

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 ».

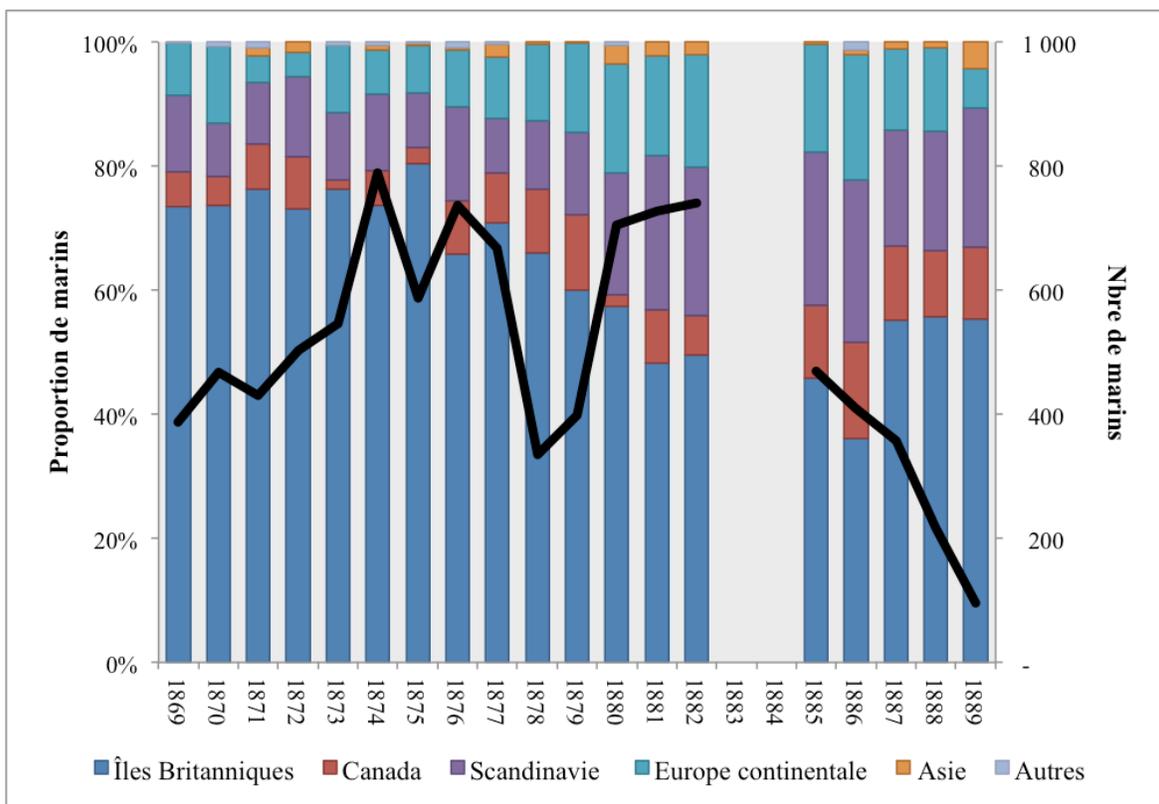
²⁶ L'origine ethnique des marins arrêtés est répertoriée dans les rapports annuels de la police fluviale de 1869 à 1889. Nous ne disposons pas des données pour les années 1883 et 1884. Documents de la Session, [Vol. 3, No. 4 (1870)], [Vol. 4, No. 3 (1871)], [Vol. 5, No. 4 (1872)], [Vol. 6, No. 4 (1873)],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

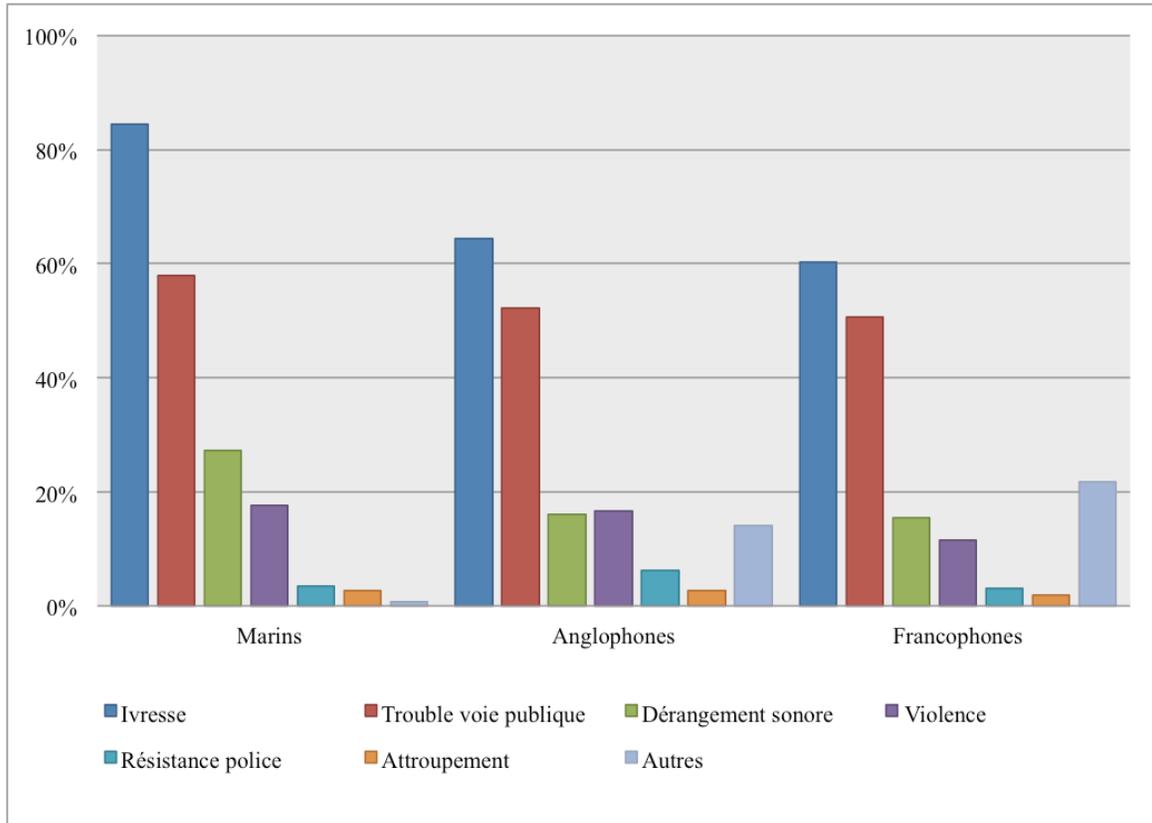
³⁹ Fingard, *Jack in Port*, p. 139.

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.

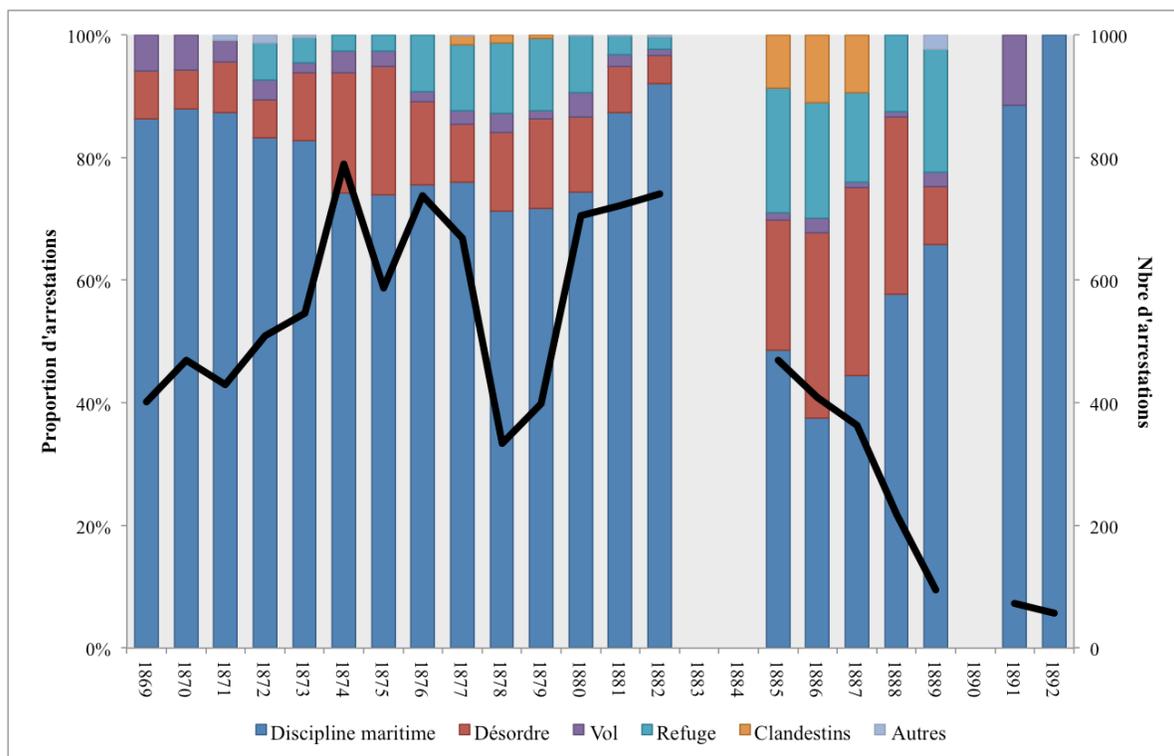
⁴⁹ Dans la période la plus active de la police fluviale (entre 1869 et 1880), on compte environ 4 400 marins arrêtés pour des délits liés à la discipline maritime, soit environ 400 par année. Du côté des arrestations pour désordre, on a près de 600 marins pour trois années du Recorder (1860, 1866, 1870),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