baptiste? Nous avons d'abord tenté de vérifier s'il aurait pu s'agir d'hommes d'origine irlandaise, mais nous en sommes arrivée à la conclusion qu'il ne semble pas avoir une plus forte proportion d'arrestations d'Irlandais dans ce quartier que dans tout autre quartier ⁹⁷. Donc, à moins qu'on considère que les 15 % d'anglophones locaux dans Saint-Jean-Baptiste aient été plus fréquemment arrêtés pour désordre, pourrait-il s'agir plutôt d'anglophones issus des populations de passage?

En somme, la surreprésentation des arrestations d'anglophones s'étend à l'ensemble de la ville, et s'observe dans tous les quartiers. Les quartiers populaires, anglophones et francophones, demeurent, comme il fallait s'y attendre, les plus désordonnés ⁹⁸. Il demeure

⁹⁶ Pour les données démographiques sur Saint-Jean-Baptiste, nous incluons seulement le faubourg Saint-Jean, qui est un quartier populaire, et nous excluons Montcalm et sa banlieue. Nous n'avons identifié presque aucun cas d'arrestations dans Montcalm, il s'agit d'un quartier d'élites qui ne partage pas les mêmes caractéristiques que le faubourg Saint-Jean. Pour Saint-Roch, la proportion d'anglophones et de francophones est similaire entre les sous-quartiers Saint-Roch, Jacques-Cartier, Saint-Roch sud et Saint-Roch nord. Hare *et al.*, *Histoire de la ville*, p. 328.

⁹⁷ À noter que nos résultats sont présentés à titre indicatif puisque notre échantillon d'hommes identifiés comme irlandais (231 individus) est somme toute minime par rapport au total des hommes dont on connaît le lieu d'arrestation (3434 individus). En répartissant les arrestations par quartier et selon l'appartenance linguistique, nous avons identifié 8,5% d'hommes irlandais dans la Haute-Ville (Saint-Louis et Palais), 8,8% dans le quartier portuaire, 4,1% dans Saint-Jean-Baptiste et 1,4% dans Saint-Roch.

⁹⁸ De nombreux historiens ont souligné à propos des liens entre les classes populaires, l'immigration et la criminalité. Fyson, *Magistrats, police et société*; Fingard, *The Dark Side*; Turcotte, « Les conflits entre

que globalement, la ségrégation socio-spatiale influence la répartition des arrestations, notamment entre la Haute-Ville et la Basse-Ville. Le désordre ne se limite pas à la « Basse-Ville » physique, il s'incarne davantage dans la « Basse-Ville » sociale.

Néanmoins, cette enquête nous donne non seulement des pistes quant à la perméabilité au désordre de certains quartiers, comme Saint-Jean-Baptiste, mais à l'inverse, l'imperméabilité relative d'autres, comme Saint-Roch. Notre étude comporte des questionnements auxquels la démographie locale n'apporte que des réponses parcellaires, comme dans le cas de Saint-Jean-Baptiste⁹⁹.

2.7 Conclusion

De toute évidence, le contexte portuaire amplifie la répression du désordre dans la ville de Québec au milieu du XIX^e siècle. D'abord, on observe l'impact du facteur saisonnier sur l'intensité des arrestations pendant les mois de navigation. Cette intensification s'étend à l'ensemble des quartiers de la cité, mais l'épicentre demeure le quartier portuaire. À partir de ce portrait sommaire, nous avons étayé la manière dont cette répression évolue à travers la période étudiée et l'espace de cette ville portuaire.

La nature du désordre nous apparaît aujourd'hui beaucoup plus complexe que la couche sommaire présentée dans les registres officiels. En réalité, nous sommes loin d'un bloc monolithique où se confondent toutes les arrestations associées à la petite criminalité. Au-delà du « fourre-tout » administratif, la confession volontaire incarne selon nous une strate distincte, tout en faisant partie intégrante du phénomène du désordre.

policiers »; Dicaire, « Police et société »; D'Amico, « La perception des marginaux »; John C. Schneider, « Public Order and the Geography of the City Crime, Violence, and the Police in Detroit, 1845–1875 », *Journal of Urban History*, 4, 2 (1978), p. 183-208.

⁹⁹ Les données issues des registres d'arrestations ne permettaient pas de localiser à quel endroit sur la rue se produisait l'arrestation. Cela implique de classer des rues chevauchant parfois plusieurs quartiers à un seul quartier. C'est le cas pour la rue Saint-Jean-Baptiste qui traversait le quartier Saint-Jean-Baptiste et dont une section était située à l'intérieur des murs, donc également dans les quartiers Palais et Saint-Louis. À cet égard, nous avons fait le choix d'associer la rue au quartier dont la section était la plus longue.

Par l'étude de la confession volontaire, il nous a été possible d'établir que même si les femmes composaient une minorité des arrestations sur la rue, leur part dans le désordre était nécessairement inférieure à ce qui est répertorié. Ainsi, presque l'ensemble des arrestations est attribuable aux hommes, dont une grande majorité est composée d'anglophones.

Ces derniers sont surreprésentés par rapport à leur poids démographique dans la ville, et ce, de manière semblable dans tous les quartiers de Québec hormis Saint-Roch. Contrairement à ce que l'historiographie a retenu, le désordre ne se limitait pas seulement à la « Basse-Ville » physique et portuaire. En effet, ces hommes anglophones se font appréhender à l'extérieur de l'espace portuaire. Non loin derrière ce secteur, Saint-Jean-Baptiste constitue le second foyer de désordre dans la ville. Selon nous, il demeure prématuré d'affirmer que les arrestations de ces quartiers populaires soient causées par un désordre type. Elles pourraient aussi bien avoir été favorisées par d'autres éléments qui échappent aux cadres de cette étude, notamment par une surveillance policière marquée dans certains quartiers populaires.

Il reste que les effets du contexte portuaire sur le désordre semblent beaucoup plus mitigés que ce qui est présenté dans l'historiographie. Dans le troisième chapitre, nous explorerons la présence remarquée des marins comme source de désordre dans la ville. Plusieurs pistes nous mènent du côté des marins, une population masculine fortement composée d'anglophones. Nous aurons l'occasion de mesurer de manière tangible la répression subie par ce groupe, lequel est depuis bien longtemps associé au désordre dans la ville de Québec au milieu du XIX^e siècle.

Chapitre 3 : La répression des marins

Au milieu du XIX^e 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 britannique¹.

Depuis plusieurs décennies, les historiens qui ont étudié la ville de Québec au XIX^e siècle soulignent la fameuse présence des marins pendant la saison de navigation². Ce sujet a été largement discuté dans différents journaux³ 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^e 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.

¹ Fingard, *Jack in Port*, p. 47.

² Hare et al., *Histoire de la ville*; Vallières et al., *Histoire de Québec*.

³ 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%⁴. 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 ans⁵. Parmi les hommes adultes (16 ans et plus) de la ville en 1871, seulement 62% ont entre 16 et 39 ans⁶. 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.

⁴ 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).

⁵ 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.

⁶ 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 commune⁷. 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

⁷ 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.

Québec⁸. 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 prison⁹, 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^e siècle, les marins de la marine marchande sont associés à l'image romantique de Jack Tar¹⁰. 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 quai¹¹. 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.

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

⁹ 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 ».

¹⁰ Le terme « Jack Tar » ou « Jack Sailor » apparaît pour la première fois lors des guerres anglo-néerlandaises au XVII^e siècle. Il est couramment utilisé dans la littérature, les chants et dans le langage oral. Au XIX^e 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.

¹¹ 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 hardi¹², 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 contemporaries¹³ ». 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 moins¹⁴. Les marins ou matelots¹⁵ incarcérés pour conduite désordonnée ont en moyenne une dizaine d'années de moins que les autres hommes ayant commis des crimes similaires¹⁶. 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-Uni¹⁷.

¹² 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.

¹³ Fingard, *Jack in Port*, p. 126.

¹⁴ 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.

¹⁵ 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 ».

¹⁶ Fyson et Rousseau, « Local Policing ».

¹⁷ 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 (%)¹⁸

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-française¹⁹.

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

	STATUT MATRIMONIAL		NIVEAU D'ÉDUCATION			TEMPÉRANCE	
	Marié	Célibataire	Illettré	Lettré partiel	Lettré	Tempérant	Intempérant
1866	19,0	81,0	45,6	43,0	11,4	1,3	98,7
1870	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

¹⁸ 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.

¹⁹ 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.

²⁰ 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^e 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 marins²¹.

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 Montréal²². 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 1879²³. 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^e 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.

²¹ Burton s'est basée sur les données du British Regstral 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.

²² 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.

²³ 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.

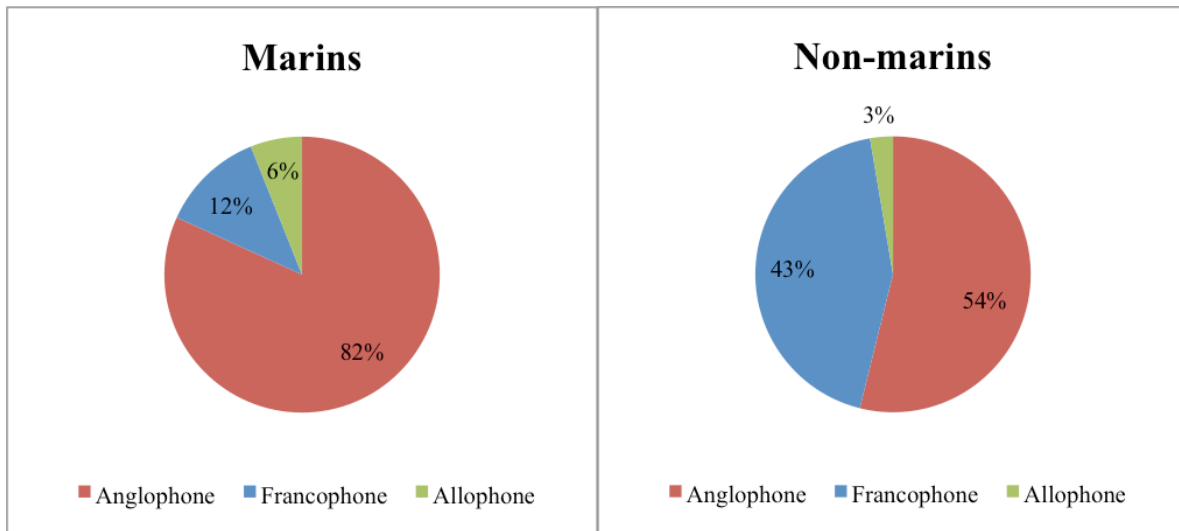
3.1.2 L'appartenance ethnolinguistique des marins arrêtés par la police municipale et amenés devant le Recorder

Au milieu du XIX^e 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 (%)²⁴



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 francophone²⁵. 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?

²⁴ 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.

²⁵ 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 différentes²⁶, en particulier la nationalité des marins appréhendés²⁷. 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 Écossais²⁸. 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 pays²⁹. 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 ».

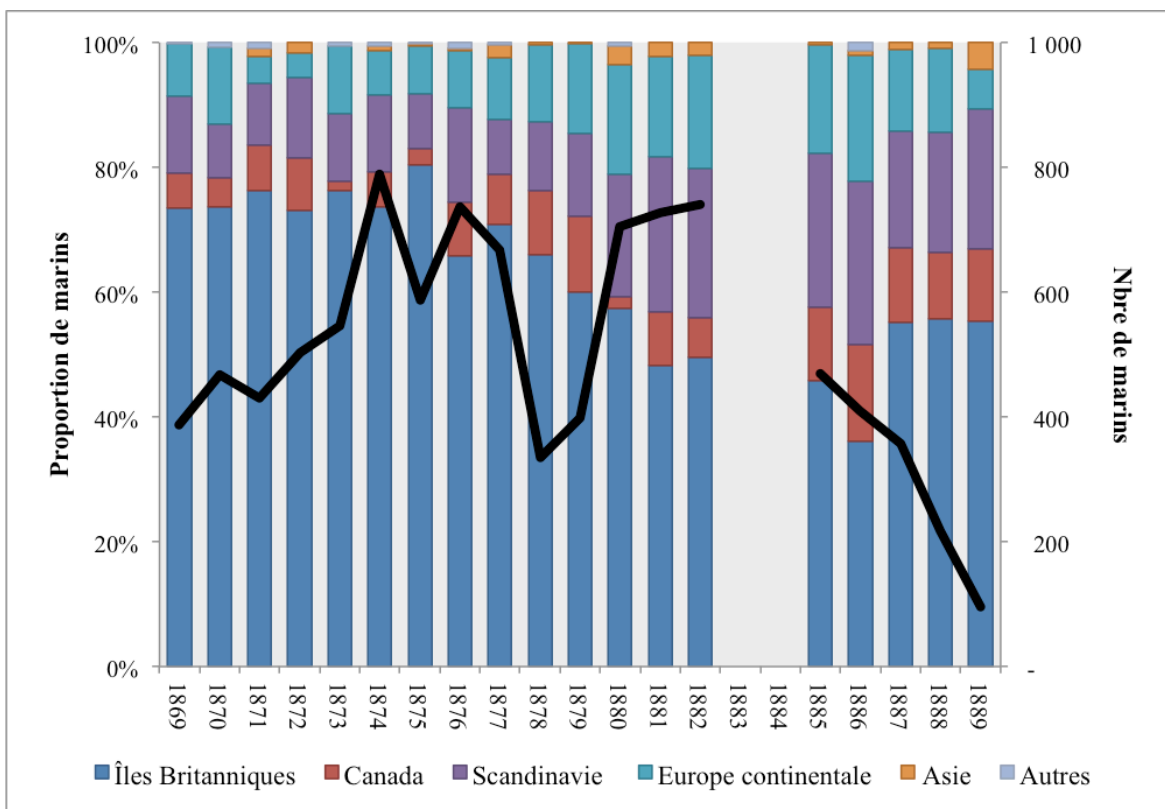
²⁶ L'origine ethnique des marins arrêtés est répertoriée dans les rapports annuels de la police fluviale de 1869 à 1889. Nous ne disposons pas des données pour les années 1883 et 1884. Documents de la Session, [Vol. 3, No. 4 (1870)], [Vol. 4, No. 3 (1871)], [Vol. 5, No. 4 (1872)], [Vol. 6, No. 4 (1873)], [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)].

²⁷ 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%.

²⁸ 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.

²⁹ 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 (%)³⁰



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-Atlantique³¹. Par ailleurs, on compte peu de marins habitant la ville de Québec à cette époque : moins d'une

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

³¹ 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 1901³².

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 précédent³³. Depuis les premières décennies du XIX^e 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 citoyens³⁴.

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 hommes³⁵. 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^e siècle?

³² Fyson, « Ports et désordre urbain ».

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

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

³⁵ 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 justice³⁶. 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 hommes³⁷. 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^e siècle. Certains établissements, comme la taverne, sont considérés comme des lieux d'expression de la culture ouvrière masculine³⁸. 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

³⁶ 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.

³⁷ 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.

³⁸ 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 ashore³⁹ ».

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 arrestations⁴⁰. De 1885 à 1887, elle appréhende près d'une soixantaine de matelots pour baignade au *Queen's Wharf*⁴¹. 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 maritime⁴².

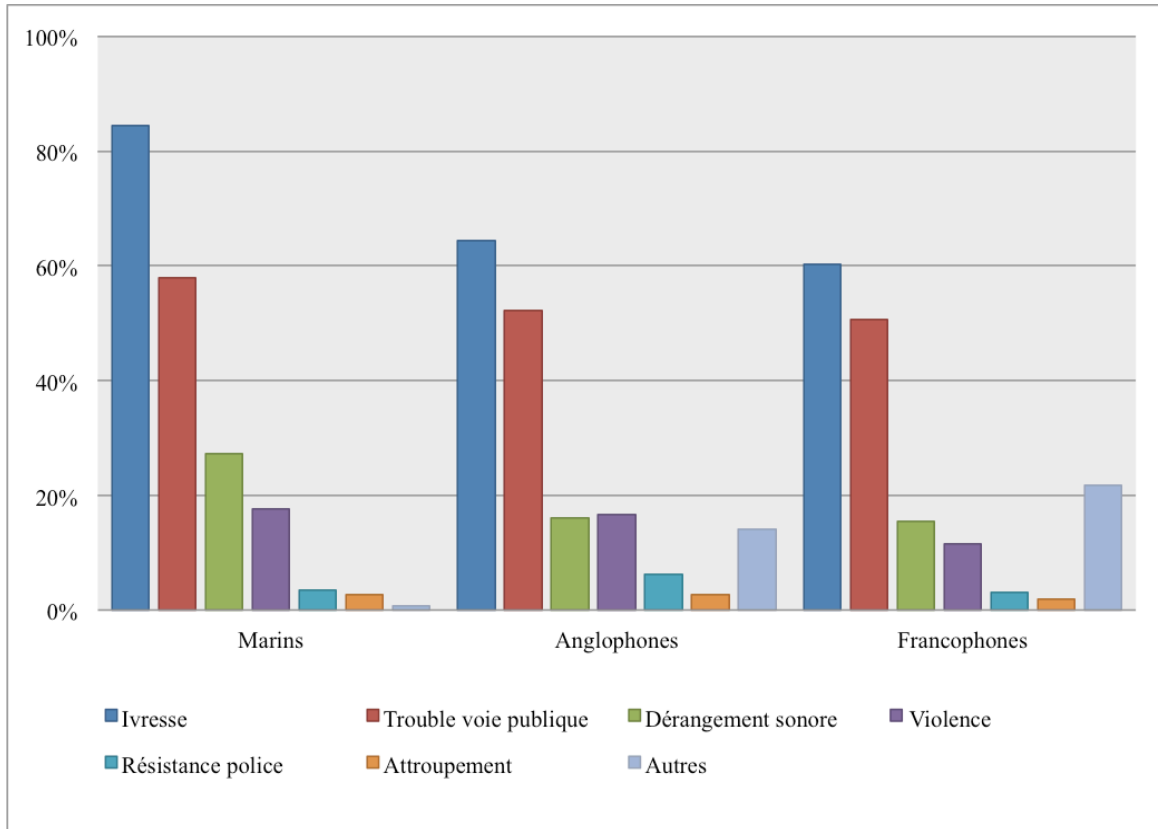
³⁹ Fingard, *Jack in Port*, p. 139.

⁴⁰ 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.

⁴¹ 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)].

⁴² 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 (%)⁴³



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 hommes⁴⁴. Entre 1865 et

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

⁴³ 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 %⁴⁵.

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 professionnel⁴⁶. 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 quai⁴⁷.

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.

⁴⁴ 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.

⁴⁵ Cette période est celle où on dispose de la plupart des occupations des prisonniers.

⁴⁶ Fyson, « Interethnic Conflict ».

⁴⁷ 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^e 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 désertion⁴⁸. Annuellement, le nombre de marins arrêtés pour ce type de délit est presque deux fois plus élevé que celui des marins arrêtés pour conduite désordonnée⁴⁹.

De la fin de la décennie 1860 jusqu'au début des années 1880⁵⁰, 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 désertion⁵¹.

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

⁴⁸ 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.

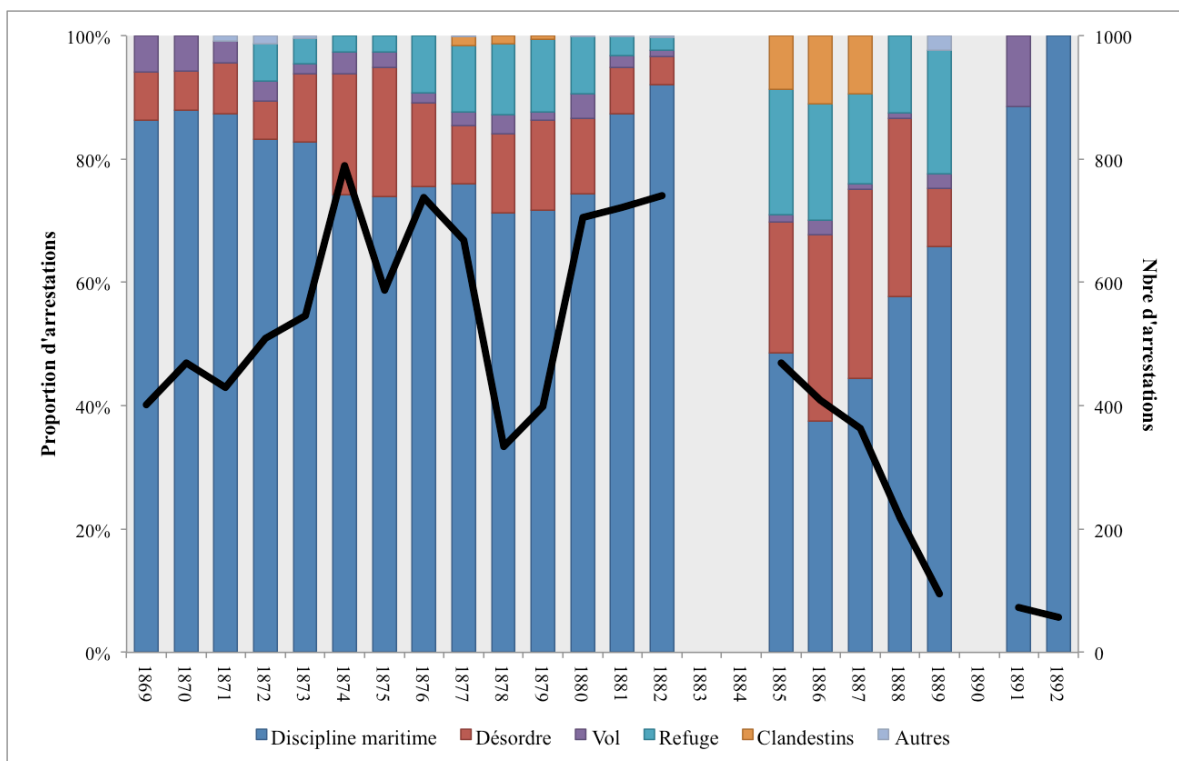
⁴⁹ Dans la période la plus active de la police fluviale (entre 1869 et 1880), on compte environ 4 400 marins arrêtés pour des délits liés à la discipline maritime, soit environ 400 par année. Du côté des arrestations pour désordre, on a près de 600 marins pour trois années du Recorder (1860, 1866, 1870),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

⁵⁰ Cette période est celle où la police fluviale est la plus active.

⁵¹ Les termes les plus couramment utilisés pour désigner l'absentéisme sont « absence without leave » ou « neglecting 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 déserteurs⁵². Ce problème atteint des sommets entre les décennies 1850 et 1870, notamment parce qu'il est favorisé par les activités de débauchage⁵³.

Figure 17: Arrestations de marins par la police fluviale, 1869-1892 (%)⁵⁴



Au milieu du XIX^e siècle, la ville portuaire de Québec est notoire pour les activités de *crimping*⁵⁵ qui s'y déroulent⁵⁶. 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

⁵² 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.

⁵³ Fingard, *Jack in Port*, p. 199.

⁵⁴ 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.

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

⁵⁶ 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 1854⁵⁷. Avec l'adoption successive de lois anti-débauchages, l'État fait du *crimping* un « crime » à part entière⁵⁸. À Québec, les activités de débauchage se poursuivent jusqu'à la fin des années 1880.

Incités ou parfois contraints par des débaucheurs⁵⁹, 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 Shanghai⁶⁰ ».

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 navire⁶¹.

⁵⁷ Fyson et Rousseau, « Local Policing ».

⁵⁸ Fyson, « Ports et désordre urbain ».

⁵⁹ 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.

⁶⁰ Fingard, *Jack in Port*, p. 200.

⁶¹ 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 hache⁶². En septembre, l'éditeur du *Quebec Mercury* profite de l'acquiescement 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 others⁶³.

Pourtant, plusieurs lois anti-débauchage ont été adoptées depuis le début du XIX^e siècle⁶⁴. 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 unpunished⁶⁵ ».

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 1873⁶⁶. 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,

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

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

⁶⁴ 47 George, cap IX (1807).

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

⁶⁶ 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 décision⁶⁷.

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 excès⁶⁸.

Dans ces conditions, les autorités tentent de mieux protéger les marins. Une fois à quai, la police fluviale est responsable de les escorter⁶⁹. 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 ville⁷⁰ ». 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

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

⁶⁸ Fingard, *Jack in Port*, p. 217.

⁶⁹ 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)].

⁷⁰ *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^e 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 nord⁷¹. 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 marins⁷².

À partir des années 1820, des centaines de marins s'ajoutent chaque été aux prisonniers réguliers. Au milieu du XIX^e 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 Months⁷³ ».

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

⁷¹ 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*.

⁷² Fyson, « Réforme carcérale », p. 15-103.

⁷³ 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^e 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 carcérale⁷⁴. 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 disculpés⁷⁵. 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 hommes⁷⁶. En effet, le report du jugement est rarissime quand il s’agit des marins⁷⁷. 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

⁷⁴ Fyson, « Ports et désordre urbain ».

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

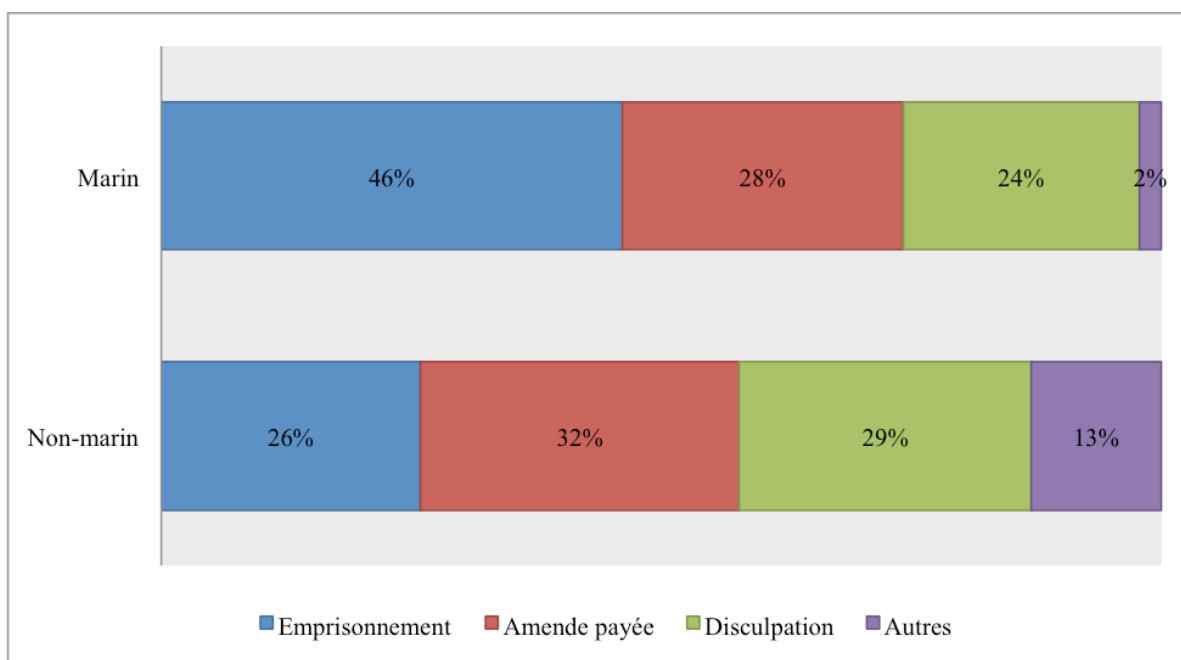
⁷⁶ Plus précisément, 74% des marins obtiennent un verdict immédiat par rapport à 58% chez les non-marins.

⁷⁷ 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 notoire⁷⁸, 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 (%)⁷⁹



⁷⁸ Pour les XIX^e et XX^e 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.

⁷⁹ 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'incarcération⁸⁰. Les non-marins reçoivent davantage de peines en deçà de 1 \$, tandis que les marins écotent d'amendes beaucoup plus salées⁸¹. 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)⁸². 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 prison⁸³. 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.

⁸⁰ 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.

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

⁸² 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.

⁸³ 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 (%)

	Marin	Non-marin
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 amende⁸⁴. 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 navire⁸⁵.

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'incarcération⁸⁶. À l'issue du verdict, seulement Elkirk et Ross paient immédiatement leur amende. Le jour même, le

⁸⁴ 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 ».

⁸⁵ Fyson et Rousseau, « Local Policing ».

⁸⁶ 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 marins⁸⁷. Parmi eux, la moitié est condamnée à 1 \$ ou 3 jours de prison. À l'inverse, tous les non-marins sont disculpés, même si l'un d'entre eux est arrêté avec une arme à feu⁸⁸. Plus surprenant encore, sur l'ensemble des arrestations faites sur ces deux jours, la Cour disculpe 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 disculper, 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.

⁸⁷ 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.

⁸⁸ 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 disculpé 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 carcéral⁸⁹. 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 détenus⁹⁰.

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 jours⁹¹. La peine semble plus cohérente avec la volonté punitive que les autorités souhaitent exercer.

Dans la seconde moitié du XIX^e 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 impérial⁹². Ce dernier aspect nous permet d'aborder la discipline maritime, l'autre facette des incarcérations de marins dans la ville portuaire de Québec.

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

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

⁹¹ 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.

⁹² Fyson et Rousseau, « Local Policing ».

3.3.2 Les marins incarcérés pour les délits liés à la discipline maritime

L'histoire de la discipline maritime à Québec a été amplement abordée dans les travaux de Judith Fingard. Son analyse s'étend à d'autres villes portuaires de l'est du Canada⁹³. À partir de son étude et de celle de Donald Fyson sur les institutions pénales, nous avons tenté d'approfondir les liens entre l'incarcération des marins pour discipline maritime, les institutions carcérales et les intérêts maritimes dans le contexte impérial.

Dès 1838, l'extension des mandats de la police municipale en ce qui concerne les quais se révèle très efficace. Le nombre total de marins emprisonnés pour discipline maritime augmente de 50 % par rapport à l'année précédente. Lorsqu'une police riveraine est officiellement créée en 1839, le nombre de marins incarcérés double : on passe d'un peu moins de 250 en 1838 à plus de 450 en 1839⁹⁴.

De 1850 à 1875, des centaines de marins passent ainsi par la prison de Québec pour des délits liés à la discipline maritime chaque été. Quel sort leur réservent les autorités carcérales? Est-il bien différent de celui des autres hommes? À ce titre, nous pensons que le système carcéral a été intégré au système impérial plus large de discipline des travailleurs.

Au XIX^e siècle, la prise de contrôle de la colonie par les autorités britanniques modifie considérablement les relations de travail entre les marins et les capitaines de navire. Par une série de lois coloniales et impériales, ces relations de travail deviennent en partie traitées en vertu du système de la justice pénale. Par exemple, les plaintes des matelots pour le non-paiement de leur salaire sont traitées par les tribunaux civils, tandis que les plaintes des maîtres de navires contre leurs marins pour désobéissance ou désertion relèvent de la justice pénale⁹⁵.

⁹³ Les villes portuaires de Québec, Saint-John (N. B.) et Halifax. Fingard, *Jack in Port*.

⁹⁴ Fyson et Rousseau, « Local Policing ».

⁹⁵ Fyson, « Ports et désordre urbain ».

Ainsi, il devient courant pour les capitaines d'utiliser le système carcéral pour discipliner les marins les plus récalcitrants. Or, la situation inverse semble moins habituelle⁹⁶. En Angleterre, des marins se sont même présentés devant les tribunaux afin de dénoncer la maltraitance associée au comportement raciste de leur capitaine⁹⁷. À Québec, peu de matelots apparaissent devant les tribunaux pour dénoncer leurs supérieurs pour mauvais traitement ou non-paiement de leurs gages. Selon Fingard, l'appareil judiciaire local semble ainsi défavorable aux marins quand il s'agit des relations de travail⁹⁸.

Dans ces conditions, la désertion et le refus d'obéir deviennent les seuls moyens pour un marin de contester ses conditions de travail. En ce sens, même l'éditeur du *Quebec Gazette* se range du côté des marins en affirmant que la raison la plus importante de désertion chez les marins est « the general bearing of the commander of a vessel towards his crew and his treatment of them at sea⁹⁹ ». Comme quoi, la pratique de la désertion n'était pas seulement motivée par l'appât du gain ou la quête d'aventure¹⁰⁰.

Dans les années 1840 et 1850, l'afflux saisonnier de marins à la prison commune atteint des sommets. Toutefois, ceux incarcérés pour des délits liés à la discipline maritime se voient octroyer des conditions de détention particulières. Faute d'espace, ces hommes doivent être détenus dans la chapelle de la prison ou dans les cellules individuelles réservées habituellement pour les sentences graves. Dans cette prison « débordante » où les marins sont confinés à des espaces réservés, le reste des prisonniers se retrouve entassé pêle-mêle¹⁰¹.

⁹⁶ Voir le chapitre 4 « The Sailor's Labor Rights » dans Fingard, *Jack in Port*, p. 140-194.

⁹⁷ Sur la discipline maritime et la justice locale, l'expérience des lascars devant les tribunaux britanniques a fait l'objet d'une étude très intéressante. Au XIX^e siècle, ces marins d'origines indienne et asiatique occupent une place importante dans la marine marchande britannique, mais détiennent un statut inférieur à celui des autres marins. Au milieu du XIX^e siècle, plusieurs d'entre eux dénoncent leurs capitaines pour la maltraitance corporelle dont ils sont victimes, et ce, devant les cours de justice de Londres. Ce cas illustre bien comment les marins utilisent le système de justice locale contre leurs supérieurs. James W. Fray, « Lascars, the Thames Police Court and the Old Bailey: Crime on the High Seas and the London Courts, 1852-58 », *Journal for Maritime Research*, 16, 2 (2014), p. 196-211.

⁹⁸ Pour la ville de Québec, Fingard donne un exemple de la disproportion entre le nombre de marins accusés et ceux qui poursuivent leurs supérieurs. En 1854, il y a 47 marins qui poursuivent leurs capitaines pour non-paiement de leur salaire, parmi lesquels seulement 13 gagnent leur cause. Fingard, *Jack in Port*, p. 140.

⁹⁹ *Quebec Gazette*, 20 juillet 1857. Cité dans Fingard, *Jack in Port*, p. 143.

¹⁰⁰ Ojala et Pehkonen, « Not Only for Money », p. 25-54.

¹⁰¹ Fyson, « Réforme carcérale », p. 80.

Ce traitement particulier ne se limite pas qu'à l'espace attribué. À partir de la fin des années 1820, les autorités carcérales commencent à resserrer le contrôle sur la nourriture amenée aux prisonniers. Un régime alimentaire uniforme est imposé, sauf pour les marins incarcérés pour discipline maritime. Ceux-ci représentent près de 60 % des marins de la prison et ne sont pas soumis à ces règlements. Pour quelles raisons? Tout simplement parce que les lois régulant les peines pour discipline maritime exigent que les capitaines en assument les frais quotidiens¹⁰².

Selon l'ordonnance de 1807, le montant à payer par marin est d'un shilling et demi par jour de détention¹⁰³. Ces mesures exceptionnelles permettent notamment d'acheter de l'extérieur de la prison tout ce que le marin souhaite manger. Par contre, si les frais quotidiens ne sont pas payés, le marin peut être disculpé et libéré par le juge de paix. Sous de telles conditions, l'incarcération des marins pour discipline maritime semble très éloignée de l'idée de punition comme sentence.

Ces mêmes lois adoptées au début du XIX^e siècle permettent aux marins envoyés en prison d'être libérés avant la fin de leur sentence si leurs capitaines en font la demande. Pourtant, l'un des principes fondamentaux d'une prison de réforme est que la peine soit effective. Que la sentence soit de deux semaines ou d'un mois, les individus ont la conviction qu'elle sera exécutée. Mais dans le cas des marins, cette certitude de la peine vient en contradiction avec les intérêts des compagnies de la marine marchande, des capitaines et des autorités coloniales.

Les maîtres de navires, subissant des pressions devant la pénurie de main-d'œuvre, ont besoin de leur équipage complet afin de repartir. Aussi récalcitrants que puissent être les matelots envoyés en prison pour discipline maritime, moins du tiers purgent l'intégrité de leur peine. À titre de comparaison, la moitié des autres travailleurs emprisonnés pour des

¹⁰² D'ailleurs, ils pouvaient subséquemment les retenir sur les paies de leurs marins. Fyson, « Réforme carcérale », p. 80.

¹⁰³ 47 George, cap IX (1807). Après 1842, ce montant diminue de moitié. Fyson, « Réforme carcérale », p. 80.

causes liées à l'emploi complète l'ensemble de leur peine¹⁰⁴. Ainsi, la libération des marins à la demande des capitaines vient contourner l'esprit même d'une institution de punition étatique.

L'histoire du marin Christopher Paul rappelle ces conditions exceptionnelles de détention à la prison commune de Québec¹⁰⁵. Jeune homme à peine âgé de 22 ans, il arrive à Québec à bord du *Evergreen* en mai 1850. Avec d'autres membres de son équipage, il est accusé par son capitaine d'avoir refusé de travailler, ce qui l'envoie au cachot pour 40 jours. Cette histoire aurait pu rester anonyme, mais Christopher a décidé d'inscrire son histoire sur le plancher de bois de sa cellule. Cette inscription est encore visible dans l'ancienne prison qui est aujourd'hui le Morrin Centre. Or, à l'époque il s'agissait d'un bloc cellulaire réservé aux condamnés à mort. Christopher a sans doute été incarcéré à cet endroit faute d'espace pour les prisonniers ordinaires. Par la suite, les registres d'écrou montrent qu'il a été libéré au bout d'un mois, au moment où l'*Evergreen* a levé l'ancre du port pour repartir vers Londres. Il est fort probable que le capitaine soit venu reprendre son travailleur. On peut conclure que le jeune marin est ainsi reparti vers la métropole. Ce qui n'est pas le cas pour deux de ces équipiers condamnés avec lui : ces derniers eurent plutôt l'idée de s'évader de prison avant de disparaître dans la nature.

Comme Christopher, des centaines de marins sont ainsi libérés avant la fin de leur sentence chaque été. On pourrait penser que cela profite uniquement aux intérêts maritimes. Toutefois, cette pratique sert également les autorités locales. Encore une fois, on doit prendre en compte les contraintes particulières qui incombent à une ville portuaire saisonnière comme Québec. Considérant la fermeture annuelle de la navigation pendant au moins cinq mois, on pourrait s'attendre à ce que les marins restés en prison après le mois de novembre soient obligés de passer l'hiver sur place. Or, le gouvernement colonial ne souhaite pas que la responsabilité de ces hommes lui revienne. C'est pourquoi une pratique

¹⁰⁴ Registres de la prison commune de Québec, E17,S1. Bibliothèque et Archives nationales du Québec, Centre d'archives de Québec; Fyson et Rousseau, « Local Policing ».

¹⁰⁵ Le cas du prisonnier Christopher Paul provient des recherches de Fyson, « Réforme carcérale », p. 49; Les détails de ce cas sont disponibles sur le site web du Morrin Centre. Donald Fyson, « Christopher Paul ». *Prisonniers, élèves et penseurs*. Morrin Centre, 2015. En ligne : <http://www.morrin.org/prisonniers-eleves-et-penseurs-christopher-paul/> (consulté le 5 avril 2017).

annuelle est adoptée pour demander aux autorités carcérales de décharger l'ensemble des marins incarcérés pour des crimes mineurs, qu'ils soient relatifs à la discipline maritime ou non, avant la fermeture de la saison de navigation¹⁰⁶.

Sous de telles conditions, l'incarcération des marins dans la ville portuaire de Québec devient un enjeu majeur à partir du milieu du XIX^e siècle. Qu'ils soient arrêtés pour désordre ou pour tout autre crime mineur lié à leur emploi, les marins incarcérés reçoivent un traitement particulier par rapport à l'ensemble des autres prisonniers. Lorsqu'il s'agit de désordre, l'incarcération vécue par un marin est bien différente de celle prévalant pour les autres prisonniers, même si la nature du crime est identique. De toute évidence, la gestion de la prison commune de Québec s'est modelée au système impérial transnational qui s'appuyait sur la discipline maritime. De ce fait, nous pensons que cette adaptation a rendu difficile l'application du projet de réforme carcérale.

3.4 Conclusion

Au terme de ce chapitre, il nous semble que la place du marin dans l'histoire judiciaire de Québec demeure ambiguë. Les relations entre ces hommes, les autorités locales et le système judiciaire semblent beaucoup plus complexes lorsqu'elles sont étudiées dans le contexte portuaire de la ville. En observant le traitement judiciaire des marins, on comprend que les enjeux allaient au-delà de la simple répression d'un groupe d'hommes désordonnés et particulièrement visibles. À ce titre, nous avons tenté d'approfondir les pistes ouvertes par certains historiens. Au terme de quoi, les liens entre les marins, les institutions carcérales et les intérêts maritimes dans le contexte impérial semblent mieux définis.

Nos résultats indiquent que ce sont les arrestations de marins en matière de discipline maritime qui mettent le plus à l'épreuve les ressources carcérales. Réprimer leur inconduite dans les rues est une chose, mais faire appliquer la discipline maritime en est une autre. C'est sous de telles conditions que les marins sont perçus comme une réelle « source de désordre » aux yeux des autorités locales. Surpeuplée pendant la haute saison, la prison

¹⁰⁶ Fyson et Rousseau, « Local Policing ».

commune s'adapte aux intérêts privés en accordant un traitement spécial aux marins incarcérés par leurs maîtres de navire. Au final, on constate que les institutions locales de justice semblaient subordonnées à des besoins plus larges issus des intérêts impériaux, lesquels nécessitaient de discipliner les hommes tout en composant avec une pénurie constante de main-d'œuvre¹⁰⁷.

Il reste que cette vision peut être nuancée. Au final, c'est réellement le manque d'espace qui semble déterminer le « roulement » des prisonniers « ordinaires », incluant les marins, pendant l'été. La masse d'individus à incarcérer met à l'épreuve les ressources carcérales et force ce « roulement » par le biais de peines minimales. Dans le cas des marins commettant du désordre, ce n'est donc pas seulement pour répondre aux exigences du commerce impérial qu'on les libère rapidement, c'est aussi pour des raisons plus pragmatiques.

Finalement, il resterait à comparer les arrestations de marins par rapport à celles des autres populations de passage à la même période. Il semble que les marins ne constituent qu'une partie d'un plus large problème. Nous pensons que d'autres populations de passage auraient pu contribuer à ce phénomène. Qu'en est-il des travailleurs saisonniers, comme les draveurs ou les débardeurs? Cette comparaison permettrait de situer les marins parmi les populations dans une perspective saisonnière. Il semble que ce soit le gonflement de la population pendant l'été qui met le plus rudement à l'épreuve les institutions urbaines, notamment en termes de gouvernance et de maintien de l'ordre public. Cependant, l'identification de ces groupes nous semble plus ardue que celle des marins dans les registres d'actions pénales et ceux de la prison.

¹⁰⁷ En ce sens, l'étude de J. Fingard a tracé la voie en explorant le fonctionnement du système de débauchage des marins. À partir d'autres sources judiciaires et pénales, nous avons développé des liens additionnels permettant de mieux comprendre l'implication du système de justice local dans le système maritime et commercial lié au contexte impérial. Fingard, *Jack in Port*, p. 82-139.

Conclusion générale

Notre mémoire avait comme objectif de présenter et d'analyser les différents aspects de la répression du désordre dans la ville portuaire de Québec entre 1850 et 1875. Pour ce faire, nous avons retenu trois angles d'approche à partir desquels il nous était possible de définir la nature du désordre à Québec ainsi que les structures qui en assurent le contrôle.

La première partie présentait Québec comme ville portuaire et lieu de passage au cœur des échanges transatlantiques. La seconde partie avait comme objectif de déterminer la nature des arrestations pour désordre public, en définissant les acteurs, les causes et les lieux. La dernière partie était consacrée à la répression des marins, lesquels forment un groupe spécifiquement associé au désordre dans le contexte maritime.

Il semble que l'appareil judiciaire et pénal de la ville de Québec se soit adapté à l'intensité saisonnière du désordre, de façon à répondre aux nouvelles exigences établies par les élites urbaines, notamment en ce qui a trait à une pratique plus expéditive de la justice. Cependant, l'ambition d'une gestion efficace du désordre saisonnier s'est rapidement heurtée à des ressources carcérales limitées. À cet effet, les autorités carcérales semblent avoir favorisé un « roulement » au sein de la prison pendant la saison de navigation. Nous avons observé sous quels aspects l'appareil judiciaire s'est montré « plus efficace » ainsi que ses stratégies d'adaptation au contexte portuaire et ses limites.

L'exemple de Québec comme ville portuaire se distingue par la saisonnalité de ses activités. D'un côté, on constate les effets d'une saison estivale qui, par le gonflement temporaire de la population, met à l'épreuve les institutions de justice. D'un autre côté, la saison hivernale implique une tout autre réalité pour l'appareil de justice, celle de refuge pour les plus démunis. Les hausses périodiques de la population sont un « mal nécessaire » qui accompagne les activités maritimes et une réalité avec laquelle les autorités urbaines doivent apprendre à composer. Dans le cas des marins, ils semblent échapper plus aisément au contrôle des autorités locales. À cet égard, nous avons déterminé que les principaux acteurs du désordre arrêtés par la police locale entre 1850 et 1875 sont des hommes

anglophones. Or, même si les marins correspondent à ce profil, on ne peut pas leur attribuer l'ensemble des arrestations pour désordre dans la ville. Leur présence n'est pas l'unique dénominateur permettant d'expliquer l'intensité du désordre pendant l'été. Selon nous, une partie significative du phénomène est probablement causée par d'autres acteurs. Outre les marins, on se demande encore qui sont les autres hommes anglophones arrêtés pour désordre? Cela renvoie à l'idée que Québec est un lieu de passage impliquant un contrôle minimal de la circulation des populations qui y sèment le désordre. Plusieurs indicateurs pointent en direction d'une participation significative d'autres acteurs de passage pendant la saison de navigation. En cela, nous constatons les limites de cette étude.

Nous constatons également que les liens entre immigration et désordre dans un contexte portuaire sont particulièrement complexes. Le contexte portuaire particulier à Québec explique la présence de migrants et d'immigrants irlandais pauvres. À ce sujet, la notion d'« étranger » est d'autant plus floue, notamment quand cela implique les marins. Dans le cas des Irlandais, il est difficile d'établir s'ils sont des migrants de passage ou s'ils sont résidents de la ville. Il reste que ces individus sont pour la plupart issus des classes les plus pauvres et sont sans résidence, ce qui les mène à être arrêtés pour vagabondage. Les individus d'origine irlandaise sont plus fréquemment incarcérés par rapport aux autres groupes. La trace la plus distinctive laissée par les Irlandais dans le système pénal est sans aucun doute la confession volontaire et ce, plus particulièrement chez les femmes. Sous ces conditions, nous pensons avoir pu approfondir certaines corrélations entre l'immigration et la répression du désordre urbain dans le contexte portuaire.

Nos recherches ont également montré que les arrestations pour désordre dans la ville ne se limitaient pas seulement au quartier portuaire à proprement parler. Une partie significative des arrestations se fait dans le quartier Saint-Jean-Baptiste. En cela, l'historiographie a généralement désigné la « Basse-Ville » comme l'épicentre du désordre à cette période. Ce deuxième pôle d'arrestation est passé inaperçu par rapport au quartier portuaire. La répression des arrestations dans un quartier est-elle nécessairement influencée par la surveillance accrue du milieu? L'exemple de Saint-Jean-Baptiste montre néanmoins que la ségrégation socio-spatiale influence la répartition des arrestations dans la ville. Les

quartiers populaires comptent davantage d'arrestations. Mais plus encore, la composition ethnolinguistique des quartiers entre en ligne de compte. L'exemple du quartier populaire Saint-Roch est équivoque. De par son caractère francophone, il suit des tendances d'arrestation particulières et différentes de celles de Saint-Jean-Baptiste ou du quartier portuaire et ce, même s'il est situé à proximité de ces derniers.

Enfin, il y aurait intérêt à comparer les villes portuaires de Québec et Montréal. Cette visée comparative permettrait d'explorer encore mieux les liens entre les activités portuaires et la répression du désordre. Ces deux villes ont des parcours différents au XIX^e siècle. Elles connaissent une croissance et une industrialisation différente, mais les deux doivent mettre en œuvre des mesures pour contrôler le désordre urbain. Sur ces bases, on pourrait comparer le fonctionnement des cours du Recorder instituées dans ces centres urbains, mais également les activités des polices fluviales. À ce titre, on pourrait observer en quoi ces deux parcours portuaires influencent le phénomène du désordre urbain et sa répression.

Au terme de ce mémoire, certains aspects quant à la structure et la nature du désordre dans le contexte portuaire semblent plus clairs. La présence des marins a eu une influence certaine sur les institutions déjà existantes, même si ses effets réels sur le désordre demeurent mitigés. Les mesures prises pour réprimer l'inconduite ou l'indiscipline des marins répondent davantage aux impératifs des intérêts économiques qu'à une volonté réelle de contrôler et d'enrayer le problème.

Plus largement, notre étude de cas participe à une plus vaste compréhension de l'évolution des villes portuaires occidentales prenant part au dynamisme économique du commerce maritime transatlantique dans la seconde moitié du XIX^e siècle. À Québec comme dans d'autres *sailortowns*, les institutions locales de justice semblent subordonnées à des besoins plus larges issus des intérêts impériaux, lesquels composent avec une pénurie constante de main-d'oeuvre. L'étude de cas de la ville de Québec permet de mieux comprendre l'implication d'un système de justice local dans un système maritime et commercial plus large lié au contexte impérial.

Pendant plusieurs décennies, le passage saisonnier des marins, des travailleurs saisonniers et des immigrants fait de la ville un des carrefours maritimes les plus dynamiques du pays au milieu du XIX^e siècle. Aujourd'hui, les quartiers Saint-Pierre et Champlain ont perdu la réputation malfamée qu'ils avaient à l'époque du passage des grands voiliers. Cette transformation renvoie à l'assainissement général de l'image de la ville de Québec à partir des années 1870. À partir de cette période, la presse locale a tendance à définir la ville en opposition à la métropole montréalaise. Cette dernière devient véritablement l'épicentre du vice et du crime au Canada. De manière opposée, Québec acquiert le sobriquet de « Gros Village »¹. Et en cela, on signifiait que le temps des débordements était véritablement passé.

¹ Fyson observe que la vision de Québec comme ville dangereuse tend à changer à partir des années 1870, précisément à partir de sa perte de statut de centre économique. Fyson, « Le "Gros Village" », p. 249.

Bibliographie

Sources

Sources manuscrites :

Archives de la Ville de Québec :

Cour du Recorder :

VM 11-2-7-3, 2 FF 3, Penal Book, 3 janvier 1860 – 31 décembre 1860

VM 16-1-9-2, 2 FF 5, Penal Book, 2 janvier - 31 décembre 1866

VM 11-2-7-6, 2 FF 9, Penal Book, 3 janvier – 19 septembre 1870

VM 16-1-7-10, 2 FF 10, Penal Book, 20 septembre – 31 décembre 1870

Sécurité publique :

VM-7-1-6-1, QC1-08/1407, Police Diary, 24 novembre 1849 – 14 juillet 1851

VM 7-1-6-2, QC1-08/1411-21, Police Diary, 21 octobre 1857 – 15 janvier 1860

VM 7-1-6-6, QC1-08/1412-16, Police Diary, 16 janvier 1860 – 9 juillet 1862

VM 16-1-4-1, QC1-08/1415, Police Diary, 7 octobre 1868 – 24 mai 1870

Bibliothèques et Archives nationales du Québec, Centre de Québec:

Registres de la prison commune de Québec, Fonds du Ministère de la Justice, E17, S1, 1860, 1866, 1870

Fonds Cour de sessions générales de la paix du district de Québec, TL31, S1, SS1, 1860, 1866, 1870.

Collection initiale, Cartes et plans, Plans d'assurance-incendie, Insurance Plans of the City of Quebec, P600, S4, SS1, D65

Bibliothèques et Archives nationales du Québec, Centre de Rosemont-La-Petite-Patrie:

Collection Saint-Sulpice, Cartes et plans, Plan of the City of Quebec: for the Quebec and Levis Directory, G/3454/Q4/1871/C68 CAR

Sources imprimées :

Journaux :

Quebec Gazette, 27 janvier 1847, 10 octobre 1854, 20 juillet 1857

Quebec Mercury, 16 juillet 1872, 17 juillet 1872, 2 novembre 1872, 4 novembre 1872

Quebec Morning Chronicle, 3 juin 1852, 10 octobre 1854, 16 janvier 1857, 24 janvier 1859, 17 juillet 1872

Supplement of the Canada Gazette, « Statistique Annuelle des affaires Judiciaires pour l'année 1860 », 1861.

Supplement of the Canada Gazette, « Statistique Annuelle des affaires Judiciaires pour l'année 1866 », 1867.

Gazette officielle de Québec, « Statistique Annuelle des affaires Judiciaires pour l'année 1870 », 1871.

Gazette officielle de Québec, « Statistique Annuelle des affaires Judiciaires pour l'année 1875 », 1876.

Rapports annuels de la police fluviale, Ministère de la Marine :

Canada, Documents de la session, 1870 No. 4, 1871 No. 3, 1872 No. 4, 1873 No. 4, 1874 No. 3, 1876 No. 4, 1877 No. 4, 1878 No. 2, 1879 No. 4, 1880 No. 6, 1880/1881 No. 6, 1882 No. 4, 1883 No. 5, 1886 No. 9, 1887 No. 14, 1888 No. 7, 1889 No. 8, 1890 No. 12, 1891 No. 7, 1893 No. 7.

Études

AHUJA, Ravi. « Mobility and Containment: The Voyages of South Asian Seamen, 1900-1960 ». *International Review of Social History*, 51 (2006), p. 111-141.

ARANGUIZ, Marcela. *Vagabonds et sans abris à Montréal : perception et prise en charge de l'errance, 1840-1925*. Montréal, RCHTQ, 2000, 90 p.

BALLANTYNE, Tony et Antoinette BURTON. *Bodies in Contact : Rethinking Colonial Encounters in World History*. Durham, Duke University Press, 2005, 445 p.

BEAVEN, Brad. « The Resilience of Sailortown Culture in English Naval Ports, c.1820-1900 ». *Urban History* 43, 1 (2016), p. 72-95.

BECKINGHAM, David. « The Irish Question and the Question of Drunkenness: Catholic Loyalty in Nineteenth-Century Liverpool ». *Irish Geography*, 42, 2 (2009), p. 125-144.

BELLEY, Marie-Claude. « Un exemple de prise en charge de l'enfance dépendante au milieu de XIX^e siècle: Les orphelins irlandais à Québec en 1847 et 1848 ». M.A., Université Laval, 2003, 126 p.

BISCHOFF, Peter C. « Barrer la voie au syndicalisme: les manoeuvres 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*, 63 (2009), p. 9-49.

BISCHOFF, Peter C. « La Société de bienfaisance des journaliers de navires à Québec, 1855 à 1878 ». *Canadian Historical Review*, 84, 3 (2003), p. 321-353.

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

BOULIANNE, François. « La répression des bordels à Québec: discours, institutions et application, 1850-1870 ». M.A., Université Laval, 2008, 130 p.

BURTON, Valerie. « 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. 179-198.

CAMU, Pierre. « Le déclin du port de Québec dans la deuxième moitié du XIX^e siècle ». *Northern Mariner*, 20, 3 (2010), p. 251-266.

CARDINAL, Linda et al. *Le Québec et l'Irlande: culture, histoire, identité*. Sillery, Septentrion, 2014, 296 p.

COURVILLE, Serge. « À l'heure de l'industrie ». Serge COURVILLE et Robert GARON, dir. *Québec, ville et capitale*. Québec, Les Presses de l'Université Laval, Archives Nationales du Québec, Commission de la Capitale Nationale du Québec, Ville de Québec, 2001, p. 198-209. Coll. « Atlas historique du Québec ».

COWAN, Helen I. *British Emigration to British North America, 1763-1837*. Toronto, University of Toronto Library, 1928, 275 p.

COWAN, Helen I. *L'immigration britannique avant la Confédération*. Ottawa, Société historique du Canada, 1975, 24 p. Coll. « Brochure historique », 22.

CURTIS, L. Perry. *Apes and Angels: The Irishman in Victorian Caricature*. Washington D. C., Smithsonian Institution Press, 1971, 126 p.

DAIGLE, Johanne. « "La plus riche aumône": la Société Saint-Vincent de Paul et le placement d'enfants dans la région de Québec, 1927-1949 ». Institut d'histoire de l'Amérique française, 2011.

DAIGLE, Johanne *et al.* « Hôpital de la marine (07/1834-1890) ». *Naître et grandir à Québec 1850-1950*, Centre interuniversitaire d'études québécoises, 2008. <http://expong.cieq.ca/institution.php?-institution=137>, consulté le 2 février 2016.

D'AMICO, Anne-Julie. « La perception des marginaux par les bourgeois de Québec au XIX^e siècle: l'exemple des journaux, 1840-1880 ». M.A., Université Laval, 2010, 143 p.

DELOTTINVILLE, Peter. « Joe Beef of Montreal: Working Class Culture and the Tavern, 1869-89 ». *Labour/Le Travail*, 9 (1982), p. 9-40.

DICAIRE, Daniel. « Police et société à Montréal au milieu du XIX^e siècle ». M.A., Université du Québec à Montréal, 1999, 116 p.

DONOVAN, Patrick. « Mouvance des frontières ethniques et religieuses dans les organismes d'assistance anglophones de la région de Québec : Analyse historique du Saint Brigid's Home et du Ladies' Protestant Home ». *Cahiers de l'ÉDIQ*, 3, 1 (2016), p. 33-56. Coll. « Frontières et médiations ».

DONOVAN, Patrick. *Saint Brigid's and it's Foundation: A Tradition of Caring Since 1856*. Québec, Saint Brigid's Home Foundation, 2012, 39 p.

DROLET, Antonio. *La ville de Québec : histoire municipale. Vol. III: De l'incorporation à la Confédération (1833-1867)*. Québec, Société historique de Québec, 1967, 143 p. Coll. « Cahiers d'histoire », 19.

DROUIN, Sophie. « Une centralité affaiblie ». Serge COURVILLE et Robert GARON, dir. *Québec, ville et capitale*. Québec, Les Presses de l'Université Laval, Archives Nationales du Québec, Commission de la Capitale Nationale du Québec, Ville de Québec, 2001, p.186-189. Coll. « Atlas historique du Québec ».

DUFOUR, Pierre. *Esquisse de l'évolution physique du port de Québec des origines à 1900*. Québec, Parcs Canada, 1981, 136 p.

DUFRESNE, Martin. « La justice pénale et la définition du crime à Québec, 1830-1860 ». Ph.D., Université d'Ottawa, 1997, 290 p.

DUFRESNE, Martin. « La police, le droit pénal et le crime dans la première moitié du XIX^e siècle: l'exemple de la ville de Québec ». *Revue Juridique Thémis*, 34 (2000), p. 409-434.

EMSLEY, Clive. *Crime and Society in England, 1750-1900*. 2e édition. Harlow, Don Mills, 1996, 312 p.

EMSLEY, Clive. *Crime, Police and Penal Policy: European Experiences, 1750-1940*. Oxford, Oxford University Press, 2007, 285 p.

EMSLEY, Clive. *The English Police. A Political and Social History*. London, Longman, 1996, 487 p.

EMSLEY, Clive et Louis A. KNAFLA. *Crime History and Histories of Crime : Studies in the Historiography of Crime and Criminal Justice in Modern History*. Westport, Greenwood Press, 1996, 313 p.

FECTEAU, Jean-Marie. « La dynamique sociale du catholicisme québécois au XIXe siècle : Éléments pour une réflexion sur les frontières et les conditions historiques de possibilité du "social" ». *Histoire sociale/Social history*, 35, 70 (2002), p. 495-515.

FECTEAU, Jean-Marie. *La liberté du pauvre : sur la régulation du crime et de la pauvreté au XIXe siècle québécois*. Montréal, VLB, 2004, 455 p.

FENCHEL, François. « Entre petite criminalité et grande misère : la prison des hommes à Montréal et sa population (1836-1912) ». Ph.D., Université de Montréal, 2007, 258 p.

FINGARD, Judith. *Jack in Port: Sailortowns of Eastern Canada*. Toronto, University of Toronto Press, 1982, 292 p.

FINGARD, Judith. « "Those Crimps of Hell and Goblins Damned": The Image and Reality of Quebec's Sailortown Bosses ». Rosemary E. OMMER et Gerald PANTING, dir. *Working Men Who Got Wet : Proceedings of the Fourth Conference of the Atlantic Canada Shipping Project, July 24-July 26, 1980*. St. John's, Maritime History Group, Memorial University of Newfoundland, 1980, p. 323-334.

FINGARD, Judith. *The Dark Side of Life in Victorian Halifax*. Porters Lake, Pottersfield Press, 1991, 224 p.

FINGARD, Judith. « The Winter's Tale: The Seasonal Contours of Pre-industrial Poverty in British North America, 1815-1860 ». *Historical Papers/Communications historiques*, 9, 1 (1974), p. 65-94.

FISCHER, Lewis R. « A Dereliction of Duty: The Problem of Desertion on Nineteenth Century Sailing Vessels ». 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. 51-70.

FISCHER, Lewis R. et al. *Harbours and Havens : Essays in Port History in Honour of Gordon Jackson*. St. John's, International Maritime Economic History Association, 1999, 250 p.

FISCHER, Lewis R. et Helge W. NORDVIK. « A Crucial Six Percent: Norwegian Sailors in the Canadian Merchant Marine, 1863-1913 ». *Sjofartshistorisk Arbok*, (1984), p. 139-159.

FORKER, Martin. « The Use of the "Cartoonist"s Armoury in Manipulating Public Opinion: Anti-Irish Imagery in 19th Century British and American Periodicals ». *Journal of Irish Studies*, 27 (2012), p. 58-71.

FOUCAULT, Michel. *Surveiller et punir : naissance de la prison*. Paris, Gallimard, 1997, 360 p.

FRAY, James W. « Lascars, the Thames Police Court and the Old Bailey: Crime on the High Seas and the London Courts, 1852–58 ». *Journal for Maritime Research*, 16, 2 (2014), p. 196-211.

FRIEDMAN, Lawrence Meir. *Crime and Punishment in American History*. New York, BasicBooks, 1993, 577 p.

FYSON, Donald. « Between the Ancien Régime and Liberal Modernity: Law, Justice and State Formation in Colonial Quebec, 1760-1867 ». *History Compass*, 12, 5 (2014), p. 412-432.

FYSON, Donald. « Christopher Paul ». *Prisonniers, élèves et penseurs*. Morrin Centre, 2015. En ligne : <http://www.morrin.org/prisonniers-eleves-et-penseurs-christopher-paul/> (consulté le 5 avril 2017).

FYSON, Donald. « Élités, villes portuaires et contrôle de la violence au Québec et au Canada, 1815-1914 ». Communication inédite. Université de Bordeaux, 2013.

FYSON, Donald. « General Methodological Notes », *Magistrates, Police, and People: Everyday Crimininal Justice in Quebec and Lower Canada, 1764-1837*. En ligne : <http://www.profs.hst.ulaval.ca/Dfyson/CrimJust/MethodGeneral.htm#EthGend> (consulté le 2 février 2015).

FYSON, Donald. « Interethnic Conflict and Violence in a Port City: Quebec, 1815-1875 ». Communication inédite. Société historique du Canada, Ottawa, 2015.

FYSON, Donald. « La police au Québec, 1760-1878: des modèles impériaux dans une colonie nord-américaine ». Vincent DENIS et Catherine DENYS, dir. *Polices d'Empires: XVIIIe-XIXe siècles*. Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2012, p. 95-113. Coll. « Histoire ».

FYSON, Donald. « Le "Gros Village" et la Métropole: constructions réciproques du crime, du danger et du risque à Québec et à Montréal, du milieu du XIXe siècle aux années 1920 ». David NIGET et Martin PETITCLERC, dir. *Pour une histoire du risque : Québec, France, Belgique*. Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2012, p. 245-263.

FYSON, Donald. *Magistrats, police et société: La justice criminelle ordinaire au Québec et au Bas-Canada, 1764-1837*. Montréal, Hurtubise, 2010, 592 p. Coll. « Cahiers du Québec ».

FYSON, Donald. « Minority Groups and the Law in Quebec, 1760-1867 ». G. Blaine BAKER et Donald FYSON, dir. *Essays in the History of Canadian Law. Volume XI: Quebec and the Canadas*. Toronto, University of Toronto Press, Osgoode Society for Canadian Legal History, 2013, p. 278-329.

FYSON, Donald. « Police, élites et espace public dans la ville de Québec, 1858-1965 : du contrôle social au contrôle d'image ». Communication inédite. Bruxelles, 2010.

FYSON, Donald. « Ports et désordre urbain dans une colonie britannique : Québec et Montréal au XIXe siècle ». Communication inédite. Université de Caen, 2012.

FYSON, Donald. « Réforme carcérale et société carcérale: La prison de Québec de 1812 à 1867 ». Louisa BLAIR et al. *Étagères et barreaux de fer: Une histoire du Morrin Centre*. Québec, Septentrion, 2016, p. 15-103.

FYSON, Donald. « The Judicial Prosecution of Crime in the Longue Durée: Quebec, 1712-1965 ». Jean-Marie FECTEAU et Janice HARVEY, dir. *La régulation sociale entre l'acteur et l'institution : Pour une problématique historique de l'interaction*. Québec, Presses de l'Université du Québec, 2005, p. 85- 119.

FYSON, Donald. « The Legal Profession and Penal Justice in Quebec City, 1856-1965: From Modernity to Anti-Modernity ». Constance BACKHOUSE et W. Wesley PUE, dir. *The Promise and Perils of Law: Lawyers in Canadian History*. Toronto, Irwin Law, 2009, p. 141-157.

FYSON, Donald et al. *The Court Structure of Quebec and Lower Canada, 1764 to 1860*. 2e éd. Montréal, Montreal History Group, 1997-2017. En ligne: <http://www.profs.hst.ulaval.ca/Dfyson/Courtstr/> (consulté le 30 juin 2017).

FYSON, Donald et Florence ROUSSEAU. « Local Policing and Transnational Offenders: Police, Courts, Prisons, and Seamen in Nineteenth-Century Quebec City ». Communication inédite. European Social Science History Conference, Valence, 2016.

FYSON, Donald et François FENCHEL. « Prison Registers, their Possibilities and their Pitfalls: the Case of Local Prisons in Nineteenth-Century Quebec ». *History of the Family*, 20, 2 (2015), p. 163-188.

GAGNON, Gérald. *Histoire du Service de police de la ville de Québec*. Sainte-Foy, Publications du Québec, 1998, 188 p.

GALARNEAU, Claude. « Sociabilité et associations volontaires à Québec, 1770-1859 ». *Les Cahiers des dix*, 58 (2004), p. 171-212.

GODFREY, Barry S. et Graeme DUNSTALL. *Crime and empire, 1840-1940 : Criminal Justice in Local and Global Context*. Cullompton, Willan Pub, 2005, 213 p.

GORDON, Robert W. 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. Coll. « Cambridge Studies in Law and Society ».

GRACE, Robert J. « Irish Immigration and Settlement in a Catholic City: Quebec, 1842-61 ». *The Canadian Historical Review*, 84, 2 (2003), p. 215-251.

GRACE, Robert J. « L'apport de l'immigration: l'exemple des Irlandais ». Serge COURVILLE et Robert GARON, dir. *Québec, ville et capitale*. Québec, Les Presses de l'Université Laval, Archives Nationales du Québec, Commission de la Capitale Nationale du Québec, Ville de Québec, 2001, p.180-185. Coll. « Atlas historique du Québec ».

GRACE, Robert J. « Quand l'hiver nous sépare: migrations saisonnières et stratégies de survie des familles irlandaises de Québec au XIXe siècle ». Manuela MARTINI et Philippe RYGIEL, dir. *Genre et travail migrant: Mondes atlantiques, XIXe-XXe siècles*. Paris, Publibook, 2009, p. 163-181.

GRACE, Robert J. « The Irish in Mid-Nineteenth-Century Canada and the Case of Quebec: Immigration and Settlement in a Catholic City ». Ph.D., Université Laval, 1999, 699 p.

GRACE, Robert J. *The Irish in Quebec: An Introduction to the Historiography*. Québec, Institut québécois de recherche sur la culture, 1993, 265 p.

HARE, John et al. *Histoire de la ville de Québec*. Montréal, Boréal, 1987, 399 p.

HERON, Craig. « Boys Will be Boys: Working-Class Masculinities in the Age of Mass Production ». *International Labour and Working-Class History*, 69 (2006), p. 6-34.

HERON, Craig. « The Boys and Their Booze: Masculinities and public Drinking in Working-Class Hamilton, 1890-1946 ». *Canadian Historical Review*, 86, 3 (2005), p. 411-452.

« Hôpital de la marine [1834-1889] ». Guide des archives hospitalières de la région de Québec 1639-1970. Bibliothèque et Archives nationales du Québec. En ligne : http://www.banq.qc.ca/ressources_en_ligne/instruments_rech_archivistique/hopitaux/marine.html (consulté le 16 novembre 2016).

HOWELL, Colin D. et Richard J. TWOMEY. *Jack Tar in History: Essays in the History of Maritime Life and Labour*. Fredericton, Acadiensis Press, 1991, 275 p.

JENKINS, William. « Patrolmen and Peelers: Immigration, Urban Culture, and "The Irish Police" in Canada and the United States ». *The Canadian Journal of Irish Studies*, 28/29 (2002), p. 10-29.

JOLIVET, Simon. *Le vert et le bleu. Identité québécoise et identité irlandaise au tournant du XXe siècle*. Montréal, Presses de l'Université de Montréal, 2011, 292 p.

KNIGHT, Franklin W. et Peggy K. LISS. *Atlantic Port Cities : Economy, Culture, and Society in the Atlantic World, 1650-1850*. Knoxville, University of Tennessee Press, 1991, 302 p.

LAND, Isaac. « 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.

LAND, Isaac. « The Many-Tongued Hydra: Sea Talk, Maritime Culture, and Atlantic Identities, 1700-1850 ». *Journal of American Culture*, 25, 3 (2002), p. 412-417.

LEE, Robert. « The Seafarers Urban World: A Critical Review ». *International Journal of Maritime History*, 25, 1 (2013), p. 23-64.

LEBLOND, Sylvio. « L'hôpital de la marine de Québec ». *L'Union médicale du Canada*, 80 (1951), p. 616-626.

LEMELIN, André. « Le déclin du port de Québec et la reconversion économique à la fin du XIX^e siècle. Une évaluation de la pertinence de l'hypothèse du staple ». *Recherches sociographiques*, 22, 2 (1981), p. 155-86.

LEMERCIER, Claire et Claire ZALC. *Méthodes quantitatives pour l'historien*. Paris, La Découverte, 2008, 128 p. Coll. « Repères ».

LESSARD, Rénald et Vincent DU SABLON. « Les registres d'écrou des prisons de Québec au XIX^e siècle ». Bibliothèque et Archives nationales du Québec. En ligne: http://www.banq.qc.ca/archives/genealogie_histoire_familiale/ressources/bd/instr_prisons/prison/ (consulté le 20 octobre 2015).

LÉVESQUE, Benoit et Martin PETITCLERC. « L'économie sociale au Québec à travers les crises structurelles et les grandes transformations (1850-2008) ». *Économie et Solidarités*, 39, 2 (2008), p. 14-37.

LINEBAUGH, Peter et Marcus REDIKER. « The Many-Headed Hydra: Sailors, Slaves and the Atlantic Working Class in the Eighteenth Century ». 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. 9-36.

MALCOLM, Elizabeth. *Ireland Sober, Ireland Free : Drink and Temperance in Nineteenth Century Ireland*. Syracuse, Syracuse University Press, 1986, 363 p.

MARQUIS, Greg. *Policing Canada's Century : A History of the Canadian Association of Chiefs of Police*. University of Toronto Press, Toronto, 1993, 459 p.

MCCULLOCH, Michael. « Most Assuredly Perpetual Motion: Police and Policing in Quebec City, 1838-58 ». *Urban History Review*, 19, 2 (1990), p. 100-112.

MCQUILLAN, D. Aidan. « Pouvoir et perception : une communauté irlandaise au Québec au dix-neuvième siècle ». *Recherches sociographiques*, 40, 2 (1999), p. 263-283.

MIMEAULT, Martin. *La prison des Plaines d'Abraham, 1863-1877*. Sillery, Québec, Septentrion, 2007, 145 p.

MONKKONEN, Eric H. *Police in Urban America, 1860-1920*. Cambridge, Cambridge University Press, 1981, 220 p.

MOURLANE, Stéphane et Céline REGNARD-DROUOT. *Les batailles de Marseille : immigration, violences et conflits, XIX^e-XX^e siècles*. Aix-en-Provence, Presses universitaires de Provence, 2013, 182 p.

NEALE, Matt. « Research in Urban History: Recent Theses on Crime in the City, 1750–1900 ». *Urban History*, 40, 3 (2013), p. 567–577.

NORRIE, K. H. *A History of the Canadian Economy*. 4e édition. Toronto, Thomson Nelson, 2008, 466 p.

O'GALLAGHER, Marianna. *Grosse-Île, porte d'entrée du Canada: 1832-1937*. Québec, Carraig Books, 1987, 188 p.

O'GALLAGHER, Marianna. *Saint Brigid's Quebec: The Irish Care for their People, 1856 to 1981*. Québec, Carraig Books, 1981, 77 p.

O'GALLAGHER, Marianna. *Saint-Patrice de Québec: la construction d'une église et l'implantation d'une paroisse*. Québec, Société historique de Québec, 1979, 126 p.

OJALA, Jari 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.

OMMER, Rosemary E. et Gerald PANTING. *Working Men Who Got Wet : Proceedings of the Fourth Conference of the Atlantic Canada Shipping Project, July 24-July 26, 1980*. St. John's, Maritime History Group, Memorial University of Newfoundland, 1980, 387 p.

OSTOLA, Lawrence. « A Very Public Presence: the British Army Garrison in the Town of Quebec, 1759-1838 ». Ph.D., Université Laval, 2007, 414 p.

PALMER, Sarah. « Ports ». Martin DAUNTON, dir. *The Cambridge Urban History of Britain*. Volume 3: 1840-1950. Cambridge, Cambridge University Press, 2001, p. 133-150.

PÂQUET, Martin. « Une aire de passage ». Martin PÂQUET et Michel DE WAELE. *Québec, Champlain, le monde*. Québec, Presses de l'Université Laval, 2008, p. 133-152.

PARÉ, Yves. «La montée du commerce de détail ». Serge COURVILLE et Robert GARON, dir. Québec, ville et capitale. Québec, Les Presses de l'Université Laval, Archives Nationales du Québec, Commission de la Capitale Nationale du Québec, Ville de Québec, 2001, p. 214-217. Coll. « Atlas historique du Québec ».

PROVOST, Honorius. *Notre-Dame-de-la-Garde de Québec: 1877-1977*. Québec, Société historique de Québec, 1977, 277 p. Coll. « Cahiers d'histoire ».

REID MARCIL, Eileen. *The Charley-Man: A History of Wooden Shipbuilding at Quebec, 1763-1893*. Quarry Press, Kingston, 1995, 439 p.

RETALLACK, G. Bruce. « Paddy, the Priest and the Habitant: Inflecting the Irish Cartoon Stereotype in Canada ». *The Canadian Journal of Irish Studies*, 28/29 (2002), p. 124-147.

RIVET, François. « La vision de l'ordre en milieu urbain chez les élites locales de Québec et Montréal: le discours des grands jurys, 1820-1860 ». M.A., Université du Québec à Montréal, 2004, 280 p.

SAGER, Eric W. *Seafaring Labour : the Merchant Marine of Atlantic Canada, 1820-1914*. Kingston, McGill-Queen's University Press, 1989, 321 p.

SCHNEIDER, John C. « Public Order and the Geography of the City Crime, Violence, and the Police in Detroit, 1845–1875 ». *Journal of Urban History*, 4, 2 (1978), p. 183-208.

SOCIÉTÉ HISTORIQUE DE QUÉBEC. *La ville de Québec: histoire municipale*. Québec, Société historique de Québec, 1967, 143 p. Coll. « Cahiers d'histoire ».

SOPER, Kerry. « From Swarthy Ape to Sympathetic Everyman and Subversive Trickster: The Development of Irish Caricature in American Comic Strips between 1890 and 1920 ». *Journal of American Studies*, 39, 2 (2005), p. 257–296.

SOPER, Kerry. « Performing "Jiggs": Irish Caricature and Comedic Ambivalence toward Assimilation and the American Dream in George McManus's Bringing Up Father ». *The Journal of the Gilded Age and Progressive Era*, 4, 2 (2005), p. 173–213.

ST-HILAIRE, Marc et Sophie DROUIN. « Les problèmes urbains ». Serge COURVILLE et Robert GARON, dir. *Québec, ville et capitale*. Québec, Les Presses de l'Université Laval, Archives Nationales du Québec, Commission de la Capitale Nationale du Québec, Ville de Québec, 2001, p. 228-239. Coll. « Atlas historique du Québec ».

ST-HILAIRE, Marc et Richard MARCOUX. « Le ralentissement démographique ». Serge COURVILLE et Robert GARON, dir. *Québec, ville et capitale*. Québec, Les Presses de l'Université Laval, Archives Nationales du Québec, Commission de la Capitale Nationale du Québec, Ville de Québec, 2001, p. 172-179. Coll. « Atlas historique du Québec ».

SUMMERS, Veronica. « "A Source of Sad Annoyance": The Irish and Crime in South Wales, 1841–81 ». *Immigrants & Minorities*, 27, 2-3 (2009), p. 300-316.

SWIFT, Roger. « Behaving Badly? Irish Migrants and Crime in the Victorian City ». Judith ROWBOTHAM et Kim STEVENSON, dir. *Criminal Conversations: Victorian Crimes, Social Panic, and Moral Outrage*. Ohio, Ohio State University, 2005, p. 107-125.

SWIFT, Roger. « Heroes or Villains?: The Irish, Crime, and Disorder in Victorian England ». *Albion: A Quarterly Journal Concerned with British Studies*, 29, 3 (1997), p. 399-421.

SWIFT, Roger et Sheridan GILLEY. « Irish Identities in Victorian Britain ». *Immigrants & Minorities*, 27, 2-3 (2009), p. 129-133.

TANGERAAS, Lars. « Norwegian Sailors in American Waters, 1850-1914 ». *Scandinavian Studies*, 54, 2 (1982), p. 137-147.

TEEHAN, Eric. « Conflict, Crime and Connexion: The Impact of Irish Immigration on Saint John, New Brunswick, 1845-1855 ». Ph.D., Duke University, 1994, 226 p.

TURCOTTE, Louis. « Les conflits entre policiers et citoyens à Québec, 1870-1900 ». M.A., Université Laval, 2007, 137 p.

VALLIÈRES, Marc. *Québec*. Québec, Presses de l'Université Laval, 2010, 215 p. Coll. « Histoire en bref ».

VALLIÈRES, Marc *et al.* *Histoire de Québec et de sa région*. Tome 2: 1792-1939. Québec, Presses de l'Université Laval, 2008, 1609 p.

VAN ROYEN, Paul *et al.* « *Those Emblems of Hell?* »: *European Sailors and the Maritime Labour Market, 1570-1870*. St. John, International Maritime Economic History Association, 1997, 362 p.

WEAVER, John C. *Crimes, Constables, and Courts: Order and Transgression in a Canadian City, 1816-1970*. Montréal, McGill-Queen's University Press, 1995, 352 p.

Annexe 1

Liste des rues et des principaux lieux des quartiers de la cité de Québec au cours de la décennie 1870 – Plans Marcotte (1871) et Sanborn (1875, révisés en 1879)

Quartier portuaire	Saint-Jean-Baptiste	Palais	Saint-Louis	Saint-Roch
QP1	Artillery	Arsenal	Dauphine	Arago
Ancien Chantier	Berthelot	Buade	Descarrières	Belair
Bath	Burton	Charlevoix	Donacona	Bridge
Caron's Wharf	Claire Fontaine	City Hall	Durham Terrace	Caron
Henderson	Côte St. Geneviève	Collins	Esplanade	Church
Lacroix	D'Aiguillon	Couillard	Esplanade Field	Commissaires
Market	D'Artigny	D'Auteuil	Esplanade Hill	Côte à Coton
Palace Market	De Sallaberry	Des Anges	Garden	Côte d'Abraham
Palais Harbour	Deligny	Fabrique	Haldimand	Coulombe
Palais Stand	Drill Shed	Hope	Montcarmel	Craig
Palais Wharf	Drolet	Palace	Music Hall Steps	Crown
St. Nicolas	Glacis	Porte Dauphine	Parloir	Desfossés
QP2	Grande Allée	Prescott Gate	Place d'Armes	Desprairies
Buteau	Julia	Prescott Gate Stairs	Police Station No 1	Dorchester
Canoterie	Jupiter	Rampart	Recorder's Court	Dorchester Bridge
Canoterie Hill	Lachevrotière	St. Angèle	St. Andrew's	Fleurie
Dambourges	Latourelle	St. Famille	St. Ann	Grant
Dog Hill	Montcalm	St. Hélène	St. Denis	Jacques Cartier
Ramsay	Nouvelle	Stanislas	St. Louis	Jacques Cartier Market
Renaud's Wharf	Police Station No 2	Treasure	St. Ursule	King
St. Charles	Richelieu		Upper Town Market	Lafontaine
St. Paul	Richmond		Ursuline Lane	Lepine
St. Paul's Market	Scott			Marine Hospital
St. Paul's Market Wharf	St. Amable			Massue
St. Thomas	St. Augustin			Napoléon
QP3	St. Claire			Notre Dame des Anges
Andrew Wharf	St. Eustache			Prince Edward
Arthur	St. Geneviève			Queen
Bell's Lane	St. Geneviève Hill			Richardson
Champlain	St. George			Smith
Champlain Market	St. Joachim			St. Dominique
Champlain Market Wharf	St. John			St. François
Company Wharf	St. John Gate			St. Gabriel
QPA	St. Mary			St. Jacques
Carman's Wharf	St. Michael			St. Jérôme
Dwinning's Wharf	St. Olivier			St. Joseph
East India Wharf	St. Simon			St. Marguerite
Willis Wharf	Stewart			St. Ours
Fwd Co's Wharf	Sutherland			St. Rock
India Wharf				St. Rock's Church
Jones Wharf				St. Rock's Wharf
Leaycraft's Wharf				St. Vallier
Lownder Wharf				Turgeon
Morrison's Wharf				
O'Brien Wharf				
Shipyards of Mess. Shaw and Patterson				
Thompson's Wharf				
Wilson's Wharf				

Annexe 2

Exemple de fiche de saisie de données

Registre des actions pénales de la Cour du Recorder 1860, 1866, 1870

William Ryan

3601

D. jugement: lundi 14 novembre

D. arrest: dim. 13 nov. 1870

Peine: \$2 and costs or 6 days committed 5/-

L. présumée: Anglophone Autres Francophone

Prénom: William

Heure: 23:00

Profession: Seaman

Nom: Ryan

Lieu: Champlain

Navire: « Lady Young »

Sexe: H F N/A

Finalité: Disculpation Amende payée Emprisonnement Autres

Arrest. par: Individu S. C. O'Neil Confession volontaire

Lieu traité: Champlain

Marin: Oui

Cause: Drunk and screaming

Quartier: QP3

Amende	Dollard	Shilling	Pence	Shilling décimal	Total en Dollard
Amende	2				2,00\$
Coût 1					
Coût 2		5		5	1,00\$
				5	3,00\$

Description: Dark hair, young

Mention lieu:

Notes:

Nbr jours: 6

No: 1968

Ivresse Autres

Trouble voie publique L. I. & D.

Dérangement sonore Attroupement

Violence

Résistance police

Informations complémentaires - Registres prison commune

Birthplace: GB	Age: 19	Occupation: Seaman
Country: Ireland	Literacy: Illiterate	Seaman: X
Religion: Roman Catholic	EducationOrig: Read/Write: Neither	SeamanForeign: X
Ethnicity: A	Residence: Tippirary (Tipperary)	Shipping season: Y
Irish: Y	MaritalStatus: Unmarried	
	AlcoholUse: Intemperate	

Prison ID: 64034