

### 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 Canada<sup>93</sup>. 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 1839<sup>94</sup>.

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<sup>e</sup> 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 pénale<sup>95</sup>.

---

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

<sup>94</sup> Fyson et Rousseau, « Local Policing ».

<sup>95</sup> 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 habituelle<sup>96</sup>. En Angleterre, des marins se sont même présentés devant les tribunaux afin de dénoncer la maltraitance associée au comportement raciste de leur capitaine<sup>97</sup>. 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 travail<sup>98</sup>.

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 sea<sup>99</sup> ». Comme quoi, la pratique de la désertion n'était pas seulement motivée par l'appât du gain ou la quête d'aventure<sup>100</sup>.

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-mêle<sup>101</sup>.

---

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

<sup>97</sup> 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<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> 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.

<sup>98</sup> 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.

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

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

<sup>101</sup> 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 quotidiens<sup>102</sup>.

Selon l'ordonnance de 1807, le montant à payer par marin est d'un shilling et demi par jour de détention<sup>103</sup>. 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<sup>e</sup> 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

---

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

<sup>103</sup> 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 peine<sup>104</sup>. 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 Québec<sup>105</sup>. 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'érou 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

---

<sup>104</sup> 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 ».

<sup>105</sup> 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 navigation<sup>106</sup>.

Sous de telles conditions, l'incarcération des marins dans la ville portuaire de Québec devient un enjeu majeur à partir du milieu du XIX<sup>e</sup> 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

---

<sup>106</sup> 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'œuvre<sup>107</sup>.

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.

---

<sup>107</sup> 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<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> 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 »<sup>1</sup>. Et en cela, on signifiait que le temps des débordements était véritablement passé.

MCours.com

---

<sup>1</sup> 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.