

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.

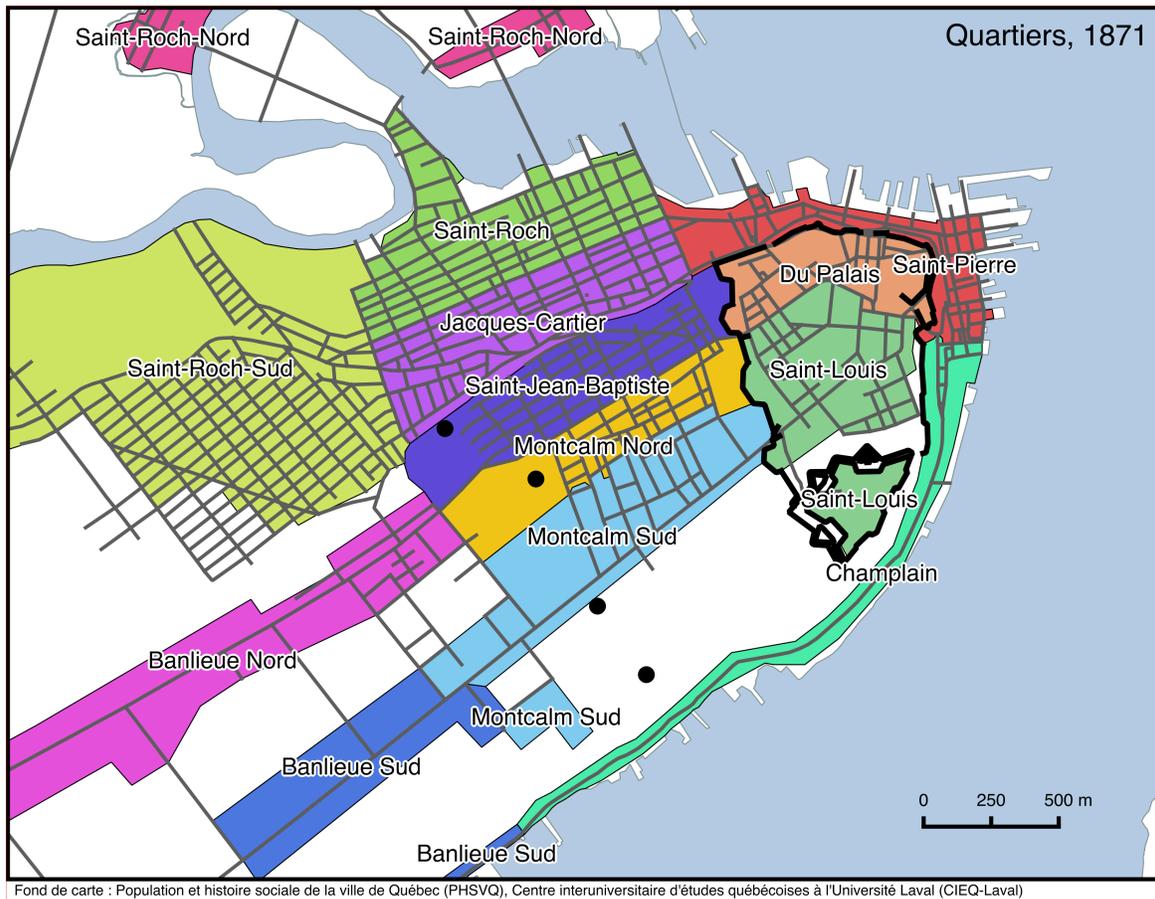
1.1.3.1 Entre fleuve et falaise

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.