

Université de Montréal

La Babylone des marins  
Marins hauturiers à Montréal 1851-1896

par  
David Bélisle-Desmeules

Département d'histoire  
Faculté des arts et des sciences

Mémoire présenté à la Faculté des études supérieures  
en vue de l'obtention du grade de  
Maître ès arts (M.A.) en histoire

Juin 2016  
© David Bélisle-Desmeules, 2016



## Résumé

Le port de Montréal connaît un essor considérable dans la seconde moitié du 19<sup>e</sup> siècle. Des travaux de dragages en font une destination importante pour les navires transatlantiques qui visitent le port durant la saison de navigation. Ainsi, de mai à novembre, un grand nombre de marins qui œuvraient sur ces navires faisaient escale en ville.

Cet essai s'intéressera à ces marins hauturiers de la marine marchande, qui représentent durant leur passage dans la métropole un groupe distinct tenu aux bords de la société coloniale montréalaise, durant leur passage dans la métropole. Les marins, physiquement présents au cœur même de la cité, sont pourtant considérés comme des êtres périphériques, attirant l'attention de la presse et de l'opinion surtout lorsqu'ils transgressaient les normes sociales. Nous décrirons une partie de leur activité à terre à partir de trois lieux du front portuaire que sont les bassins du port, témoins de noyades et de sauvetages, les quais adjacents, où le vol de marchandises est monnaie courante, et finalement la taverne du bord de l'eau, où les marins vont boire. Leurs comportements liminaux comme la consommation abusive d'alcool et la bagarre ainsi que leur proximité avec les classes laborieuses indigènes, font d'eux des suspects facilement amalgamés aux « classes dangereuses ». Les marins posent un défi à la bonne marche du commerce maritime. Ils forment un groupe hautement surveillé par les autorités. Une force spéciale, la *Montreal Water Police*, est d'ailleurs mise sur pied à cet effet le temps de la saison de navigation. En effet, les conflits que les matelots entretenaient avec leur capitaine, qui se soldaient parfois par des désertions ou des procès minaient la bonne marche des affaires. Cependant, les autorités tentèrent tout au long de la période de policer le marché de l'emploi maritime, volatil et violent, géré par un groupe d'embaucheurs (*crimps*), intermédiaires interlopes dont les marins sont à la fois les bénéficiaires et les victimes. Finalement, on avancera que, durant la seconde moitié du 19<sup>e</sup> siècle, la présence des marins a fait du front portuaire de Montréal un lieu qui s'apparente à un *sailortown*, espace à la fois physique et symbolique où s'exprime la culture maritime à terre.

### Mots clefs :

Port – Canada – Montréal – 19<sup>e</sup> siècle – Histoire Maritime – Sailortown – Crimping – Marin – Matelot

## Abstract

Thanks to state-sponsored dredging operations, Montreal had become a true seaport by the second half of the 19<sup>e</sup> century. Transatlantic ships regularly visited the harbour during the seven-month shipping season. Hence, from May to November, a large number of seamen set foot in the city.

The purpose of this paper will be to study these merchant seamen ashore. The sailors, forming a group distinct from the colonial population, though physically close to the heart of the old city, were marginalised, drawing attention to themselves mostly when they transgressed some social norm. Their doings on land will be described using mainly three different spaces belonging to the harbour front as starting points for our investigation. We will look at the harbour basins, witness to both drownings and salvage operations; the docks, where the stealing of cargo was more or less standard fare; and the nearby watering hole, where sailors quenched their thirst and looked for companionship. Their inclination to fight and to drink significant quantities of alcohol, their proximity to the indigenous laboring poor marked them as suspect. To keep an eye on them and impose order on the docks, a special force, *The Montreal Water Police*, was set up during the boating season. Sailors were considered potential treats to maritime trade, since conflicts between the lower and upper-decks sometimes ended in desertion, thus disrupting the flow of commerce. For much of the period, the federal authorities tried to repress crimping, since crimps, acting as illegal recruiters basically controlled the sailor's labour market. Amidst the violence and instability which characterised the labour market, sailors were both victims and benefactors of the standoff between crimps and government officials.

To conclude, we will argue the presence of sailors in the second half of the 19<sup>th</sup> century had an influence on the development of the Montreal harbour front; making this neighbourhood something akin to a "sailortown", a place both physical and spiritual where the maritime culture found its expression ashore.

### Key-words :

Harbour – Canada – Montreal – 19<sup>th</sup> century – Maritime History – Sailortown – Crimping – Sailor – Seaman

## **Remerciements**

J'aimerais remercier dans le désordre : Virginie Pineault pour ses suggestions bibliographiques, mon directeur Ollivier Hubert, Sylvie Charron de l'Administration portuaire de Montréal, les bibliothécaires et le personnel des archives nationales du Québec rue Viger, celui de la Bibliothèque des Lettres et Sciences humaines de l'Université de Montréal et de la Bibliothèque Maisonneuve, lieux où j'ai trouvé calme et documentation, Martin Robert pour avoir partagé avec moi ses réflexions sur Michel Foucault, et Clayton Gray à qui j'ai emprunté sans vergogne le titre d'un de ses chapitres pour le présent mémoire.

*Tu navigues parce que tu as peur de la terre ferme. Tu vas avec les putains parce que tu es timide. Tu as surmonté le dégoût par nécessité. Tu es couvert de tatouages ; c'est une mascarade. Tu ne les as pas fait faire par fidélité à la tradition des marins. Ils y vont tous un jour où ils sont ivres, et par la suite s'en repentent ; toi tu y es allé la tête claire : tu les as fait faire pour pouvoir les montrer.*

-Nikos Kavvadias, *Le quart*, 1954.

## Table des matières

<b>Résumé .....</b>	<b>III</b>
<b>Abstract .....</b>	<b>IV</b>
<b>Remerciements.....</b>	<b>V</b>
<b>Table des matières .....</b>	<b>VII</b>
<b>Table des illustrations .....</b>	<b>IX</b>
<b>Tables des tableaux .....</b>	<b>IX</b>
<b>Liste d'abréviations.....</b>	<b>X</b>
<b>Introduction .....</b>	<b>1</b>
<b>Chapitre 1<sup>er</sup> : les eaux du port.....</b>	<b>14</b>
Baignade au bord des quais .....	14
Noyades .....	17
Sauvetages .....	20
Noyades de marins .....	23
Conséquence de l'ivresse.....	24
Identification.....	27
<b>Chapitre 2 : sur les quais .....</b>	<b>31</b>
Vols sur les quais.....	31
Les voleurs de la mer.....	35
La jungle des quais .....	37
22 Voilà les flics !.....	38
Arsenal flottant .....	43
<b>Chapitre 3 : escale à la taverne .....</b>	<b>46</b>
À boire.....	46
Une croisière dans les bas-fonds.....	47
Joe Beef et les tavernes du bord de l'eau.....	49
The Horseshoe .....	52
C'est ma tournée !.....	53
Ivresse.....	56
Bagarres et rixes .....	58
Fauteurs de troubles.....	59
Poor Jack .....	61
<b>Chapitre 4 : every man shall do his duty.....</b>	<b>63</b>
Une discipline de fer.....	63

Refus d'obéissance .....	64
Absence sans permission .....	66
Les déserteurs .....	67
Désertions et mutineries : le cas de l' <i>Etta Stewart</i> .....	69
La pêche aux déserteurs.....	70
Les marins au banc des accusés.....	73
À travers les mailles du filet .....	77
Des pilotes complices ? .....	78
Aide de la population civile ? .....	78
Cap sur Shanghai .....	78
Les crimps .....	79
Le tribunal des flots .....	84
Les matelots à la barre.....	87
<b>Conclusion .....</b>	<b>90</b>
Retour sur la traversée .....	91
Un havre de paix.....	96
<b>Bibliographie.....</b>	<b>99</b>
<b>Annexes.....</b>	<b>110</b>
Tableaux .....	110
La Chapelle Notre-Dame vers 1884 .....	117
<i>A Wild sea-cook</i> (The Daily Witness, 25 août 1880) .....	118

## Table des illustrations

<b>Illustration n° 1</b> : Vue du port de Montréal depuis la Douane, vers 1872 .....	15
<b>Illustration n° 2</b> : Contingent de la Police Riveraine de Québec .....	41
<b>Illustration n° 3</b> : La cantine à Joe Beef, gravure vers 1885 .....	50

## Table des tableaux

Port de Montréal : nombre de navires venant de la mer .....	1
Nombre de matelots et de navires de passage à Montréal .....	106
Nombre et de navires de la mer de passage à Montréal, par pavillon .....	106
Arrestations pour ivresse, etc. ....	107
Arrestations pour violence, assaut, etc. ....	108
Arrestations pour vols sur les quais, etc. ....	109
Arrestations pour motifs disciplinaires.....	110
Arrestations pour <i>crimping</i> , désertion, etc. ....	111
Arrestations pour d'autres motifs .....	112

## Listes d'abréviations

ANC	Archives nationales du Canada
ANQ-M	Archives nationales du Québec, centre de Montréal
PUF	Presses universitaires de France
RHAF	Revue d'Histoire de l'Amérique française
Sessional Papers	Sessional Papers of the Dominion of Canada
UBC	University of British Columbia
UQAM	Université du Québec à Montréal





## Introduction

*Le port est des plus animés, et une activité brûlante règne sur les quais. Beaucoup de spectateurs y vont chercher la fortune ; et y trouveront peut-être la ruine. Mais c'est une boîte à Pandore. En attendant espérons et constatons qu'il y a sept voiliers ; neuf barques, deux vapeurs-voiliers transatlantiques ; avec accompagnement de vapeurs, goëlettes, barges, etc. Le soir c'est très joli d'entendre le chant de tous les équipages, pourvu qu'on soit à distance.*

- *La Minerve*, 5 juin 1868

Au début du 19<sup>e</sup> siècle, le port de Montréal était encore largement tourné vers la navigation intérieure et mal équipé pour recevoir les navires océaniques. Jusqu'en 1851, la cité demeure une ville d'accès difficile<sup>1</sup>, relativement isolée et dépendante de Québec qui intercepte ses relations avec l'Europe<sup>2</sup>. Toutefois, à partir de cette date, l'industrie du transport maritime à Montréal allait connaître un essor remarquable grâce à la construction du chenal du lac Saint-Pierre et ses agrandissements subséquents. Une fois le gouvernement gagné au projet, l'approfondissement du chenal s'est effectué à un rythme rapide : 13 pieds en 1851, 15 pieds en 1852, 16,5 en 1855, 18 en 1857, 20 en 1865, 22,5 en 1878 et finalement 25 pieds en 1882. Suivant cette évolution, des navires de plus en plus volumineux croisent jusqu'à Montréal<sup>3</sup>.

### Port de Montréal : nombre de navires venant de la mer<sup>4</sup>

<i>Année</i>	<i>Nombre de navires océaniques</i>	<i>Capacité moyenne en tonnes</i>
1850	210	220
1880	710	900
1890	776	1630
1900	850	2550

---

<sup>1</sup> Frank, Mackey, *Steamboat Connections : Montreal to Upper Canada, 1816-1843*, Montreal et Kingston, McGill-Queen's University Press, 2000.

<sup>2</sup> Jean Leclerc, *Le Saint-Laurent et ses pilotes 1805-1860*. Montréal, Leméac, 1990, p. 26.

<sup>3</sup> Albert Faucher, *Québec en Amérique au XIX<sup>e</sup> siècle : essai sur les caractères économiques de la Laurentie*, Montréal, Fides, 1973, p. 101.

<sup>4</sup> Albert Faucher, *Ibid.*, p. 101.

La métropole acquiert ainsi le double titre de port océanique de l'Atlantique et de port continental des Grands Lacs. Avec la Confédération, Montréal est destinée à devenir le port de mer du nouveau Dominion, la porte d'entrée atlantique du nouveau pays. En 1887, c'est 39% des importations et 33% de toutes les exportations canadiennes qui transitent par le port. Montréal est reliée aux quatre coins du globe par vingt lignes de navires hauturiers<sup>5</sup>. En plus de leurs cargaisons de marchandises et d'immigrants, les navires qui y accostaient apportent avec eux les marins qui travaillaient à bord. Nombre d'entre eux fréquentent la ville, pratiquant un va-et-vient entre le navire à quai et l'espace de la ville avoisinant<sup>6</sup>. Le port de Montréal tel qu'il apparaît au 19<sup>e</sup> siècle, se démarque du reste par sa proximité avec ce qui était alors le centre-ville. La meilleure partie de ses installations est sise directement au bord de la rue de la Commune, qui longe le fleuve, ce qui permet un contact direct entre le port et la cité. Un tel front portuaire, dont on peut toujours admirer quelques vestiges, est en fait une rareté en Amérique<sup>7</sup>. Les marins hauturiers de passage, personnages périphériques bien qu'en plein cœur de la ville, seront les sujets de mon étude. Je tenterai de suivre leur sillage lors de leur passage à terre.

## Un peu d'histoire

L'histoire des marins du port de Montréal se situe au confluent de plusieurs domaines de recherche : l'histoire sociale et ses statistiques socio-économiques, l'histoire du travail, l'histoire de la marginalité, l'histoire de la geste impériale, l'histoire des régulations sociales, etc. Malgré la grande mobilité de la main-d'œuvre portuaire, leur histoire est aussi l'une de celles que Michel Foucault appelait les histoires à pente faible : l'histoire des voies maritimes<sup>8</sup>. Histoire d'espaces liminaux fréquentés par une population mobile et prolétaire, elle est nécessairement construite sur des traces dispersées, bigarrées et souvent laconiques. Bref, il faut pour la construire chercher tous azimuts. Gaddis Smith résume bien les écueils qui nous attendent :

*No group of nineteenth-century worker is more difficult for the historian to describe with precision than merchant seamen on sail driven vessels in international trade. They were typically illiterate, young, unmarried, homeless*

---

<sup>5</sup> Annie-Claude Labrecque et Dany Fougères, « L'économie montréalaise au XIX<sup>e</sup> siècle », Dany Fougères, *Histoire de Montréal et de sa région*, Québec, Presses de l'Université Laval, 2012, p. 488-522. et Stephen Leacock, *Montreal Seaport and City*, Toronto, McClelland and Stewart, 1948, p. 198-211.

<sup>6</sup> Gilles Lauzon, et Jean François Leclerc, « Le cœur de la métropole dans le vieux Montréal, 1880-1950 », Dans Gilles Lauzon et Madeleine Forget (dir.), *L'histoire du Vieux-Montréal à travers son patrimoine*. Québec, Les publications du Québec, 2004, p. 229.

<sup>7</sup> Pauline Desjardins, *Le Vieux-Port de Montréal*, Montréal, Les Éditions de l'Homme, 2007, p. 36.

<sup>8</sup> « Derrière l'histoire bousculée des gouvernements, des guerres et des famines, se dessinent des histoires, presque immobiles sous le regard, des histoires à pente faible : histoire des voies maritimes, histoire du blé ou des mines d'or [...] » (Michel Foucault, *L'archéologie du savoir*, Paris, Gallimard, 1969, p. 10).

*wanderers attached to no ship or place for long. Hardly any have left letters, diaries, or other documentation about their lives. Even their names, as shown on crew lists, are often rendered in simple fictional form – William Williams, John Green – thus concealing clues to nationality or origin. We can know few of them as distinctive persons even for a moment much less follow them through a lifetime*<sup>9</sup>.

Écrire l'histoire des marins n'est pas une tâche simple. Nous en sommes réduits à observer les marins à travers les lunettes, ou plutôt les longues-vues déformantes des citadins, qui ne voyaient pas toujours d'un bon œil ces hommes du large. Pour parvenir à nos fins, on doit donc ramer contre le courant. D'autant plus que les marins ne sont pas des personnages particulièrement en vogue dans l'historiographie canadienne<sup>10</sup>. Néanmoins, les travaux de l'*Atlantic Canada Shipping Project* (1977-82), poursuivi par ceux d'Eric Sager forment une base sérieuse pour l'étude de l'histoire maritime du 19<sup>e</sup> siècle sur la côte atlantique du Canada.

En ce qui concerne l'histoire maritime laurentienne, on a surtout écrit sur la navigation intérieure, les pilotes du Saint-Laurent et la navigation dans le Golfe. Ce qui n'est guère surprenant, puisque la Belle province n'a jamais joui d'une profonde tradition maritime. En outre, comme l'immense majorité des marins hauturiers n'étaient pas « canadiens », encore moins « québécois », ils ne pouvaient qu'être des personnages périphériques pour n'importe quelle école historiographique nationale. Par ailleurs, on s'intéresse souvent davantage aux navires qu'aux marins<sup>11</sup>. Pour ne donner qu'un exemple, dans la somme que Pierre Camu a produite sur la navigation à voile et à vapeur sur le Saint-Laurent, la place du marin à terre n'est pour ainsi dire pas abordée<sup>12</sup>.

Pour ce qui est de l'historiographie de Montréal, les marins n'y font longtemps qu'une brève apparition gouailleuse lorsqu'est abordée l'histoire du port dans certains ouvrages généraux, du reste un peu datés<sup>13</sup>. Les progrès de l'historiographie moderniste<sup>14</sup>, dans les années 1970 et 1980,

---

<sup>9</sup> Gaddis Smith, « Judith Fingard : Jack in Port : Sailortowns of Eastern Canada », *International Labor and Working Class History*, no. 23, 1983, p. 97-98.

<sup>10</sup> Les résultats de l'Atlantic Canada Shipping Project, le dernier grand projet de recherche d'histoire maritime à être entrepris au Canada ont été mitigés. Des huit monographies prévues sur les ports canadiens, seulement quatre furent réalisés et aucune ne fut publiée. (Eric W. Sager, « The Atlantic Canada Shipping Project : A Retrospective and Rejoinder », *Newfoundland and Labrador Studies*, vol. 5, no. 1, printemps 1989, p. 61-68).

<sup>11</sup> France Normand, *Naviguer le Saint-Laurent à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle : une étude de la batellerie du port de Québec*, Sainte-Foy, Presses de l'Université Laval, 1997.

<sup>12</sup> Pierre Camu, *Le Saint-Laurent et les Grands Lacs au temps de la vapeur 1850-1950*, Montréal, Hurtubise HMH, 2005, p. 564.

<sup>13</sup> Adrien Leblond de Brumath, *Histoire populaire de Montréal depuis son origine jusqu'à nos jours*. Montréal, Librairie Beauchemin Limitée, 1926, Clayton Gray, *Montréal qui disparaît*, Montréal, Librairie J.-A. Pony, Ltée, 1952, Stephen Leacock, *Montreal Seaport and City*, New York, Doubleday, Doran & Company, Inc., 1942.

<sup>14</sup> Ronald Rudin, « Revisionism and the Search for a Normal Society : A Critique of Recent Quebec Historical Writing », *Canadian Historical Review*, vol. 73, no. 1, 1992, p. 30-61.

peu portée sur le pittoresque, les a quant à elle fait disparaître pour faire place à une analyse socio-économique rigoureuse, mais souvent peu incarnée<sup>15</sup>. Tout compte fait, on s'est assez peu intéressé aux personnes qui travaillaient dans le port, leur préférant l'étude des infrastructures<sup>16</sup>.

Dans l'océan des publications d'histoire maritime, les études sur les marins au port sont demeurées des espèces rares. Ces études ont largement été structurées autour du concept de *sailortown*. Lancé dans les années 1960 par Stan Hugill dans son livre du même nom, portrait historique impressionniste de la vie des marins dans certains des plus grands ports du monde<sup>17</sup>, le concept n'a pas cessé d'être discuté et utilisé ensuite. Pour John Belchem, le *sailortown* désigne l'interface à la fois urbaine et maritime dans l'immédiat arrière-pays du front portuaire<sup>18</sup>. Judith Fingard préfère une définition plus sociologique, le *sailortown* ne serait pas tant un endroit que la communauté multinationale et perpétuellement en transit formé par les hommes de la marine marchande<sup>19</sup>. Plus prosaïquement, Valerie Burton conçoit le *sailortown* comme un endroit qui inclut des services pour le confort des marins, tavernes, auberges, maisons de chambres, etc.<sup>20</sup> (à quoi il convient peut-être d'ajouter des maisons closes). Le phénomène était vraiment international, même si la plupart des études sur les ports se sont concentrées sur l'Europe. Dans certaines parties du vieux continent, les espaces urbains étaient historiquement à prédominance côtière et orientés autour de leur port. Curieusement, comme l'a constaté Isaac Land, l'histoire urbaine a porté singulièrement peu d'attention sur ces forêts de mâts dans les ports des villes. Selon lui, il serait grand temps de considérer le *sailortown* comme un quartier faisant partie intégrante de la ville et non comme une simple enclave océanique découpée dans le tissu urbain. Les liens organiques entre le *sailortown* et la ville sont essentiels pour la thèse de Land qui considère les faits et gestes des marins au port

---

<sup>15</sup> Brian Young et John Dickinson, *Brève histoire socio-économique du Québec*, Québec, Septentrion, 2009 et Paul-André Linteau, *Histoire de Montréal depuis la Confédération*, Montréal, Boréal, 1992.

<sup>16</sup> Paul-André Linteau, « Le développement du port de Montréal au début du 20<sup>e</sup> siècle », *Historical Papers/Communications historiques*, 1972, p. 181-205. Un ouvrage récent sur le port de Trois-Rivières procède de la même approche (Martin Gauthier, *L'Histoire du port de Trois-Rivières*, Québec, Septentrion, 2013).

<sup>17</sup> Stan Hugill, *Sailortown*, Londres, Routledge & Kegan Paul Ltd, 1967. Toujours selon Hugill, le terme *sailortown* n'est toutefois pas utilisé par les matelots qui lui préfèrent celui de *fiddler's green*, qui désigne une sorte de pays de Cocagne des marins.

<sup>18</sup> John Belchem, « Shock City : Sailortown Liverpool », *On the Waterfront : Culture, Heritage and Regeneration of Port Cities*. Conférence présentée les 19-21 novembre 2008, Liverpool.

<sup>19</sup> « *In their hundred and thousands they [les marins marchands] moved in and out of major Canadian seaports, creating a uniquely transient and multinational community which this book calls sailortown* » (Judith Fingard, *Jack in Port : Sailorstowns of Eastern Canada*, Toronto, Toronto University Press, 1982, p. 3).

<sup>20</sup> Valerie Burton, « Boundaries and Identities in the Nineteenth-Century English Port : Sailortown Narratives and Urban Space », Simon Gunn and Robert J. Morris (dir.). *Identities in Space : Contested Terrains in the Western City Since 1850*, Aldershot, Ashgate, 2001, p. 137-151.

comme une forme de résistance, « un dialogue sous-culturel avec la cité et ses autorités »<sup>21</sup>. En guise de synthèse, on pourrait dire du *sailortown* qu'il s'agit d'un espace géographique, social et culturel dans lequel évoluent les marins au port.

Malgré certains avis favorables<sup>22</sup>, l'ouvrage pionnier d'Hugill n'avait pas fait beaucoup de vagues à sa sortie en 1967 et a longtemps été négligé, surtout de l'autre côté de l'Atlantique. Ce n'est que dans les années 2000 que le *sailortown* est sorti de l'oubli et l'étude des marins au port remise partiellement au goût du jour en Grande-Bretagne où l'université de Liverpool (John Belchem, Valerie Burton, Graeme Milne) s'est trouvée au centre de ce renouveau certain.

Cependant, au Canada, Judith Fingard avait creusé le sillon tracé par Hugill dans son étude de trois ports de la côte atlantique publiée en 1982. Largement descriptive, celle-ci se démarquait néanmoins par son traitement plus systématique des sources et l'usage d'un appareil théorique teinté de marxisme. Cet ouvrage a constitué une avancée majeure dans la compréhension historique du quotidien des hommes de la marine marchande au Canada et ailleurs. Il a été une source d'inspiration déterminante dans la genèse du présent mémoire. Louvoyant entre toutes ces études, je tente humblement dans ces pages de pallier la faiblesse relative de la littérature historique québécoise sur le sujet des marins au port.

## Les sources

Pour mener à bien cette petite enquête, je me suis plongé dans la lecture de journaux de l'époque, publiés tant en français qu'en anglais, et d'allégeances politiques diverses. La presse montréalaise n'a pas été dépouillée systématiquement (tâche colossale), je m'en suis tenu à d'importants coups de sonde. Au cours de cette pêche parfois « miraculeuse », j'ai fait la plus belle part aux faits divers, « marché aux puces de l'histoire<sup>23</sup> ». Des faits divers qui trouvaient grâce même aux yeux de l'histoire sociale, car, comme le soulignait Fernand Braudel, bien qu'insignifiants et superficiels à première vue, ils pouvaient être acceptés par l'historien en vertu de leur caractère répétitif<sup>24</sup>. Par

---

<sup>21</sup> Isaac Land, « The Humours of Sailortown : Atlantic History Meets Subculture Theory », Glenn Clark, Judith Owens et Greg T. Smith (dir.), *City Limits : Perspectives on the Historical European City*, Montréal et Kingston, McGill – Queen's University press, 2010, p. 325-326.

<sup>22</sup> Roy O. Manning, « Sailortown », *The Sociological Quarterly*, vol. 10, no. 1, hiver 1969, p. 137-138.

<sup>23</sup> Louis Chevalier, *Splendeur et misère du fait divers*, Paris, Perrin, 2004, p. 51. Pour reprendre la dichotomie de Chevalier, j'ai interrogé des « faits divers des bas-fonds, qu'on ne qualifie jamais de scandale (le scandale est un mot noble) » qui, contrairement aux faits divers mondains, se perdent dans « la grisaille des faits divers banals » (Chevalier, *op.cit.*, p. 52-53).

<sup>24</sup> « Le fait divers (sinon l'événement, ce socio-drame) est répétition, régularité, multitude et rien ne dit, de façon absolue, que son niveau soit sans fertilité, ou valeur, scientifique. Il faudrait y regarder de près » (Fernand Braudel, *Écrits sur l'Histoire*, Paris, Flammarion, 1969, p. 113).

conséquent, en dépit des apparences, ils sont pour l'amateur de structures davantage apparentés aux courants « marins » de l'histoire qu'à l'écume des vagues. Quant à moi, c'est bien candidement que j'ai tenté d'exploiter ces faits à la fois dans leur caractère répétitif, donc *typique*, mais aussi pour les singularités qu'ils donnent à voir, détails impossibles à sérier et dont il est difficile d'apprécier le caractère « normal » ou « exceptionnel », ce que récusait le maître de l'École des Annales<sup>25</sup>. À côté des faits divers ordinaires, qui offrent un rare moyen de plonger dans un univers difficile à pénétrer, j'ai tiré des journaux quelques cas plus substantiels, des affaires judiciaires.

Rapidement, j'ai constaté que les marins apparaissaient toujours dans la presse sous les mêmes rubriques, à savoir les affaires judiciaires et les nouvelles locales. J'ai donc dépouillé systématiquement ces sections pour les mois correspondants à la saison de navigation et pour la seconde moitié du XIX<sup>e</sup> siècle. En tout, quatorze journaux différents ont été sondés. Il s'agit du *Canadian Illustrated News*, du *Daily Witness* et de son pendant hebdomadaire, le *Montreal Witness*, du *Montreal Evening Star*, de la *Montreal Gazette* et du *Montreal Star*, pour les journaux de langue anglaise et du *Canadien*, de l'*Étendard*, de la *Feuille d'érable*, de la *Minerve*, de l'*Opinion publique*, de la *Patrie*, du *Pays* et du *Violon*, pour les quotidiens d'expression française. J'ai préféré user d'un éventail plutôt qu'une palette plus restreinte pour découvrir si le traitement des marins dans la presse montréalaise n'était pas radicalement différent d'un journal à l'autre. Si la description des marins avait été fortement altérée selon des critères linguistiques ou selon l'allégeance politique de chaque journal et qu'un seul titre avait été mis à profit pour toute la période, le résultat de la recherche s'en serait trouvé affecté. J'ai souhaité faire un large usage des quotidiens en français pour distinguer cette recherche de *Jack in Port*, qui laissait en friche toutes les sources journalistiques imprimées dans la langue de Molière, un fait par ailleurs passé sous silence par les rapporteurs de l'ouvrage<sup>26</sup>. Sauf exception, deux titres différents n'étaient pas systématiquement dépouillés pour une même année. Ainsi, pour l'année 1892, seul le *Canadien* a été étudié. Pour la saison 1869, c'est le *Montreal Evening Star* qui fut mis à profit. C'est en chercheur d'or que je remontais le fil d'une actualité désuète, poursuivant un filon tant qu'il produisait un peu régulièrement son lot de faits divers sur les marins et abandonnant un journal à la fin d'une saison s'il ne produisait pas de résultats suffisants. Cet étalement m'a permis d'éliminer les recoupements

---

<sup>25</sup> Carlo Ginzburg, *Threads and Traces : True False Perspectives*, Berkley, University of California Press, 2012, p. 195-196.

<sup>26</sup> Robert H. Babcock, « Compte rendu : Judith Fingard, *Jack in Port : Sailortowns of Eastern Canada* ». *American Historical Review*, vol. 88, no. 3, juin 1983, p. 1111-1112, Marcus Rediker, « Compte rendu : Judith Fingard, *Jack in Port : Sailortowns of Eastern Canada* ». *Labour/Le travail*, vol. 14, automne 1984, p. 230-231, Gaddis Smith, « Compte rendu : Judith Fingard, *Jack in Port : Sailortowns of Eastern Canada* ». *International Labor and Working Class History*, no. 23, 1983, p. 97-100, Marc Vallières, « Judith Fingard : *Jack in Port : Sailortowns of Eastern Canada* », *RHAF*, vol. 38, no. 1, 1984, p. 101-103.

stériles et d'esquisser le portrait sur près d'un demi-siècle. C'est seulement lorsque j'avais entre les mains quelque histoire particulièrement intrigante et parlante que je faisais usage de plusieurs quotidiens pour broser un portrait plus détaillé.

J'ai effectué les sondages les plus importants dans trois quotidiens : la *Patrie*, journal populaire francophone (1879-80, 1885-87, 1889), le *Daily Witness*, organe de la bourgeoisie anglo-protestante (1874, 1878, 1880, 1890, 1893) et la *Minerve*, journal conservateur (1850, 1852, 1859, 1863, 1865, 1868-69, 1872, 1874)<sup>27</sup>. Les deux premiers ont été choisis en vertu de la richesse de leur section des faits divers, leurs reporters nous tenant quotidiennement au courant des nouvelles des bas-fonds, tandis que, dans un journal comme *l'Étendard*, les « notes locales » sont réduites à la portion congrue, les actualités politiques et religieuses nationales et internationales occupant presque toute la scène. Le troisième a été choisi pour son ancienneté qui m'a permis de suivre les marins dès le début de la décennie 1850. En tout, j'ai recueilli environ quatre cents extraits, parfois brefs, où il était question des matelots ou de la vie portuaire. Ces extraits ont d'abord formé un casse-tête éparpillé constitué d'éléments disparates : un nom propre accolé de l'épithète « marin » dans la longue liste des accusés ayant à comparaître devant le juge à une date donnée, un entrefilet qui nous apprend qu'un marin a été trouvé noyé dans le port, qu'un cuisinier à bord d'un navire est arrêté pour désertion, qu'un matelot a disparu, on le soupçonne d'avoir déserté, qu'un autre a été arrêté pour s'être battu. À côté de faits divers assez laconiques, d'autres se révèlent beaucoup plus loquaces. On apprend par exemple que le maire de Montréal a reçu une lettre de Mary Flaws, une Écossaise des Orcades. Elle s'inquiète du sort de son fils, William, un matelot qui est venu à Montréal le mois dernier et dont elle est sans nouvelle. Après enquête, la police a découvert que William Flaws, malade, a été admis à l'hôpital, mais on ne sait ce qu'il est devenu après que les médecins lui aient donné son congé. On demande aux gens de contacter les autorités si quelqu'un possède des informations sur le disparu<sup>28</sup>. Ce n'est qu'au fur et à mesure de la compilation que, du

---

<sup>27</sup> *La Patrie* est fondée par Honoré Beaugrand en 1879. Elle exprime les tendances plus radicales du parti libéral tout en s'adressant davantage aux couches populaires de Montréal qu'aux élites politiques et économiques. Tiré à 5 000 copies lors de son lancement en 1879, le tirage quotidien augmente à 8 000 peu de temps après (André Beaulieu et Jean Hamelin, *La presse québécoise des origines à nos jours, tome deuxième 1860-1879*, Québec, Les Presses de l'université Laval, 1975, p. 287-288). Le *Montreal Witness* est fondé en 1845 par John Dougall. Ardent supporter des sociétés de Tempérance, il veut faire de son journal un outil voué à améliorer la moralité publique. En 1915, il tirait à 22 808 copies (André Beaulieu et Jean Hamelin, *La presse québécoise des origines à nos jours, tome premier 1764-1859*, Québec, Les Presses de l'université Laval, 1975, p. 147-149). En 1884, le *Witness* est le journal anglophone de Montréal connaissant le plus fort tirage (Jean de Bonville, *La presse québécoise de 1884 à 1914 : genèse d'un média de masse*, Québec, Les presses de l'Université Laval, 1988, p. 259). La *Minerve* est fondée en 1826. Son tirage est de 4500 copies en 1892. (André Beaulieu et Jean Hamelin, *Op. cit.*, p. 55).

<sup>28</sup> *La Patrie*, 23 juillet 1880.

fouillis des sources, les quatre thèmes explorés dans chaque chapitre ont commencé à prendre forme. Je me suis alors efforcé de réunir les faits qui semblaient se répondre, laissant derrière quelques traces orphelines.

J'ai aussi largement puisé dans diverses sources officielles émanant d'institutions qui avaient affaire ou qui avaient maille à partir avec les marins. Il s'agit en premier lieu des rapports annuels de la police riveraine de Montréal. Ces documents, bien que déjà utilisés par Judith Fingard dans les années 1980, n'ont pas reçu toute l'attention méritée (Fingard privilégiant le matériel qui corroborait ses hypothèses à propos du port de Québec). Les rapports annuels de la Commission du Havre de Montréal ont aussi été mis à contribution. Ces sources ont été indispensables à l'érection du volet quantitatif de cette enquête. Toutes les statistiques utilisées en sont tirées. Finalement, dans le chapitre trois, pour apporter un éclairage de l'intérieur sur les tavernes du front portuaire, j'ai largement puisé dans *Montreal by Gaslight*, à la fois pamphlet moralisateur et guide touristique de l'*underworld* victorien.

Nos sources s'attardent principalement aux marins lorsqu'ils enfreignent la loi, que ce soit pour avoir brisé leur contrat de travail ou pour avoir transgressé les normes sociales. Ainsi, les matelots déserteurs, voleurs, violents ou ivrognes occuperont une bonne part de la scène. Malheureusement, ces sources laissent plusieurs autres points dans la brume. La sexualité des marins, par exemple, demeure largement opaque. Il aurait été intéressant d'y voir plus clair, les marins étant connoté à la fois comme des êtres virils, parcourant le monde, à une époque, le 19<sup>e</sup> siècle, où l'on célèbre, les « valeurs viriles du voyage<sup>29</sup> », mais aussi comme adeptes de pratiques homosexuelles<sup>30</sup>, la sodomie étant parfois désigné comme un « vice marin<sup>31</sup> ». Par ailleurs, leur recours à la prostitution, y compris masculine<sup>32</sup>, est généralement attestée<sup>33</sup>, mais mes sources ne m'ont pas permis de suivre

---

<sup>29</sup> Sylvain Venayre, « Les valeurs viriles du voyage », dans Alain Corbin (dir.), *Histoire de la virilité*, Paris, Éditions du Seuil, 2011, p. 307-330.

<sup>30</sup> Paul Baker et Jo Stanley, *Hello Sailor! The Hidden Story of Gay Life at Sea*, Londres, Longman, 2003. Pour l'historien George Chauncey, les marins, les vagabonds et les prisonniers du tournant du 20<sup>e</sup> siècle participaient à un « système érotique » distinct d'homosexualité clandestine. Toutefois, les marins refusaient majoritairement de s'identifier comme étant autre que « normaux » et semblent presque toujours avoir tenu le rôle de « l'homme » dans leurs rapports homosexuels (George Chauncey, *Gay New York : Gender, Urban Culture and the Making of the Gay Male World 1890-1940*, New York, Basic Books, 1994, p. 76-86).

<sup>31</sup> Michel Pigenet, « Virilités ouvrières », dans Alain Corbin (dir.), *Histoire de la virilité*, Paris, Éditions du Seuil, 2011, p. 203-240.

<sup>32</sup> Stan Hugill, *Sailortown*, Londres, Routledge & Kegan Paul Ltd, 1967, p. 323. Pour des actes homosexuels impliquant des marins à Montréal voir : Pierre Hurteau, *Homosexualité, religion et droit au Québec : Une approche historique*, Thèse de Doctorat, Département de Religion, Université Concordia, 1991, p. 159.

<sup>33</sup> « *Some sailors acknowledged that slept with prostitutes most of their nights on shore* » (Timothy J. Gilfoyle, *City of Eros : New York City, prostitution, and the commercialization of sex, 1790-1920*, New York, W. W. Norton & Company, 1994, p. 101).

cette piste. D'autres questions importantes, comme la question raciale, demeureront aussi inexplorées, faute de sources<sup>34</sup>. Cela étant dit, nous ne sommes pas condamnés à nager dans le brouillard. Un peu de lumière pourra être apporté sur d'autres aspects de la vie des marins à terre.

Les sources sont ici utilisées pour nous renseigner sur les marins à Montréal et non sur ce que les sources construisent en elles-mêmes comme produits culturels, c'est-à-dire sur le marin en tant que représentation. Ce sujet, bien que fascinant, dépasse le cadre de cette enquête. L'image ambiguë du marin, courageux en mer et turbulent à terre n'était pas en adéquation avec sa place dans la mythologie impériale. Pour en faire un modèle de virilité respectable, tout un discours a été élaboré pour présenter le marin britannique comme un parangon de vertu. Pour ce faire, on a tenté de le placer, parfois de force, dans un ersatz de sphère domestique vertueuse (*imperial domesticity*) lorsqu'il est au port<sup>35</sup>. Cette construction du « bon » marin a déjà été abordé dans un article de Darcy Ingram sur le *Montreal Sailor's Institute*<sup>36</sup>.

## Le marin au port

Cette enquête part du postulat que les marins formaient un groupe distinct<sup>37</sup> de la société montréalaise et étaient considéré comme tel<sup>38</sup>. Lorsqu'il débarquait dans le port, notre loup de mer pouvait occuper trois positions. Soit il était un matelot employé sur un des navires en rade qui venait passer un peu de temps à terre, soit il était un matelot handicapé par un accident ou une maladie<sup>39</sup>, à moins qu'il n'ait été un matelot congédié ou déserteur et qui n'avait pas embarqué<sup>40</sup>.

---

<sup>34</sup> Contrairement à son homologue montréalaise, la police riveraine de Québec notait la nationalité de tous les contrevenants arrêtés au cours de l'année. Pour la période où ces données sont disponibles, 1869-1882 et 1885-1889, les groupes les plus représentés sont les Anglais, les Irlandais et les Écossais. Les marins provenant des Îles britanniques formant jusqu'au trois-quarts du contingent (*Sessional Papers*, 1871-1890).

<sup>35</sup> Mary A. Conley, *From Jack Tar to Union Jack : Representing Naval Manhood in the British Empire, 1870-1918*, Manchester, Manchester University Press, 2009.

<sup>36</sup> Darcy Ingram, « Saving the Union's Jack : The Montreal Sailor's Institute and the Homeless Sailor, 1862-1898 », Bettina Bradbury et Tamara Myers (dir.), *Negotiating Identities in 19<sup>th</sup> and 20<sup>th</sup> Century Montreal*, Vancouver et Toronto, UBC Press, 2005, p. 49-76.

<sup>37</sup> « *The seafaring life produced a distinctive outlook – ribald, careless, matter-of-fact – which neither sketchy case studies nor laborious statistics can capture* » (Judith Fingard, *Jack in Port (...)*, p. 74).

<sup>38</sup> Les marins hauturiers sont étrangers à la cité qui les accueille. Il ne faut pas prendre pour argent comptant les paroles du matelot du vaisseau la *Minerve*, en visite à Montréal au mois d'août 1887, qui s'exclame en accostant : « Ici, nous sommes chez nous ! » (Adrien Leblond de Brumath, *Histoire populaire de Montréal depuis son origine jusqu'à nos jours*. Montréal, Librairie Beauchemin Limitée, 1926, p. 253). Elles visent surtout à flatter la fibre francophile des lecteurs canadiens-français.

<sup>39</sup> Ce second cas de figure sera malheureusement laissé de côté ici. Leur étude requerrait le dépouillage d'autres types de sources, à savoir les registres hospitaliers. Les rapports de la police riveraine étant très peu loquaces sur le sujet. « *No detailed account has been kept of the number of persons who have been injured by accidents on board of ships and steamers, and who had to be conveyed to the General Hospital by the police* » (*Sessional Papers*, no. 5, Appendix no. 10, 1871).

<sup>40</sup> « *So long as he remained before the mast, Jack occupied one of three positions when he came to port : an employed sailor working about his vessel and spending some time on shore; a sailor incapacitated through*

Et leur présence à Montréal ne tenait pas de l'épiphénomène. Selon les statistiques compilées par la Commission du Havre de Montréal, 24 365 marins océaniques en moyenne transitaient annuellement par Montréal entre 1880 et 1899. J'exprime toutefois une réserve au sujet de cette statistique. Il est probable que ce chiffre comptabilise en fait le nombre d'entrées de marins dans le port ; un même individu pouvant être comptabilisé chaque fois que son navire faisait un voyage à Montréal<sup>41</sup>. En outre, leur impact sur le port dépendait largement du temps qu'il passait à terre. Puisqu'il était courant qu'un matelot arrivé sur un navire reparte sur un autre, la durée de ce laps de temps est très difficile à déterminer<sup>42</sup>. Quoiqu'il en soit, leur nombre était significatif pour une ville d'alors environ 200 000 habitants.

Bien qu'à plus d'un siècle de distance il nous soit difficile de savoir précisément à quoi les marins ressemblaient et ce qui les différenciait au quotidien des autres ouvriers du front portuaire<sup>43</sup>, et même si, pour Judith Fingard, aucun portrait unique de *Jack* n'émerge, les marins étaient issus de plusieurs couches de la société des grandes nations maritimes et des petites communautés insulaires<sup>44</sup>, ils étaient aisément reconnaissables pour leurs contemporains de la terre ferme<sup>45</sup>. Car ces marins hauturiers partageaient un certain nombre de caractéristiques. Premièrement, ils formaient une communauté jeune. Dans la seconde moitié du 19<sup>e</sup> siècle, on estime qu'environ 80 % des marins en transit dans les ports de l'est du Canada avaient moins de 40 ans<sup>46</sup>. Ensuite, il s'agit d'un groupe (quasi) exclusivement masculin<sup>47</sup>. Leur activité à terre se caractérise entre autres par la fréquentation de débits de boisson et une propension certaine à la bagarre. La culture homosociale jeune dans laquelle baignaient les hommes de mer créait des conditions propices à l'éclatement de

---

*illness or accident; or an unemployed sailor who had been discharged or had deserted from his last ship but had not yet reshipped* » (Judith Fingard, *Jack in Port (...)*, p. 94).

<sup>41</sup> Le steamer *United Kingdom* a déjà réussi l'exploit de faire cinq traversées durant la saison de navigation (*La Minerve*, 17 novembre 1863). En admettant qu'un matelot ait pu y travailler toute une année à bord, il se serait sans doute familiarisé avec le front portuaire montréalais. Le *United Kingdom* s'est perdu dans l'Atlantique en 1869. Les quatre-vingt hommes de son équipage ont disparu avec lui. (<http://www.theshipslist.com/ships/lines/anchor.shtml>) Notons qu'un navire qui effectue trois visites par saison est déjà digne de mention (*La Minerve*, 8 ou 10 octobre 1863).

<sup>42</sup> Judith Fingard, *Jack in Port (...)*, p. 68.

<sup>43</sup> « *Our impressions of what sailors looked like are far from clear* » (Judith Fingard, *Jack in Port (...)*, p. 79).

<sup>44</sup> Judith Fingard, *Jack in Port (...)*, p. 46-61.

<sup>45</sup> Les marins étaient très conscients de leur identité maritime et étaient très reconnus comme tels par les passants. Land lit l'allure et l'air des marins au port comme une sorte de performance. Une expression par le spectacle de leur sous-culture (Isaac Land, *Op. cit.*, p. 326-333).

<sup>46</sup> David Alexander, « Literacy Among Canadian and Foreign Seamen, 18 63-1899 », Rosemary Ommer et Gerald Panting (dir.), *Working Men Who Got Wet*, Actes du 4<sup>e</sup> colloque de l'Atlantic Canada Shipping Project, Saint-John's, Printing Services of the Memorial University of Newfoundland, 1980, p. 7.

<sup>47</sup> Judith Fingard, *Jack in Port (...)*, p. 47. Les seules exceptions étant les femmes qui officiaient à titre de stewardesses. Malheureusement, elles sont demeurées invisibles dans toutes les sources que j'ai consultées.

violences<sup>48</sup>. Comme chez d'autres groupes de l'époque partageant ces mêmes caractéristiques, tels les chercheurs d'or et les pionniers de l'Ouest, le monde des marins était sans contredit *rough and masculine*<sup>49</sup>. En outre, les marins formaient une communauté multiethnique et multiconfessionnelle. Entre 1880 et 1900, le port de Montréal reçoit la visite de navires arborant le pavillon de dix-sept nations différentes. De plus, les quotas imposés au nombre de marins étrangers œuvrant sur des navires britanniques ont été éliminés en 1849, internationalisant du même coup un peu plus la main-d'œuvre de la *british mercantile marine*<sup>50</sup>. Les navires britanniques, de loin la flotte la plus largement représentée dans les bassins du port<sup>51</sup>, possédaient donc des équipages d'origines diverses, bien qu'à un degré difficilement quantifiable. Finalement, la main-d'œuvre maritime se distinguait de par son extrême mobilité. Un matelot ne repartait pas toujours sur le navire qui l'avait emmené. Son contrat pouvant stipuler qu'il devait s'embarquer sur un autre vaisseau, à moins qu'il ait simplement décidé de désertir pour s'engager ailleurs. Pour compliquer encore le portrait, des embaucheurs, connus sous le nom de *crimps*, recrutaient illégalement des matelots pour servir sur d'autres navires. Ces *crimps* utilisaient autant la persuasion que la coercition pour parvenir à leurs fins.

## Géographie

Selon Hugill, Québec aurait été doté d'un *sailortown*, mais pas Montréal<sup>52</sup>. Le caractère saisonnier de sa vie portuaire a peut-être joué en sa défaveur à cet égard. La présente étude ne se lancera pas dans une démonstration tentant de prouver que Montréal possédait son *sailortown*. Que Montréal ait possédé le sien ou pas importe assez peu. Le concept du *sailortown* ne m'est utile qu'en tant que notion servant à caractériser les mécaniques de la vie portuaire et non en tant que titre de noblesse urbanistique. Je n'essayerai pas non plus de délimiter précisément la topographie du quartier du port. D'ailleurs, Valerie Burton, dans une étude sur la géographie du *sailortown* de Londres a démontré que ses frontières n'étaient pas aussi solides qu'on aurait pu le croire<sup>53</sup>. Toutefois, le roman des marins au port ne s'est pas écrit sur des idées, mais sur des lieux physiques précis. Parmi ceux-ci, la rue de la Commune (*Common Street*, rue des Communes ou rue des Commissaires) occupe une place centrale. Sans qu'elle ait nécessairement beaucoup influencé son aspect physique,

---

<sup>48</sup> Adele Perry, *On the Edge of Empire : Gender, Race and the Making of British Columbia, 1849-1871*, Toronto, University of Toronto Press, 2001, p. 18.

<sup>49</sup> *Ibid*, p. 32.

<sup>50</sup> Judith Fingard, *Jack in Port (...)*, p. 54.

<sup>51</sup> Voir Annexe.

<sup>52</sup> Stan Hugill, *Sailortown*, Londres, Routledge & Kegan Paul Ltd, 1967, p. 175.

<sup>53</sup> Valerie Burton, « Boundaries and Identities in the Nineteenth-Century English Port : Sailortown Narratives and Urban Space ». Simon Gunn et Robert J. Morris (dir.). *Identities in Space : Contested Terrains in the Western City Since 1850*, Aldershot, Ashgate, 2001, p. 137-151.

la venue de marins hauturiers a transformé la géographie humaine de la rue de la Commune et des environs. Ce qui, dans les années 1840 formait une élégante promenade qui courait de la rue McGill à Notre-Dame-de-Bon-Secours où paradait le beau monde<sup>54</sup> s'est métamorphosé en échine du front portuaire. De l'édifice des Commissaires du Havre à la chapelle Notre-Dame-de-Bon-Secours en passant par la douane, le *Montreal Sailor's Institute* et la taverne à Joe Beef, *grosso modo* entre les rues McGill et Bonsecours, *Common Street* reliait les différents lieux, les différentes institutions qui affirmaient le caractère maritime de la métropole.

## **Chronologie**

Comme les bouées guidant les navires qui remontent le fleuve, il faut à cette recherche des balises (temporelles) pour éviter de dériver. J'utiliserai la période 1851-1896. En amont, avant 1851, les navires océaniques étaient à peu près inexistantes dans le port de Montréal, simplement parce que leur tirant d'eau important pour l'époque ne leur permettait pas de remonter le fleuve. En 1851, on achève le creusement d'un chenal dans le lac Saint-Pierre qui corrige la situation. Ce chenal sera par la suite presque constamment élargi et approfondi pour accommoder des vaisseaux de plus fort tonnage. En aval, l'année 1896 voit le début d'importants travaux qui vont transformer l'aspect du port et qui auront pour conséquence de le couper du reste de la ville. Le port devient alors un pur rouage de la ville industrielle, très distinct de la vieille cité qui lui fait face<sup>55</sup>. D'ailleurs, c'est au cours de ce même quart de siècle que Judith Fingard constate l'agonie des *sailortowns* de l'est du Canada<sup>56</sup>. Pour Stan Hugill, les *sailortowns*, qui se sont surtout développés à partir du 18<sup>e</sup> siècle, vont décliner et mourir au début du 20<sup>e</sup> siècle. L'avènement de la conteneurisation après la Seconde Guerre mondiale va finir d'achever ce qui restait des dernières communautés portuaires<sup>57</sup>.

## **Avant l'embarquement**

Cette étude aborde les liens qu'entretenaient les marins avec la ville à partir de différents points de contact. Dans le premier chapitre, il est question de l'eau des bassins du port dans laquelle mouillent les navires. Cette eau qui n'appartient plus au domaine de Neptune, mais plus prosaïquement à celui du Havre de Montréal, est le premier lieu de jonction entre les marins et la cité. Dans le second chapitre, nous passons sur les quais, zone du déchargement des marchandises et lieu d'une activité

---

<sup>54</sup> Walter P. Percival, *The Lure of Montreal*, Toronto, The Ryerson Press, 1964, p. 68.

<sup>55</sup> Gilles Lauzon et Jean François Leclerc, « Le cœur de la métropole dans le vieux Montréal, 1880-1950 », Dans Gilles Lauzon et Madeleine Forget (dir.), *L'histoire du Vieux-Montréal à travers son patrimoine*. Québec, Les publications du Québec, 2004, p. 226-230.

<sup>56</sup> Judith Fingard, *Jack in Port (...)*, p. 3-7.

<sup>57</sup> Marc Levinson, *The Box : How the Shipping Container Made the World Smaller and the World Economy Bigger*. Princeton et Oxford, Princeton University Press, 2006, p. 16-35.

bourdonnante. Puis, au troisième chapitre, nous suivons les matelots en ville, lors d'une escale à la taverne, lieu de fraternisation et de conflit. Finalement, le quatrième chapitre examine les devoirs des marins et les relations que ceux-ci entretenaient avec l'autorité. La conclusion générale est suivie d'annexes constituées de tableaux compilés à partir des statistiques collationnées par la *Montreal Water Police* et la Commission du Havre de Montréal.

Finalement, une dernière mise en garde avant d'hisser les voiles. Comme le soulignait Mariana Valverde, plusieurs historiens ont tendance à présenter leur période d'étude comme une époque charnière, une ère de grandes transformations qui voit l'apparition d'un nouveau paradigme<sup>58</sup>. Et en ce qui concerne l'histoire maritime, la deuxième moitié du 19<sup>e</sup> siècle ne fait pas exception à cette règle<sup>59</sup>. Cependant, et même si les transformations induites par le passage de la voile à la vapeur sont indubitablement importantes, je traiterai de la période 1851-1896 comme un seul bloc. On devra par ailleurs garder à l'esprit que l'histoire que je vais tenter de raconter reste artificiellement « figée », alors que je la sais mouvante, changeante, vivante en somme. C'est que les sources disponibles n'offrent au regard qu'une série d'instantanés. Si certains historiens utilisent une approche « impressionniste<sup>60</sup> », pour ma part je me suis essayé à une méthode apparentée à un autre genre pictural, le pointillisme<sup>61</sup>. Ainsi, mon portrait sera surtout composé de petits faits, comme autant de taches de peinture assemblées pour donner, je l'espère, quelque chose qui pourrait ressembler à une marine d'un Seurat ou d'un Signac ; un peu statique peut-être, mais pleine de couleurs.

---

<sup>58</sup> Mariana Valverde, *The Age of Light, Soap and Water, Moral Reform in English Canada, 1885-1925*, Toronto, McClelland & Stewart, 1999, p. 15.

<sup>59</sup> « *There can hardly have been any walk in life, or even a by-path, upon which the reign of Queen Victoria did not leave its mark. For the merchant, it meant a change from Protection to Free Trade ; for the soldier, a change from scarlet to khaki [...] the list is practically endless. For the shipowner, the change was one from Sail to Steam* » (Clement Jones, *British Merchant Shipping*, Londres, Edward Arnold & Co., 1922, p. 20-21).

<sup>60</sup> C'est dans ces termes qu'on a décrit le travail de Hugill (John Belchem, *Op.cit.*, p. 3 et Roy O. Manning, « Sailortown », *The Sociological Quarterly*, vol. 10, no. 1, hiver 1969, p. 137-138).

<sup>61</sup> Pour une analogie plus développée entre la technique de l'historien et celle du peintre, voir : John Lewis Gaddis, *The Landscape of History : How Historians Map the Past*, Oxford, Oxford University Press, 2002, p. 2-16.

## Chapitre 1<sup>er</sup> : Les eaux du port

Les arrivages – *Notre port, ouvert depuis huit jours à peine offre déjà un aspect imposant, soit sous le rapport de la quantité des vaisseaux qui y sont entrés, soit sous le rapport de l'activité qui s'y déploie. Tout y annonce le retour de la belle saison, et en présence de ce spectacle réjouissant, on oublie presque que le Saint-Laurent a été couvert de glace pendant plus de six mois. Déjà plus de 140 embarcations, soit vaisseaux d'outre-mer, soit steamboats ou bateaux à bois, ont été enregistrées comme entrées à notre port.*

- *La Minerve*, 4 mai 1852.

### Baignades au bord des quais

Personne ne sera surpris d'apprendre que la proximité de l'eau est une des caractéristiques du front portuaire. Avant de suivre nos marins fraîchement débarqués dans la métropole jusqu'à la taverne la plus proche, il convient de faire une première escale et de s'attarder à l'eau dans laquelle mouillent les navires. Bien différente de la mer, l'eau presque immobile des bassins du port, aisément enjambée par les passerelles, est le trait d'union entre le vaisseau et la jetée, prolongement de la terre ferme.

Contrairement à l'immensité océanique, les eaux du port ne sont pas, a priori, perçues comme dangereuses<sup>1</sup>. Elles peuvent même être accueillantes. Les quais jouent en quelque sorte un rôle d'ersatz de rivage<sup>2</sup>. Par temps chaud, ils possèdent un réel attrait pour plusieurs hommes qui ne résistent pas à la tentation de s'y baigner ; le plus souvent en costume d'Adam, et ce tout juste devant le cœur de la ville. Plusieurs enfants des environs semblent aussi être abonnés à la baignade dans le fleuve, près du quai Molson<sup>3</sup>. Les marins ne sont pas en reste et n'hésitent pas à sauter à l'eau pour se laver<sup>4</sup> ou se rafraîchir, tandis que quelques ivrognes sont amateurs de bain de minuit<sup>5</sup>.

---

<sup>1</sup> Alain Corbin, dans Alain Corbin et Hélène Richard (dir.), *La Mer, terreur et fascination*, « Introduction », Paris, Éditions du Seuil, 2004, p. 11-16.

<sup>2</sup> Alain Corbin, *Le ciel et la mer*, Paris, Flammarion, 2014, p. 39-63.

<sup>3</sup> *La Minerve*, 5 juillet 1869.

<sup>4</sup> « Un matelot s'est noyé hier au moment où il prenait un bain à la pointe du moulin à vent [partie sud-ouest du port] » (*La Patrie*, 3 juillet 1886).

<sup>5</sup> *La Minerve*, 28 juin 1868.

Plutôt que l'exercice en lui-même, c'est la nudité des baigneurs qui pose problème<sup>6</sup>. Ces bains impromptus étant interrompus pour cette raison par la police<sup>7</sup>.

**Illustration n° 1** : Vue du port de Montréal depuis la Douane, vers 1872



Lorsque les touristes ou les cyclistes du dimanche se promènent dans le vieux port de Montréal, l'océan semble bien loin. En fait l'eau libre est beaucoup plus éloignée aujourd'hui qu'elle ne l'était à l'époque. Les bassins commençaient quelques mètres après la voie ferrée actuelle dont le tracé est presque inchangé depuis le 19<sup>e</sup> siècle.

Lorsqu'ils ne sont pas tout simplement renvoyés par la cour du recorder<sup>8</sup>, ce sont des charges d'exposition publique qui sont retenues contre les contrevenants et quand un des rares clubs de natation de l'époque publie une annonce invitant le public à venir assister à une course à la nage, celle-ci précise que les nageurs y porteront des « costumes complets<sup>9</sup> ».

La situation est particulièrement aiguë lors de la canicule de l'été 1868. La tentation de se rafraîchir dans les bassins du port atteint alors des sommets. La température est si élevée qu'elle entraîne la mort d'au moins un marin, Charles Doddridge, un charpentier de navire. D'après l'enquête du

<sup>6</sup> La première législation qui interdit de se baigner nu dans le fleuve Saint-Laurent à Montréal date de 1806 (Donald Fyson, *Magistrates, Police and People : Everyday Criminal Justice in Quebec and Lower Canada, 1764-1837*, Toronto, University of Toronto Press, 2006, p. 28).

<sup>7</sup> *La Minerve*, 20 juin 1865.

<sup>8</sup> *La Minerve*, 20 juin 1865.

<sup>9</sup> *La Patrie*, 20 septembre 1879.

coroner Jones, il serait mort d'apoplexie suite à la chaleur excessive. Un coq serait aussi décédé d'un coup de chaleur dans la cuisine de son bateau<sup>10</sup>.

Comme les amendes de 50 ¢ distribuées aux nageurs par la Police Riveraine semblaient inefficaces à enrayer la vague de baignades indécentes<sup>11</sup>, l'Association sanitaire de Montréal prit l'initiative « d'attirer l'attention des Commissaires du Havre et des conseillers de ville, sur l'importance qu'il y a de choisir un ou plusieurs endroits réservés dans la rivière, pour permettre aux hommes [pas aux femmes, cela va de soi] de prendre des bains sans exposer leurs personnes ». Par ailleurs, le comité exécutif de l'Association sanitaire proposait de défrayer les coûts d'aménagements de ces lieux de baignade en instaurant une « taxe sur les chiens<sup>12</sup> ». Grâce à l'action l'Association sanitaire, la ville fit finalement ouvrir un bain public gratuit pouvant accueillir 200 personnes. Il était situé près de l'entrée du Canal pour ne pas gêner les activités du port<sup>13</sup>. Ce n'était pas la première fois que la ville installait des bains. Présents par intermittence durant la seconde moitié du 19<sup>e</sup> siècle, les bains flottants ancrés près du Canal Lachine étaient des endroits payants, ouverts par intermittence<sup>14</sup>. Ces bains installés par la ville seront loin d'être une solution définitive<sup>15</sup>. Les baignades impromptues dans le port continueront pendant quelques décennies encore et, chaque année, la police riveraine effectuera une poignée d'arrestations pour cette infraction<sup>16</sup>.

La plupart des arrestations de matelots pour « exposition indécente » (*indecent exposure*) ne sont toutefois pas liées à la baignade. C'est surtout le fait d'uriner ou de déféquer en public qui cause le plus de problèmes. La situation est apparemment si sérieuse qu'on en discute jusqu'au parlement d'Ottawa : « *There has long existed a crying want for places to enable the large number of people employed on the wharves as well as sailors to relieve the calls of nature [...]* ». La police a beau n'appliquer que mollement le règlement, on a tout à fait conscience qu'il est un peu hypocrite

---

<sup>10</sup> *La Minerve*, 14 juillet 1868 et 15 juillet 1868. Deux jours plus tard, le cuisinier de bord du vapeur *Passport* décédera lui aussi sous l'effet de la chaleur (*La Minerve*, 16 juillet 1868). Les débardeurs sont aussi victimes de la chaleur accablante. La police riveraine en envoie un à l'Hôtel Dieu pour coup de soleil (*La Minevre*, 20 juillet 1868).

<sup>11</sup> *La Minerve*, 20 juin 1868.

<sup>12</sup> *La Minerve*, 24 juin 1868, 27 juin 1868 et 15 juin 1868.

<sup>13</sup> *La Minerve*, 16 juillet.

<sup>14</sup> *The Montreal Gazette*, 9 août 1860. De tels bains flottants, payants ceux-là, ont été installé sporadiquement au-même endroit depuis au moins 1860.

<sup>15</sup> Montréal est à la traîne en matière de bains publics. Elle n'en possède que seize en 1869. Un nombre nettement insuffisant (Dany Fougères, *L'approvisionnement en eau à Montréal : du privé au public 1796-1865*, Sillery, Septentrion, 2004, p. 102).

<sup>16</sup> Voir Annexe.

d'arrêter débardeurs et matelots qui ont exposé indécemment leur corps alors qu'il n'y a pas de toilettes disponibles pour qu'ils puissent se soulager<sup>17</sup>.

Les eaux du port n'étaient pas seulement utilisées à titre d'insalubres piscines, elles servaient parfois carrément de dépotoir. Les bassins du port de Montréal empestaient comme un cloaque, comme les lagunes de la Venise pestiférée de Thomas Mann<sup>18</sup>. Plusieurs gens jetaient des animaux morts dans les bassins pour qu'ils ne finissent pas par pourrir dans les rues<sup>19</sup>. Par temps chaud, il n'était pas exceptionnel que des bêtes à cornes destinées à l'exportation meurent de chaleur sur les quais<sup>20</sup>. Au début de l'été 1880, le problème s'aggrave et on se plaint que le port est enveloppé d'une senteur nauséabonde. Le long des quais, l'odeur est tout bonnement insupportable. Pour régler le problème, *La Patrie* propose : « de faire un exemple de ces individus qui empoisonnent l'eau dont les marins ont besoin pour boire ». En effet, les navires au port s'approvisionnent directement dans le fleuve et son eau est ensuite servie aux matelots<sup>21</sup>. Dans ce contexte, il n'est pas surprenant que plusieurs d'entre eux aient préféré aller se désaltérer dans les saloons environnants.

## Noyades

Les bassins du port ne sont pas seulement témoin d'innocentes baignades. Souvent, c'est bien malgré lui qu'un homme se retrouve à l'eau. De tels accidents ont parfois un dénouement tragique, car chaque année apporte son lot de noyades. Selon les statistiques compilées par la *Water Police*, près d'une trentaine de personnes se noient annuellement dans le port ou dans le canal. La plupart de ces drames semblent avoir impliqués des enfants<sup>22</sup>. On peut lire dans *La Patrie* : « un agent de la police du port a trouvé hier dans le fleuve un chapeau d'enfant. On craint qu'il ne soit arrivé un malheur<sup>23</sup> ». Pour les passants, le macabre spectacle du cadavre d'un jeune garçon flottant à la hauteur du marché Bonsecours n'était malheureusement pas une scène inédite<sup>24</sup>. En plus des enfants, des débardeurs et des citoyens malchanceux, plusieurs marins se retrouvaient eux-aussi au nombre des victimes<sup>25</sup>. Ces noyades de matelots ne recevaient toutefois pas autant d'attention

---

<sup>17</sup> *Sessional Papers*, no. 5, Appendix no. 33, 1882.

<sup>18</sup> Thomas Mann, *La mort à Venise*, Paris, Fayard, 1971.

<sup>19</sup> *La Minerve*, 11 juillet 1868.

<sup>20</sup> *La Patrie*, 28 juin 1879.

<sup>21</sup> *La Patrie*, 25 juin 1880.

<sup>22</sup> *Sessional Papers*, no. 5, Appendix no. 33, 1882. Pour des cas particuliers, voir : *La Patrie*, 18 juillet 1879, *La Minerve*, 17 juin 1869 et 5 juillet 1869.

<sup>23</sup> *La Patrie*, 1<sup>er</sup> octobre 1880.

<sup>24</sup> *La Minerve*, 25 août 1868 et 17 juin 1869.

<sup>25</sup> *La Minerve*, 15 juin 1868, *La Minerve*, 4 août 1869, *La Minerve*, 5 août 1869, *La Patrie*, 20 septembre 1880. « Dimanche soir vers 10h, le matelot Robert McPherson, 24 ans, du vapeur *City of London* s'est noyé » (*La Minerve*, 1<sup>er</sup> octobre 1872). On repêche son corps le lendemain (*La Minerve*, 2 octobre 1872).

médiatique que les accidents impliquant des fils du pays<sup>26</sup>. Meublant la rubrique de nouvelles locales, les circonstances des noyades de Montréalais sont parfois décrites longuement.

*Noyé.* – Hier après-midi, deux jeunes gens nommés respectivement Édouard Vaillancourt et Joseph Lortie s’amusaient à se poursuivre et à lutter corps à corps sur le quai de la ligne Beaver, lorsque l’un d’eux tomba à l’eau et entraîna son compagnon avec lui. Vaillancourt disparut immédiatement sous l’eau et ne revint pas à la surface. Quelques personnes étant accourues jetèrent une corde à Lortie, qui parvint à la saisir et fut sauvé. Le cadavre du noyé a été retrouvé quelques heures après. Le défunt âgé de 16 ans était le fils de M. Édouard Vaillancourt, hôtelier, de la rue Ste-Catherine. Lortie est âgé de 21 ans.<sup>27</sup>

On accorde quelques lignes à ses événements pathétiques, particulièrement lorsque les victimes sont jeunes et innocentes<sup>28</sup>. Les matelots quant à eux ont généralement droit à des mentions plus sobres : « *Noyé.* – Vers 10hs, dimanche soir, un matelot nommé Robert McPherson, âgé de 24 ans, du vapeur *City of London*, à l’ancre au quai de l’île, s’est noyé, on n’a pas encore retrouvé le cadavre<sup>29</sup> ». On comprend aisément qu’aux yeux de la presse locale, la noyade d’un gamin des environs et le chagrin de ses parents soient autrement plus tragiques (et vendeurs) que la disparition d’un matelot anonyme qui avait sans doute tenté le destin. On ne s’émeut guère lorsqu’on repêche le cadavre boursoufflé de Richard Jensen, 19 ans. Il faut dire que le jeune matelot norvégien avait été aperçu la veille en état d’ivresse. Il ne faut donc pas s’étonner qu’il ait été victime d’un aussi triste accident<sup>30</sup>.

Les cas de noyades dans le port, ainsi que les cas de gens noyés on ne sait où, mais dont le corps avait dérivé jusque-là, étaient compilés par la *Water Police*. On en dénombrait entre 15 et 30 par année. Dans certains ports comme celui de Buenos Aires, de Liverpool, de San Francisco et d’Anvers, on offrait même des récompenses pour chaque cadavre repêché près des docks ; occupation apparemment profitable pour les voyous des environs<sup>31</sup>. À Montréal, toutefois, cette pêche un peu macabre était dévolue à la police du Havre qui draguait la zone de la noyade à l’aide de grappins<sup>32</sup>. Rendant compte des cas de noyades, le chef de la police riveraine se félicitait néanmoins du fait que davantage de gens, généralement deux fois plus, avaient été secourus par ses

---

Le connétable Carter rapporte qu’un homme du nom de John Daley, appartenant au navire *Queen of the Clyde*, est tombé dans le bassin du canal à 4 heures avant-hier après-midi (*La Minerve*, 8 octobre 1869).

<sup>26</sup> *La Patrie*, 15 et 16 juillet 1879.

<sup>27</sup> *La Patrie*, 25 août 1880.

<sup>28</sup> *La Minerve*, 26 septembre 1863.

<sup>29</sup> *La Minerve*, 1<sup>er</sup> octobre, 1872.

<sup>30</sup> *La Patrie*, 2 juillet, 1879.

<sup>31</sup> Stan Hugill, *Sailortown*, Londres, Routledge & Kegan Paul Ltd., 1967, p. 90.

<sup>32</sup> *Sessional Papers*, no. 5, Appendix no. 33, 1882.

hommes, qui agissaient tant bien que mal comme premiers répondants<sup>33</sup>. L'existence de prime en cas de sauvetage a peut-être joué un certain rôle incitatif, mais rien n'est sûr. Les rapports de dépenses du ministère de la Marine entre 1882 et 1895 nous apprennent que des sommes ont été versées à des individus en tant que récompenses pour avoir sauvé des vies. Le total annuel de ces primes oscille entre 2 212,00 \$ et 8 147,22 \$<sup>34</sup>. Ces totaux, calculés au cent près, me font croire que, loin de représenter de grosses sommes, ces récompenses étaient plutôt modestes.

Par ailleurs, rien n'indique que les agents de la force savaient nager<sup>35</sup>. En 1873, John McLaughlin, le « *chief constable* », dut se plaindre au ministre de la Marine pour qu'on se décide enfin à investir dans l'achat d'une chaloupe. Cette dernière permettait d'agir plus rapidement et efficacement en cas d'accident au lieu de toujours devoir partir à la recherche d'une embarcation libre à réquisitionner<sup>36</sup>. Vieux fonctionnaire, John McLaughlin occupait le poste de chef de la *Montreal Water Police* depuis 1860 au moins<sup>37</sup>. Il semblerait que son service ait dû se passer d'embarcation pendant plus d'une décennie. Les priorités de la police portuaire et du ministère de la Marine, dont elle dépendait, étaient clairement ailleurs.

Malgré tout, lorsqu'un marin tombait à l'eau, les constables de la police riveraine s'efforçaient de venir à son secours, souvent avec succès<sup>38</sup>. Un des agents semble même avoir prêté une attention quasi paternelle aux marins détrempés. Lorsqu'« un matelot nommé Terence McDonald, du voilier *Hibernian* [...] est tombé dans le Bassin de la Reine ; il a été retiré de l'eau par le constable John Bolster, qui l'a conduit à la station de Police Riveraine, où il fut habillé de neuf et conduit à une maison de pension<sup>39</sup> ». Même si habillé de neuf veut seulement dire qu'on lui avait prêté une chemise sèche, il s'agit quand même d'un acte de générosité. On l'a sûrement conduit dans une

---

<sup>33</sup> En 1873, on compte 23 noyades et 60 sauvetages (*Sessional Papers*, no. 8, Appendix no. 13, 1873). *Sessional Papers*, no. 5, Appendix no. 10, 1871. *Sessional Papers*, no. 5, Appendix no. 9, 1872. En 1885, 16 noyés (*Sessional Papers*, no. 11, Appendix no. 37, 1886). En 1886, 16 noyés (*Sessional Papers*, no. 15, Appendix no. 41, 1887). En 1887, 15 personnes trouvées noyées et 29 sauvetages (*Sessional Papers*, no. 5a, Appendix no. 36, 1888).

<sup>34</sup> *Sessional Papers*, no. 11, Appendix no. 15, 1896.

<sup>35</sup> Avant de sauter à l'eau, on prend soin de noter que le constable revêt une veste de sauvetage (*La Patrie*, 9 août 1880).

<sup>36</sup> *Sessional Papers*, no. 8, Appendix no. 13, 1873. La *River Police* de Québec était beaucoup mieux nantie à cet égard. Durant la même période, elle disposait de deux canots à six rames et même d'un yacht à vapeur, le *Dolphin* (*Sessional Papers*, no. 5, Appendix no. 11, 1871 et *Sessional Papers*, no. 16, Appendix no. 8, 1890).

<sup>37</sup> *The Montreal Gazette*, 16 juillet 1860. M. John McLaughlin est décédé en poste lors de l'année 1878 (*Sessional Papers*, no. 3, Appendix no. 72, 1879).

<sup>38</sup> *La Minerve* 20 octobre 1863. Samedi soir, un matelot du *St-Andrews* est tombé à l'eau et a été retiré par un homme de la police riveraine (*La Minerve*, 28 juillet 1863).

<sup>39</sup> *La Minerve*, 16 septembre 1872.

maison de pension respectable, c'est-à-dire propre et où on ne tenterait pas de le voler. Les agents de police rendaient donc service à un marin qui connaissait une mauvaise passe. Il serait donc exagéré de croire que les agents de la police riveraine partaient nécessairement en patrouille avec une attitude hostile envers les matelots<sup>40</sup>.

## Sauvetages

Mais la police riveraine demeurait avant tout dévouée à la surveillance des quais et n'était pas un service de sauvetage. Elle n'avait guère le temps pour s'occuper d'autre chose que de sa tâche première. Son chef se plaint du reste de : « *the impossibility of efficiently affording the necessary protection the shipping interests demand, with the present number of men*<sup>41</sup> ». La police riveraine, qui devait principalement protéger les cargaisons, n'était pas très efficace lors de noyades, car ses forces étaient trop dispersées. En effet, elle patrouillait un périmètre qui s'étirait sur 3 milles de quais<sup>42</sup>. Les marins qui travaillaient sur leurs navires étaient donc fréquemment les premiers à venir au secours d'une victime. Ce fut le cas du charpentier de navire John Courtney du vaisseau *Anglesen*, qui sauva trois enfants dont la barque prenait l'eau<sup>43</sup>. Bien que ces actes ponctuels soient difficiles à chiffrer, il est certain que des marins ont su éviter plusieurs tragédies<sup>44</sup>. À une époque où la natation n'est pas un art courant<sup>45</sup>, les matelots semblent du reste avoir été plus susceptibles de savoir nager que le Montréalais ordinaire<sup>46</sup>. Certains marins sont même de véritables maîtres-nageurs, comme l'homme du *Peruvian*<sup>47</sup> qui relie à la nage La Prairie et l'île Sainte-Hélène en 2 heures et 6 minutes. Un véritable exploit. Seul un nageur maltais, alors de passage en ville, a l'audace de prétendre faire mieux. Il annonce couvrir la même distance en 1h30<sup>48</sup>. Le Grand Larousse du 19<sup>e</sup> siècle nous apprend en effet que ces « Maltais ont la réputation

---

<sup>40</sup> La frontière entre le droit de réprimer les classes dangereuses et la nécessité de porter assistance aux pauvres étaient encore floue en ce 19<sup>e</sup> siècle québécois. Les fonctions de punition et de protection étaient toutes les deux pourvues par une institution comme la prison de Montréal. Les actions de la *Water Police* pouvaient tout à fait embrasser cette même dualité (Jean-Marie Fecteau, *La liberté du pauvre : Crime et pauvreté au XIX<sup>e</sup> siècle québécois*, Montréal, VLB Éditeur, 2004, p. 177-178).

<sup>41</sup> *Sessional Papers*, no. 5, Appendix no. 9, 1872.

<sup>42</sup> *Sessional Papers*, no. 5, Appendix no. 10, 1871.

<sup>43</sup> *La Minerve*, 15 juin 1868.

<sup>44</sup> *La Minerve*, 3 septembre 1872, *La Minerve*, 10 septembre 1872.

<sup>45</sup> Donald Guay, *Introduction à l'histoire des sports au Québec*, Montréal, VLB Éditeur, 1987, p. 184.

<sup>46</sup> *La Minerve*, 10 juin 1868.

<sup>47</sup> Le *Peruvian* est un habitué du port de Montréal. Le navire de 2600 tonnes propriété de la Ligne Allan fait la traversée entre Liverpool et Montréal depuis 1864. Il continuera par intermittence à relier la ville et la Grande-Bretagne jusqu'en 1892 ([http://www.norwayheritage.com/p\\_ship.asp?sh=peruv](http://www.norwayheritage.com/p_ship.asp?sh=peruv)).

<sup>48</sup> *La Patrie*, 27 juillet 1880. Plus tard la même année, après le retour du *Peruvian* de sa traversée transatlantique, le même matelot, William Walsh, tentera d'améliorer son record (*The Daily Witness*, 28 août 1880), sans succès (*La Minerve*, 31 août 1880). Hormis notre marin, le seul homme qui semble de taille à se mesurer au redoutable nageur maltais et un dénommé Arcand, professeur du *Montreal Swimming Club* (*The Daily Witness*, 31 août 1880).

d'être d'admirables nageurs et des plongeurs intrépides<sup>49</sup> ». Sans nécessairement être des nageurs d'élite, plusieurs matelots étaient assurément en mesure de sauter à l'eau pour porter secours à une personne en détresse ; ce qui ne semble avoir été à la portée ni des agents de la *Water Police*, ni de la majorité des riverains. Devant l'urgence, aller chercher une gaffe ou mettre un canot à la mer pouvait faire perdre un temps précieux. À moins de pouvoir s'accrocher à un objet comme un câble ou un débris flottant, la plupart des victimes étaient incapables de surnager et sombraient rapidement<sup>50</sup>, dont une bonne proportion de marins, pour la plupart bien incapable de donner le change aux nageurs maltais.

Un sauvetage spectaculaire est un des rares événements qui fera en sorte que le nom d'un simple matelot apparaisse dans la presse ailleurs que sous la rubrique judiciaire. C'est aussi, il faut le dire, presque l'unique occasion où ils apparaissent sous un jour flatteur. C'est particulièrement vrai lorsque le marin en question plonge héroïquement pour venir au secours d'un enfant malencontreusement passé par-dessus bord.

BRAVE ACTION – Le connétable Manning de la police riveraine rapporte qu'un enfant du nom de Wm. Tucker, dont les parents se trouvaient à bord du *Roseneath* est tombé à l'eau dans le bassin vis-à-vis la bâtisse de l'Assurance Royale, entre huit heures du soir mardi dernier ; l'un des matelots du bord s'est jeté à la nage et l'a sauvé<sup>51</sup>.

Le nom du héros, simple matelot, n'est cependant pas mentionné, alors que les officiers semblent jouir de plus d'estime.

*Acte de courage.* – Hier matin, vers 8 heures, le capitaine Tyson du steamer *Indus* se promenait sur les quais lorsqu'il vit un petit garçon tomber à l'eau, près du steamer *Lake Champlain*. Sans hésiter un seul instant, le courageux capitaine se précipita à son secours, et le ramena sain et sauf sur le rivage. L'enfant était terriblement effrayé mais il ne s'était fait aucun mal<sup>52</sup>.

Mais les marins ne rescapent pas uniquement des gamins en périls ou des inconnus<sup>53</sup>. Ils sont solidaires quand vient le moment de venir à la rescousse de leurs collègues de travail. Ils se portent ainsi au secours d'un de leur homologue du *Earl of Lonsdale*, passé par-dessus bord<sup>54</sup> et

---

<sup>49</sup> Pierre Larousse, (dir.), *Grand dictionnaire universel du XIX<sup>e</sup> siècle : français, historique, géographique, mythologique, bibliographique, littéraire, artistique, scientifique, etc.*, vol. 10, Paris, Librairie classique Larousse et Boyer, 1873, p. 1028.

<sup>50</sup> *La Patrie*, 24 mai 1880, *La Minerve* 10 septembre 1863, *La Patrie*, 31 août 1880.

<sup>51</sup> *La Minerve*, 2 juillet 1868.

<sup>52</sup> *La Patrie*, 30 septembre 1879.

<sup>53</sup> *La Minerve*, 10 septembre. 1872. La noyade d'un journalier est évitée par des matelots.

<sup>54</sup> *The Daily Witness*, 13 octobre 1874.

soustraient de justesse un matelot du voilier *Nariva* d'une noyade certaine<sup>55</sup>. À ce sujet, *La Minerve* rapporte un étrange événement survenu un matin dans le port, alors qu'un marin anonyme est arraché de peu aux poissons par ses camarades et que dans l'après-midi, le même individu réussit l'exploit de rendre la pareille à un de ses compagnons de bord, lui aussi tombé à l'eau<sup>56</sup>. Curieux coup du sort. On se porte aussi au secours des animaux. Des marins ont rescapé une malheureuse vache tombée à l'eau au moment où elle s'embarquait pour les vieux pays<sup>57</sup>. On saute même à l'eau pour secourir des officiers, malgré l'animosité qui régnait parfois entre ces derniers et le reste de l'équipage<sup>58</sup>. Il aurait été bien inconvenant de les laisser couler à pic.

Toutefois, lorsqu'on compare les récits des sauvetages par des marins avec ceux des sauvetages réalisés par des citoyens montréalais, les actions des premiers ne semblent pas être autant célébrées que celles des seconds. Si un matelot recueille bien une ligne favorable ou deux dans la presse pour avoir sauvé une vie, jamais il ne reçoit d'éloges comparables à celle d'un « homme héroïque » comme Cléophas Vincent, propriétaire de barques de louage, qui, après avoir secouru un soldat de sa Majesté tombé de sa chaloupe, se mérite un petit panégyrique dans les pages de *La Minerve*.

-Vendredi, vers sept heures et demie du soir, un soldat est tombé d'une chaloupe dans le Bassin du Roi. Il a été retiré par M. Cléophas Vincent, propriétaire de petits bateaux de louage sur le quai. Cet homme héroïque a déjà sauvé près d'une vingtaine de personnes, et même en plusieurs circonstances en risquant sa propre vie. Son sang-froid et son courage ne lui ont jamais fait défaut et sa résolution, toujours si fermement arrêté de s'exposer lui-même, lui ont fait une renommée digne d'émulation parmi ceux qui connaissent ses actes d'héroïsmes. Ses bateaux sont toujours prêts, lorsqu'on en a besoin pour secourir quelque malheureux en danger de se noyer, et c'est bien heureux, car il n'y en a ordinairement pas d'autre. Cependant il paie très cher le droit de les tenir sur le quai. Il est de l'intérêt public que ces impôts soient diminués autant que possible, et qu'on reconnaisse de quelques manières les services signalés qu'il lui a rendus en sauvant la vie à tant de gens. Le courage et le sang-froid sont rares et la reconnaissance générale doit leur être acquise<sup>59</sup>.

Une bonne renommée et une baisse d'impôt, que demander de mieux ! Sans rien enlever à Cléophas Vincent, ses actes de bravoure sont surtout le reflet d'une surveillance tout à fait déficiente des

---

<sup>55</sup> *La Minerve*, 11 septembre 1872. Chute – A 11h et demie, mercredi soir, un matelot désœuvré, nommé Hugh Keth est tombé dans le bassin Metcalfe, quai des navires océaniques, Richard Watts, marin du brigantin *Ravenward* le sauve de la noyade (*La Minerve*, 8 novembre 1872).

<sup>56</sup> *La Minerve*, 9 novembre 1872.

<sup>57</sup> *La Patrie*, 7 septembre 1880.

<sup>58</sup> *La Minerve*, 15 octobre 1863.

<sup>59</sup> *La Minerve*, 19 mai 1863.

berges. Ce monsieur Vincent impressionne moins que les matelots plongeant dans le fleuve pour sauver quelqu'un sans que rien ne leur soit demandé. En sautant à l'eau sans veste de sauvetage, ils s'exposaient à un danger que ni Cléophas Vincent ni les constables de la police riveraine ne côtoyaient. Certains marins ont littéralement mis leur vie en péril pour un camarade :

- Jeudi, vers une heure, p.m., deux matelots du vapeur *Indus*, nommés respectivement Wm Johnson et Jas Walker, se promenaient sur le bord d'un quai à peu de distance de leur navire, lorsque Johnson fit un faux pas et tomba dans le fleuve. Walker qui était bon nageur se jeta à l'eau pour porter secours à son compagnon, mais ayant probablement été pris de crampes, se noya. Johnson revint à la surface et parvint à se cramponner à une petite embarcation attachée à l'arrière d'un navire. Un matelot de ce dernier vaisseau vint à son secours et le sauva. Le cadavre de Walker, malgré des recherches actives, n'a pas encore été retrouvé<sup>60</sup>.

## Noyades de marins

La vie sur les vaisseaux de la marine marchande était très dangereuse et en mer les marins côtoyaient constamment la mort<sup>61</sup>. Même une fois à bon port, leur travail demeurait risqué et les accidents étaient monnaie courante dans le havre. Malgré les efforts de la police riveraine ou des marins trainant dans les environs, les hommes tombés dans le fleuve ne pouvaient être tous sauvés et certains se noyaient. C'est le cas de John Conolly, matelot du steamer *Germany*, tombé à l'eau pendant qu'il s'efforçait à lever une ancre. Il était âgé d'environ 22 ans et sa famille demeurait à Dublin, Irlande<sup>62</sup>.

Plusieurs marins tombaient dans les bassins du port suite à un accident de travail. Ils semblent avoir été particulièrement à risque de choir dans l'eau lorsqu'ils étaient affairés à l'entretien de la coque<sup>63</sup>.

*SAILORS FALL IN THE RIVER. This afternoon, has three sailors belonging to the ship "Glenfinart", lying at the King's basin, were engaged in painting the side of*

---

<sup>60</sup> *La Patrie*, 16 août 1879. L'enquête sur le cadavre du matelot nommé Walker, qui s'est noyé en voulant sauver la vie d'un de ses compagnons, du nom de Johnson, s'est terminée par un verdict de « mort accidentelle » (*La Patrie*, 19 août 1879).

<sup>61</sup> Eric W. Sager, *Seafaring Labour : The Merchant Marine of Atlantic Canada, 1820-1914*, Kingston, Montréal et Londres, McGill – Queen's University Press, 1989, p. 131.

<sup>62</sup> *La Minerve*, 4 mai 1869.

<sup>63</sup> « Vendredi soir, quelques matelots étaient occupés à peindre le steamer *Ontario* lorsqu'un bateau du Haut-Canada passant près d'eux, emporta le petit radeau sur lequel ils se tenaient et ils furent précipités dans le fleuve. Ils parvinrent cependant à se cramponner aux chaînes du gouvernail et à se maintenir hors de l'eau jusqu'à ce que leurs compagnons vissent les retirer » (*La Patrie*, 24 mai 1880). « Incident – Un matelot du nom de Johnson qui était occupé à laver le flanc du navire *Derbyshire* est tombé accidentellement dans le fleuve et a failli se noyer » (*La Patrie*, 23 août 1880).

*the vessel, the “stage rope” suspending the platform on which the men worked suddenly broke, precipitating all three into the river. Two of the men clung to the planks forming the platform, but the third fell some distance away from them, and being an indifferent swimmer would have been drowned had a sailor not leaped off the wharf into the water and rescued him. The three men were much exhausted when hauled up on the wharf<sup>64</sup>.*

Notons que même si des accidents de travail sont plus susceptibles d’advenir lorsque le marin travaille sur les mats du navire ou son entretien extérieur, les noyades touchent toutes les catégories d’hommes de mer, pas seulement les *deckhands*, mais aussi les cuisiniers<sup>65</sup> et les chauffeurs<sup>66</sup>.

### **Conséquence de l’ivresse**

À la lecture des faits divers rapportés dans les journaux, on retire l’impression tenace que hormis les accidents de travail, une bonne partie des marins ne tombent pas à l’eau par simple malchance. Une part importante de ces bains d’eau froide semblent avoir été liés à la (sur)consommation d’alcool<sup>67</sup> :

*Conséquences de l’ivresse.* – Samedi soir, vers neuf heures, un matelot ivre du navire *Ocean King* nommé Thomas McLaughlin [aucun lien avec le *Chief Constable* McLaughlin], voulut sauter du quai sur le steamer *Red Star*, mais ne put y parvenir et tomba dans le fleuve. Le constable Charrette, témoin de l’accident, se procura une ceinture de sauvetage et aidé de quelques matelots réussit à retirer le malheureux, qui était très épuisé. On transporta McLaughlin au poste de la police du port où des stimulants le firent revenir à la vie. On le conduisit ensuite à son navire<sup>68</sup>.

Tous les accidents de la sorte n’ont pas une issue aussi heureuse. La triste fin de David Irvine est décrite dans *La Patrie* avec une richesse de détails inhabituelle.

*Noyé.* – David Irvine, matelot, et Wm Jones, chauffeur du vapeur *Brooklyn*, se sont rendus un soir de la semaine dernière, dans une buvette de la rue du Bord de l’eau, et ont fait ensemble de copieuses libations. Irvine sortit ensuite et dit qu’il devait rencontrer quelqu’un. Depuis ce jour on n’avait pas eu de nouvelles de lui, lorsque de bonne heure hier matin on l’a trouvé noyé dans le fleuve. Vers 1 heure a.m., des hommes de l’équipage de la barge *Emma* accostée près du vapeur *Thames*, entendirent le bruit d’un corps pesant qui tombait à l’eau. Le maître de la

---

<sup>64</sup> *The Daily Witness*, 30 août 1880. Voir aussi : *La Patrie*, 31 août 1880.

<sup>65</sup> *La Minerve*, 4 août 1869, *La Minerve*, 5 août 1869.

<sup>66</sup> *La Patrie*, 20 septembre 1880.

<sup>67</sup> Lors des enquêtes sur la mort des matelots Thomas Dixon et David Willis, le Coroner conclut dans les deux cas à des noyades accidentelles en état d’ébriété (ANQ-M, 03-11-1869 TL32 s26 ss7 et ANQ-M, 18-07-1860 TL32 s26 ss7).

<sup>68</sup> *La Patrie*, 9 août 1880.

barge, M. Louis Blais fit éveiller l'équipage du vapeur *Thames* et se procura une chaloupe. Il découvrit bientôt le cadavre d'un homme flottant sur l'eau entre le navire et le quai. Il le recueillit immédiatement et on découvrit ensuite que c'était le corps du matelot Irvine, qui a dû se tromper de navire et prendre le *Thames* pour le *Brooklyn*. Le défunt avait été maintenu sur l'eau par une amarre, sur laquelle il a probablement trébuché et qu'il a entraînée avec lui ! S'il n'avait pas été ivre, il aurait certainement pu se maintenir la tête hors de l'eau, car l'amarre était enroulée autour de son bras droit. Le verdict du jury à l'enquête du coroner a été, « accidentellement noyé ». Le défunt était âgé de 45 ou 50 ans et laisse une épouse et une famille dans la détresse<sup>69</sup>.

L'histoire du matelot Irvine peut se lire comme une petite fable. Le vieux loup de mer s'est abandonné à son penchant pour la bouteille, ce qui le fait trébucher et tomber à l'eau. Les bons canadiens de la barge *Emma* tentent de le sauver, en vain. Irvine a été cruellement irresponsable, car non seulement son ivrognerie lui coûte la vie, mais elle laisse sa femme et ses enfants dans le besoin. Au moment où continue de se déployer l'action des milieux qui font la promotion de la tempérance, l'ivrogne émerge comme la figure d'une masculinité dévaluée. Un homme qui est incapable de contrôler sa consommation d'alcool manque de volonté (*will*), une composante importante de l'ethos du gentleman victorien<sup>70</sup>. Un ivrogne est un être qui a perdu sa virilité, sa masculinité (*manhood*). Irvine s'apparente à ces boit-sans-soif qui engloutissent leur paye et condamnent leur famille à l'indigence. Or, les hommes qui ne peuvent assurer la subsistance de leur famille ont failli en tant que pourvoyeur et ultimement, en tant qu'homme mâle et en tant qu'individu<sup>71</sup>. D'ailleurs, c'est seulement s'il est sobre qu'un marin recevra l'épithète de « malheureux » dans les journaux, plus indulgents dans ces cas-là<sup>72</sup>.

Fins soûls, même les maîtres-nageurs finissent par boire la tasse. C'est ainsi que David Willis, un matelot 28 ans originaire de Greenock, ville portuaire sur l'estuaire de la Clyde, en Écosse, a trouvé la mort dans les eaux du fleuve. Aux alentours de minuit, lui et ses compagnons décidèrent de

---

<sup>69</sup> *La Patrie*, 28 août 1879. Le matelot Godlieb Hickman, veuf et père de trois jeunes enfants, connaît un fin très similaire (*L'Étendard*, 30 août 1889).

<sup>70</sup> Mariana Valverde, *Diseases of the Will : Alcohol and the Dilemmas of Freedom*, Cambridge, Cambridge University Press, 1998, p. 59-61.

<sup>71</sup> Elaine Franz Parsons, *Manhood Lost : Fallen Drunkards and Redeeming Women in the Nineteenth-Century United States*, Baltimore, The John Hopkins University Press, 2003. Un homme qui semble entrer dans ce modèle de virilité est nul autre que le capitaine Haddock, des *Aventures de Tintin*. Lors de sa première rencontre avec le jeune reporter, Haddock n'est qu'une épave pathétique, un soulon pleurnichard. Si son ivrognerie continuera de mettre en péril sa vie et celle de son compagnon à d'autres occasions dans la série, on ne reverra jamais plus le capitaine pleurer comme une madeleine en invoquant sa mère (Hergé, *Le Crabe aux pinces d'or*, Paris et Tournai, Casterman, 1953, p. 16). Au contact de Tintin, Haddock retrouvera son courage d'homme et ne se laissera plus jamais aller à de telles effusions sentimentales.

<sup>72</sup> « Le malheureux était très sobre au moment de l'accident » (*La Minerve*, 27 août 1859). « L'enquête qui a eu lieu a constaté que ce malheureux était très sobre au moment de l'accident » (*Le Pays*, 14 septembre 1859).

débarquer pour passer la soirée à terre. Plus tard cette nuit-là, alors qu'ils rentraient passablement éméchés, Willis est tombé de l'échelle qui devait le hisser à bord du *Wabene*, de Glasgow. Une fois à l'eau, il eut le temps de dire à ses camarades : « *All right; don't make a noise* ». Visiblement confiant de pouvoir se maintenir à flot, Willis a dû surtout songer à ne pas trop attirer l'attention sur leur sortie nocturne, sans doute contraire aux ordres du capitaine. Malheureusement, quelques instants plus tard, celui qu'on décrivait comme un nageur vigoureux sombrait<sup>73</sup>.

Retourner sur son navire alors qu'on est complètement gris s'avère une action périlleuse et plusieurs hommes tombent à l'eau en essayant de regagner leurs bords. Pour peu qu'ils aient étiré leur soirée, nos noceurs devaient rentrer dans le noir, ce qui favorisait les accidents, comme la noyade d'un jeune garçon du nom de Charles Bradley, matelot du *Milwaukee*, décédé accidentellement à 1h30 du matin<sup>74</sup>. En effet, bien que la rue de la Commune ait disposé de réverbères, les vaisseaux restaient plongés dans l'obscurité, car la Commission du Havre interdisait formellement toutes lumières sur les navires à quai après 10 heures du soir<sup>75</sup>. Plusieurs de ces drames ont eu lieu la nuit, après l'heure de l'extinction des feux sur les passerelles<sup>76</sup>, alors que la visibilité est mauvaise et qu'il est facile de se prendre les pieds dans un cordage<sup>77</sup>, ce qui semble confirmer que la vaste majorité des accidents qui ne sont pas liés au travail étaient favorisés par un état d'ivresse. Or, bien que leur penchant pour la bouteille soit entré dans le folklore, tout porte à croire que l'ivresse au travail était jugée inacceptable, du moins à partir de la fin du 19<sup>e</sup> siècle<sup>78</sup>. Les mémoires d'anciens marins se font un point d'honneur d'affirmer que, s'il leur arrivait de consommer de l'alcool, eux et leurs compagnons ne travaillaient jamais avec les facultés affaiblies<sup>79</sup>. Les rations quotidiennes d'alcool distribuées dans la marine royale canadienne jusqu'en 1972, devant plutôt être considérées comme un lointain vestige de l'époque préindustrielle où boire faisait partie de la routine du travail<sup>80</sup>.

---

<sup>73</sup> *The Gazette*, 19 juillet 1860.

<sup>74</sup> *La Patrie*, 20 août 1879.

<sup>75</sup> « Article 35. – *No lights shall be allowed, after the hour of ten of the clock, P.M., on board of any vessel lying in the said harbour, except only in the cabin thereof, and then only under the constant supervision of some person in attendance; but this By-Law shall not be held to apply to vessels arriving or departing or loading or unloading, after the said hour* » (*By-laws passed by the Harbour Commissioners of Montreal*, 1875, p. 13-14).

<sup>76</sup> *La Minerve*, 1<sup>er</sup> octobre et *La Minerve*, 8 novembre 1872.

<sup>77</sup> Pour éviter les accidents, les cordages et amarres devaient être soigneusement noués lorsqu'elles ne servaient pas (*By-Laws of the Harbour Commissioners of Montreal*, 1875, Article 23 et 25, p. 12-13).

<sup>78</sup> C'est le cas des pilotes du Saint-Laurent. « *Every pilot shall behave himself civilly, and shall be strictly temperate and sober whilst in the exercise of the duties of his office* » (*By-Laws of the Harbour Commissioners of Montreal*, 1883, Article 83, p. 34).

<sup>79</sup> Gérard Harvey, *Marins du Saint-Laurent*, Montréal, Éditions du Jour, 1974, p. 75-76.

<sup>80</sup> Craig Heron, *Booze : A Distilled History*, Toronto, Between the Lines, 2003, p. 32-33.

## Identification

Bien que la mesure semble avoir été exceptionnelle, les Commissaires du Havre ont déjà eu recours aux services d'un plongeur, genre de proto-homme grenouille, pour retrouver le corps d'un noyé.

*À la recherche d'un noyé.* – Hier, toute la matinée, M. Jilbertson, plongeur des commissaires du Havre [sic], a fait la recherche du corps de M. King, de l'"Oxenholme". Au temps où il s'est noyé, M. King portait une montre et une chaîne de la valeur de quarante guinées, et on suppose qu'il avait sur lui une somme d'argent considérable. Il était pour se marier, à Londres, au retour du voyage où il perdit la vie<sup>81</sup>.

Bien peu de noyés ont pu se vanter d'avoir eu droit à autant d'attention que ce M. King de l'*Oxenholme*<sup>82</sup>. Au cours de la même escale, le premier ingénieur du même navire, George Ring, s'est lui aussi malencontreusement noyé en voulant monter du quai au navire. Malgré son grade, son cadavre n'a fait l'objet d'aucune recherche et n'a pas été retrouvé<sup>83</sup>. Il faut dire que King, contrairement à l'ingénieur Ring, avait une famille et une fiancée qui l'attendait dans la capitale impériale. En outre, et c'est sans doute là l'essentiel, il possédait une somme d'argent considérable sur sa personne (peut-être ses économies, puisqu'il devait se marier à son retour), en plus d'une montre de prix<sup>84</sup>. Il va de soi qu'une recherche de ce type ne saurait être entreprise pour des marins ordinaires, parfois sans famille et presque toujours sans fortune.

Les marins qu'on supposait noyés n'étaient pas nécessairement recherchés. C'était parfois d'autres matelots qui signalaient aux autorités la présence de cadavres flottant sur le fleuve<sup>85</sup>. Le plus souvent, on attendait des disparus qu'ils refassent surface, parfois littéralement<sup>86</sup>, plusieurs jours après leur disparition<sup>87</sup>. En fait, les matelots manquants ou disparus n'étaient même pas systématiquement signalés<sup>88</sup>, les capitaines supposant sans doute que les disparus avaient

---

<sup>81</sup> *L'Étendard*, 26 mai 1883.

<sup>82</sup> Il s'agit sans doute du *SS Oxenholme*, vaisseau marchand à voile et à vapeur (le préfixe SS signifiant *Screw Steamer*) qui faisait la liaison entre l'Angleterre et le Canada et qui fut en quarantaine à Lévis en 1884, car il transportait des bêtes porteuses d'une infection contagieuse (Thomas W. Dukes et Bertrand Labonté, « A hundred years of importation : The first animal quarantine station in North America; Levis, Quebec, 1876-1982 », *Canadian Veterinary Journal*, 1991, Juin, 32, p. 375–381). Il fit naufrage au large du Brésil en 1894 (*Board of Trade Wreck Report*, No. 4994, « Oxenholme (SS) », Liverpool, 1894).

<sup>83</sup> *L'Étendard*, 23 mai 1883.

<sup>84</sup> Le salaire hebdomadaire d'un homme d'équipage sur un steamer de la Tamise est de 26 shillings par semaine, pour 14 heures de travail par jour en moyenne. Et ce salaire est jugé « libéral » (Edmund Yates, *The Business of Pleasure*, Londres, George Routledge and Sons, 1879, p. 383). Une guinée vaut 21 shillings.

<sup>85</sup> *La Patrie*, 28 juin 1879.

<sup>86</sup> *La Minerve*, 1<sup>er</sup> et 2 octobre 1872.

<sup>87</sup> *La Minerve*, 18 août 1863.

<sup>88</sup> On arrête deux déserteurs à Québec dont le navire est à Montréal. Personne ne soupçonnait qu'ils avaient déserté (*La Patrie*, 7 août 1880).

simplement pris le large une fois au port et étaient désormais au loin. En effet, les navires repartaient souvent de Montréal avec un équipage différent de celui avec lequel ils avaient accosté. Un marin disparu pouvait très bien avoir simplement déserté, un acte assez répandu comme nous allons le voir ultérieurement. Ce qui explique qu'on ne s'inquiète pas toujours des disparitions, même lorsqu'il s'agit d'officier, comme J.O. James, second du *Deodwar*, qui mit les voiles sans lui. James fut retrouvé noyé le jour d'après<sup>89</sup>.

Le délai entre la noyade d'un marin et la découverte de sa dépouille pouvait être particulièrement long et son identification, compliquée, comme en témoigne le cas d'un matelot du *Havelock* disparu dans le fleuve au début de juillet 1879.

Vers 8 heure [dimanche] matin, deux jeunes gens se rendirent à l'île Ste-Hélène en chaloupe pour prendre un bain<sup>90</sup> et en revenant trouvèrent le cadavre d'un homme flottant dans le fleuve. Ils appelèrent un batelier, qui se chargea du cadavre et le transporta à la morgue, par les ordres du coroner. Le défunt paraissait être un homme de 45 ans, bien charpenté et mesurant cinq pieds, huit pouces de hauteur. Le cadavre porte une cicatrice au-dessus de l'œil gauche. Le défunt portait une blouse de matelot tacheté de peinture. Le capitaine du navire « Havelock » qui a perdu un matelot occupé à peindre le navire il y a quelques jours, a vu le cadavre et a déclaré que le défunt n'avait jamais fait partie de son équipage. Le coroner a tenu immédiatement une enquête et le verdict a été, « trouvé noyé »<sup>91</sup>.

On ne connaîtra jamais l'identité de cet autre matelot noyé dont la disparition n'a vraisemblablement jamais été signalée. Au moins, le capitaine du *Havelock* eut la décence d'informer les autorités compétentes qu'un de ses hommes avait sombré dans le Saint-Laurent. Onze semaines plus tard, lorsqu'un autre macchabée est repêché, on fait immédiatement le lien avec cet événement précédent.

*Trouvé noyé.* – Le 2 juillet dernier, un jeune matelot nommé John Travers, qui était occupé à peindre le navire « Sir Henry Haveloch » est tombé dans le fleuve et s'est noyé. Il avait une ancre tatouée sur le bras. On n'a jamais retrouvé le cadavre. Samedi dernier, deux mois après l'accident, M. François Francoeur a trouvé, près de la Longue Pointe, un cadavre flottant dans le fleuve. Il l'a recueilli mais les traits étaient méconnaissables à cause du séjour dans le fleuve. Sur un bras, on remarquait une ancre tatouée. Ceci porterait à croire que c'est le cadavre du jeune Travers, mais il n'y avait pas de preuve certaine on n'a pu l'identifier comme tel et le jury à l'enquête du coroner tenue hier, a rendu un verdict de trouvé noyé<sup>92</sup>.

---

<sup>89</sup> *L'Étendard*, 9 juin 1883.

<sup>90</sup> Ce sont des gens comme il faut, pas comme ces indécents qui se baignent nu dans le port.

<sup>91</sup> *La Patrie*, 14 juillet 1879.

<sup>92</sup> *La Patrie*, 16 septembre 1879.

Pour ce cadavre à jamais inconnu, après que même son visage se soit effacé, un trait caractéristique demeure. Il s'agit de l'ancre tatouée, un symbole fort, expression d'une sous-culture maritime, qui marquait à jamais son porteur comme un membre de la confrérie du large<sup>93</sup>.

Lorsqu'on repêche un cadavre flottant, ou *floateur* pour employer le jargon de la police, la procédure habituelle veut qu'on le transporte à la morgue pour identification<sup>94</sup>. Il est difficile de reconnaître l'identité d'un cadavre de matelot après un séjour prolongé dans l'eau<sup>95</sup>, surtout lorsqu'on n'a pas accès aux proches de la victime pour confirmer son identité. La famille, lorsqu'elle était connue, habitait les Îles britanniques, l'Europe continentale ou les États-Unis. Lorsqu'une identification nominale était impossible, on tentait une caractérisation à partir des vêtements du défunt et du contenu de ses poches. On espérait en particulier découvrir sa confession. S'il allait inexorablement finir dans une fausse commune, autant que la terre qui le recouvre soit bénie par un officiant de la bonne confession. Ainsi un objet comme un chapelet ou des habits en étoffe du pays pouvait l'identifier comme étant catholique, autrement la dépouille aboutissait au cimetière protestant<sup>96</sup>.

Les noyades de marins dans le port de Montréal semblent toutes avoir été accidentelles. À une occasion, on a bien soupçonné qu'un meurtre se cachait derrière la noyade d'un chauffeur ivre qui venait de se quereller avec un autre matelot, mais les soupçons se sont avérés non fondés<sup>97</sup>. Aucune ne semble avoir été un suicide, ceux-ci étant rares autant à terre qu'en mer<sup>98</sup>, bien que la police du port soit déjà intervenue pour empêcher un individu de sauter dans les bassins du port pour mettre fin à ses jours<sup>99</sup>. Dans ses archives, la police portuaire ne dénombre que deux cas de suicide pour toute la période 1869-1888. Dans le même temps, elle recense toute de même 62 tentatives<sup>100</sup>. L'unique suicide d'un marin confirmé que j'ai repéré dans la presse impliquait un capitaine, ivrogne notoire, qui mit fin à ses jours par pendaison<sup>101</sup>.

---

<sup>93</sup> Il n'est pas le seul marin qui arborait de l'encre sous la peau. Un autre homme retrouvé noyé avait le bras droit orné d'un Christ en croix et le gauche d'un drapeau américain (*The Daily Witness*, 5 novembre 1874).

<sup>94</sup> *The Daily Witness*, 1<sup>er</sup> octobre 1874.

<sup>95</sup> « Noyé. – On a trouvé dans le canal le corps d'un noyé, d'un matelot apparemment. Il était tout défiguré et n'a pu être identifié » (*La Minerve*, 19 juillet 1869).

<sup>96</sup> *La Minerve*, 9 juin 1863.

<sup>97</sup> *The Montreal Weekly Witness*, 8 juillet 1891.

<sup>98</sup> *The Nautical Magazine*, vol. 59, no. 4, avril 1890, p. 390 et Eric Sager, *Seafaring Labour (...)*, 1989 p. 226, note 10. Seulement deux cas de suicides ont été rapportés par la police du port pour toute la période 1869-1888 (*Sessional Papers*, no. 1, 1878).

<sup>99</sup> *La Minerve*, 3 août 1868.

<sup>100</sup> Voir Annexe.

<sup>101</sup> *La Patrie*, 25 octobre 1880. Le portrait global n'est pas si rose pour les chauffeurs qui étaient plus enclins au suicide que les autres marins. « *In the British merchant marine in 1893, forty-one firemen or trimmers committed suicide. In 1894, forty-nine firemen or trimmers committed suicide. Driven mad by the heat, they*

---

would throw themselves into the sea » (Eric Sager, *Ships and Memories : Merchant Seafarers in Canada's Age of Steam*, Vancouver, UBC Press, 1993, p. 44).

## Chapitre 2 : Sur les quais

*Après plus de six mois de veuvage et de deuil, nos ports vont enfin reprendre l'activité qu'on y remarque à la belle saison.*

- *La Minerve*, 27 avril 1852.

*Vapeurs Océaniques – La navigation océanique entre Montréal et les autres ports du monde entier est définitivement ouverte. Les premiers steamers de la saison [...] sont arrivés dans le port dimanche et ont été visités par une foule considérable.*

- *L'Étendard*, 18 mai 1883.

### Vols sur les quais

Laissons derrière nous les navires en rade et avançons vers les docks. C'est dans la zone de déchargement que les marins fraient pour la première fois avec la population riveraine. Dès qu'ils ont mis le pied à terre, ils tombent sous le regard attentif de la *Montreal Water Police*, force spéciale qui a pour mission de maintenir l'ordre sur les quais. En effet, les quais étaient très occupés lors de la saison de navigation. Le dégel du fleuve et l'arrivée des navires, fin avril ou début mai, nourrissaient une intense activité commerciale<sup>1</sup>. L'arrivée des premiers vapeurs océaniques qui assuraient la liaison avec l'Europe était accueillie par une foule de curieux enthousiastes<sup>2</sup>. Les navires de guerre, rare à Montréal, attiraient aussi un très grand nombre de badauds<sup>3</sup>, ce qui rajoutait à l'agitation du port et aux inquiétudes de la police qui devait assurer la sécurité des visiteurs<sup>4</sup>. Sur les quais, on s'activait au déchargement des marchandises et le marché Bonsecours, tout juste en face, s'en trouvait bien achalandé<sup>5</sup> :

Le port – Depuis quelques jours on remarque beaucoup d'activité sur les quais, ce qui dénote que la saison des importations et des exportations d'automne est arrivée. Des journaliers ont travaillé durant toute la nuit dernière au chargement de plusieurs vapeurs océaniques. Les wagons du Grand Tronc prennent aussi de grandes quantités de grains pour l'ouest<sup>6</sup>.

Preuve de cette fébrilité, on réussit à charger et à décharger le *Lake Ontario*, à destination de Liverpool, en six jours. Un véritable tour de force<sup>7</sup>. Pour gagner du temps, les journaliers se

---

<sup>1</sup> *La Minerve*, 27 avril 1852.

<sup>2</sup> *L'Étendard*, 18 mai 1883.

<sup>3</sup> *La Minerve*, 1<sup>er</sup> septembre 1868.

<sup>4</sup> *Sessional Papers*, no. 5, 1888.

<sup>5</sup> *La Minerve*, 3 juin 1868 et 18 juin 1868.

<sup>6</sup> *La Patrie*, 2 septembre 1879.

<sup>7</sup> *La Minerve*, 9 septembre 1869.

relayaient sans arrêt et les quais bourdonnaient jour et nuit<sup>8</sup>. La saison de navigation est courte et il s'agit d'en tirer le maximum : « plus le froid se fait sentir et plus l'activité redouble sur nos quais<sup>9</sup> ». Il ne faudrait à aucun prix qu'un navire océanique ne soit surpris par les glaces<sup>10</sup>.

Cependant, l'activité constante sur les docks, le va-et-vient des hommes et des marchandises rendait les cargaisons vulnérables<sup>11</sup>. Résultat, des quantités parfois importantes de fret étaient dérobées<sup>12</sup>. Aucune marchandise ou presque ne semblait échapper à la convoitise des larrons des quais. On y subtilisait entre autres : de la fonte brute en vrac<sup>13</sup>, du charbon,<sup>14</sup> des barils de sirop<sup>15</sup> et du sucre<sup>16</sup>. Malgré la vigile exercée par le ou les matelots en poste du coucher au lever du soleil sur chaque navire<sup>17</sup>, on cambriolait même les cales des vaisseaux en rade, sans attendre que les marchandises soient déchargées à terre. C'est ainsi que se volatilisa une partie de la cargaison de la goélette *Reine Victoria*<sup>18</sup>. Pour surveiller ce panier de crabes, les hommes de la Police riveraine de Montréal veillaient au grain.

*Every effort has been made by that limited body to effectually conserve the valuable property continuously lying, during the season, on the large and extended wharfage, as well as discharging the numerous police duties, incidental to the shipping interests of the port*<sup>19</sup>.

La police du port poursuivait activement les voleurs, n'hésitant pas à faire paraître dans la presse le signalement des suspects<sup>20</sup>. En moyenne, elle parvenait à mettre la main au collet d'une quarantaine d'entre eux chaque année<sup>21</sup>. Les personnes qui côtoyaient du plus près les navires accostés étaient donc soit des débardeurs, des voleurs ou des policiers. Le milieu de vie des marins était donc bruyant, affairé, perméable au crime et dans le même temps placé sous une étroite surveillance policière.

---

<sup>8</sup> « Éclairage : Bientôt nos quais sur lesquels les journaliers travaillent maintenant jour et nuit seront éclairés à la lumière électrique » (*La Patrie*, 10 juin 1880).

<sup>9</sup> *La Minerve*, 17 novembre 1868.

<sup>10</sup> *La Minerve*, 29 novembre 1869.

<sup>11</sup> Tentative de vol de marchandises débarquées sur les quais (*L'Étendard*, 7 juin 1883).

<sup>12</sup> *La Patrie*, 25 juin 1879.

<sup>13</sup> La police riveraine recherche activement un « yankee-looking fellow » (*The Montreal Gazette*, 7 août 1860).

<sup>14</sup> « Charbon propriété de M.S. W. Bead et Cie. » (*La Minerve*, 11 septembre 1872). Des garçons volent du charbon sur les quais (*La Patrie*, 25 septembre 1879).

<sup>15</sup> *The Montreal Gazette*, 7 juillet 1860.

<sup>16</sup> Vol de sucre à bord de la barque *Suzane* (*La Patrie*, 29 juillet 1879).

<sup>17</sup> *By-Laws of the Harbour Commissioners of Montreal*, 1875, Article 30, p. 14.

<sup>18</sup> *La Minerve*, 3 septembre 1872.

<sup>19</sup> *Sessional Papers*, no. 5, Appendix no. 10, 1871.

<sup>20</sup> *The Montreal Gazette*, 2 juillet 1860 et 7 juillet 1860.

<sup>21</sup> Voir Annexe

D'autres filous ne s'attaquaient pas simplement aux marchandises des navires, mais carrément aux possessions des équipages. Par exemple, John C. Neilson, matelot du steamer *Polino*, s'est fait voler 230\$ en argent, des vêtements et autres articles par un inconnu qui s'était introduit dans sa cabine en son absence<sup>22</sup>. Certains malfaiteurs semblent même avoir fait des marins leurs cibles de choix. C'est ainsi qu'au mois de juillet 1874, les matelots de passage à Montréal sont victimes d'une vague de vols de vêtements. Le *modus operandi* des cambrioleurs est simple. On profite d'un congé de l'équipage descendu à terre pour s'introduire à bord et dérober sa garde-robe, laissant les matelots stupéfaits à leur retour. Six ou sept vols semblables sont ainsi perpétrés en quelques jours<sup>23</sup>. Ce n'est ni la première ni la dernière fois que des voleurs subtilisent les vêtements des matelots sur des navires en rade<sup>24</sup>, mais, apparemment, jamais ces vols n'avaient-ils connu une telle ampleur. De tels larcins peuvent paraître un peu surprenants, les marins n'étant pas reconnus pour la richesse de leurs toilettes<sup>25</sup>. On qualifie d'ailleurs de « hardes » les vêtements volés sur un navire<sup>26</sup>. Cependant, c'est peut-être la pauvreté de la garde-robe des marins qui la rendait aussi précieuse à leurs yeux. C'est l'hypothèse de Judith Fingard : « *Most sailors, far from home and unable often to collect wages until the end of a long voyage, placed what might seem like an exaggerated importance on the personal belongings they carried with them. The sailor's concern about the loss of his clothes, either individual items or the contents of his chest or duffle bag, was frequently recorded in court cases*<sup>27</sup> ».

Si les voleurs ne sont pas nécessairement des terriens, d'autres marins n'hésitaient pas à s'en prendre aux atours de leurs confrères. Par exemple, un mousse de 15 ans, John Keneflek, de la barque *Satellite*, se met dans de beaux draps en volant des vêtements à bord. Il est condamné à 5 \$ d'amende<sup>28</sup>. D'autres semblent vouloir renouveler leur garde-robe avant de fausser compagnie à leur capitaine :

---

<sup>22</sup> *La Patrie*, 8 juillet 1879. Le montant de la somme dérobée, 230\$, me paraît très élevé pour un marin. Dix ans plus tôt, un matelot arrêté ivre avec 13,90 \$ dans les poches causa la surprise générale (*Montreal Evening Star*, 16 Octobre 1869). À mon avis, soit il s'agit de toutes ses économies, soit il s'agit de son salaire pour la traversée; peut-être les deux à la fois.

<sup>23</sup> Quand l'équipage du *Waterloo* remonte à bord, on s'aperçoit que leurs vêtements ont été dérobés en leur absence (*The Daily Witness*, 27 juillet 1874).

<sup>24</sup> *La Minerve* 26 juillet 1865, *La Patrie*, 10 juin 1879.

<sup>25</sup> À titre d'exemple, une annonce dans un quotidien nous apprend qu'une chemise de toilette fine se détaille 1,50\$, une chemise Oxford 75¢. Une chemise de travail, probablement similaire à ce que portaient les matelots coûte 25¢ (*La Patrie*, 3 juillet 1879).

<sup>26</sup> « Bernard Smith, vol de hardes à bord du vapeur *Whitby*, a été envoyé en prison pour 2 mois aux travaux forcés » (*La Minerve*, 26 juillet 1865).

<sup>27</sup> Judith Fingard, *Jack in Port : Sailorstowns of Eastern Canada*. Toronto, Toronto University Press, 1982, p. 78-79.

<sup>28</sup> *The Daily Witness*, 24 octobre 1874. Pour une offense similaire sur un navire de guerre, le matelot Charles Atchinson fut traduit en cour martiale et condamné à 42 jours de prison (*La Patrie*, 30 septembre 1879).

*Déserteurs et voleurs.* – Hier soir, deux matelots nommés respectivement John Carroll et James Mooney ont abandonné leur navire, l'*Ocean Beauty*, emportant des vêtements qui appartenaient aux autres membres de l'équipage. La police du port est à la recherche de ces individus<sup>29</sup>.

Tous les marins ne sont pas des voleurs de vêtements, mais tous connaissent l'importance de rester les pieds au chaud : « *John Dobson, the sailor arrested on suspicion of stealing socks, was released on the evidence of his captain, who stated that the goods were his own*<sup>30</sup> ». Un autre matelot combine le vol de vêtements avec l'utilisation d'une fausse identité, *a purser's name*<sup>31</sup>.

*-That the change of name does not always indicate change of character was illustrated in Police Court to-day. Yesterday, about noon a man calling himself John Lindsay, 23, seaman, was arrested for drunkenness. Yesterday morning, it will be remembered that a man calling himself Clarke, offered two coats, supposed to have been stolen, to Mr. Gagnon, hotel-keeper, for sale. Lindsay while in durance vile was recognized as being the person who offered the coats, and Messrs. William Gerahty and John Philipstill have identified them as theirs. Lindsay was fined \$2 or 8 days for drunkenness. Clarke will probably get something more*<sup>32</sup>.

Pour commettre un méfait ou lorsqu'on est interpellé par les forces de l'ordre, utiliser un nom fictif est un moyen simple de se protéger. Les marins arrêtés pour ivresse et autres petits délits pouvaient tout à fait user du stratagème. D'ailleurs, les vagabonds montréalais avaient eux aussi recours à cette ruse. Moqueurs, ils donnaient les noms de citoyens en vue et respectables<sup>33</sup>. À au moins une occasion, la presse fait remarquer que le nom sous lequel un individu comparait devant la cour, Ollivier Paeler, n'est « *not believed to be is right name*<sup>34</sup> ». On a le droit de sourire devant la procession des John Smith à la cour du Recorder : John Smith, ivre et désordonné, 2,50 \$ ou 15 jours de prison<sup>35</sup>, John Smith, absent de son vaisseau, 30 jours de prison<sup>36</sup>, John Smith, 40 ans, matelot, ivresse et vagabondage, 1,50 \$ ou 10 jours<sup>37</sup>. À une autre occasion, deux John Smith ont

---

<sup>29</sup> *La Patrie*, 19 août 1880.

<sup>30</sup> *The Daily Witness*, 29 août 1879.

<sup>31</sup> Dans le jargon des matelots, un *Purser's name* est un faux nom (William Clark Russell, *Sailors' Language : A Collection of Sea-terms and their Definitions*, Londres, Sampson Low, Marston, Searle & Rivington, 1883, p. 108). « *Sailors are great hands for false names; they have a trick of using them when they have any money to leave ashore, for fears their shipmates will go and draw it out* » (Sarah Orne Jewett, *Deephaven*, Boston, Houghton, Mifflin and Company, 1889, p. 122).

<sup>32</sup> *The Daily Witness*, 29 octobre 1874.

<sup>33</sup> *La Minerve*, 30 août 1869. Trois mois avant la comparution de Clarke, deux jeunes voleurs pris en flagrant délit sur les quais donnent de faux noms lorsqu'on les appréhende (*The Daily Witness*, 10 juillet 1874).

<sup>34</sup> *The Daily Witness*, 10 juillet 1874.

<sup>35</sup> *La Minerve*, 15 mai 1868.

<sup>36</sup> *La Minerve*, 29 mai 1865.

<sup>37</sup> *La Patrie*, 20 mai 1879.

comparu devant le même juge le même jour<sup>38</sup>. D'ailleurs, même lorsqu'il n'est pas question d'activités criminelles, l'utilisation d'un pseudonyme semble avoir été une pratique courante dans le marine marchande<sup>39</sup>. Des pseudonymes étaient aussi utilisés par les petits criminels qui infestaient les quais<sup>40</sup>.

## Les voleurs de la mer

*"Broaching cargo" is a technical sea term, which means to steal something from the cargo. As it would be very difficult for a dishonest sailor to land the proceeds of his burglaries on the high seas, he usually confines his depredations to such articles as he can consume during the voyage. On a vessel loaded with machinery, coal, guano, or some other heavy material the Captain has little to fear from the sailor. But when a portion of the cargo consists of wines, canned meats, or fruits, or other articles in the fancy grocery line, it is different. This kind of freight is usually stowed in such a manner as to render it difficult of access and Captains frequently instruct their officers to keep a sharp watch on the men and to report any unaccountable additions to the fore-castle bill of fare. Jack, however, considers himself entitled to broach cargo when he can do so without being found out. He reasons that it is for the interests of the cargo to have him well fed. The delicacies which he abstracts from the cargo might not have been placed there for his benefit, but he thinks that they should have been. If it is discovered during the voyage that the seamen have broached the cargo, they are handed over to the authorities when port is reached. Then, if the offense is proved against them, they are punished, but it often happens that the broaching is not discovered until after the seamen have left the ship and have had time to get out of the way<sup>41</sup>.*

Le vol de marchandise (*broaching cargo*<sup>42</sup>) semble avoir été une pratique jugée presque légitime par les marins. En tout cas, le larcin était commun. Rares étaient les saisons où la Police riveraine n'arrêterait pas quelques matelots pour avoir escamoté une part de la cargaison<sup>43</sup>. L'appropriation de quelques victuailles pouvait servir de compensation à des salaires souvent misérables pour des

---

<sup>38</sup> *La Minerve*, 14 août 1865.

<sup>39</sup> « *The foreign names of these sailors became an indicator of their numerical significance late in the century [19<sup>e</sup> siècle], but earlier in the century the tendency of many foreigners in the British mercantile marine to anglicize their names often hid their identity* » (Judith Fingard, *Jack in Port (...)*, p. 54-55). À Montréal on retrouve parmi les matelots aux patronymes d'origine mystérieuse : Victor Smith, Belge (*Montreal Evening Star*, 19 octobre 1869), Sam Samson, Norvégien (*La Patrie*, 7 octobre 1879) et Robert Sharpentiere, Norvégien (*The Daily Witness*, 3 septembre 1880).

<sup>40</sup> « *Arsene Latendresse, better known on the wharf as « Sambo », was arrested for stealing 85 cents from Ludger Beauchamp on Water street. Beauchamp says there were a number in the gang* » (*The Daily Witness*, 29 octobre 1879).

<sup>41</sup> « *The Thieves of the Sea* », *New York Times*, 4 mai 1884.

<sup>42</sup> « *Broaching cargo. – Stealing from cargo whilst at sea or in harbour* » (Clark Russell, William. *Sailors' Language : A Collection of Sea-terms and their Definitions*. Londres, Sampson Low, Marston, Searle & Rivington, 1883, p. 22).

<sup>43</sup> *Sessional Papers*, 1870-1889. Voir Annexe.

traversées océaniques<sup>44</sup>. C'est ainsi qu'un certain Kelly, un matelot de *l'Ajax*, fut pris la main dans le sac alors qu'il était en train de subtiliser une grande quantité de bocaux de cornichons<sup>45</sup>, que trois matelots réussirent à soustraire un baril d'huîtres<sup>46</sup>, tandis qu'un autre individu subtilisait une caisse de raisins à bord du navire *Deodar*<sup>47</sup>. Un chauffeur de 26 ans avait pour sa part tenté de voler du porc, propriété de son capitaine<sup>48</sup>. En plus de la nourriture, l'alcool était aussi très prisé :

*Three sailors named Thomas Young, 35, William McAllister, 22, Joseph Ward, 31, of the barge "Locket" were arrested by Sargent Dohahue of the Water Police, yesterday, for broaching the ship's cargo on the high seas, and taking from it bottles of brandy*<sup>49</sup>.

Nos larrons essayaient-ils de constituer des réserves ? Après tout, la mauvaise qualité des rations servies en mer était proverbiale<sup>50</sup>. Seuls les navires étatsuniens, réputés pour leur combinaison d'excellente nourriture et de discipline brutale, faisaient exception à la règle<sup>51</sup>. En ce qui concerne la marine marchande britannique, ce n'est qu'en 1906 qu'elle sera tenue de faire inspecter ses victuailles pour éviter les scandales de vivres avariés et d'engager des cuisiniers certifiés pour préparer les repas à bord<sup>52</sup>.

Il ne faut cependant pas faire de tous les marins des voleurs. La presse, habituellement avare d'articles positifs à leur sujet, souligne néanmoins l'honnêteté exemplaire d'un équipage, ce qui représente en même temps un moyen de faire discrètement l'éloge de la compagnie maritime qui les emploie.

RARE PROBITÉ – Un des passagers sur un des vaisseaux de la ligne de la malle royale le *Grecian* oublia dimanche matin \$ 20 en argent dans sa cabine [...] Lorsqu'il eut donné avis de cet oubli au Bureau, l'argent lui fut immédiatement rendu. Il y a quelque temps, une somme de \$ 1500 fut oubliée de cette manière et

---

<sup>44</sup> Eric W. Sager, *Seafaring Labour : The Merchant Marine of Atlantic Canada, 1820-1914*, Kingston, Montréal et Londres, McGill – Queen's University Press, 1989, p. 214-221.

<sup>45</sup> *La Minerve*, 2 novembre 1872.

<sup>46</sup> *Le Pays*, 17 novembre 1858.

<sup>47</sup> *La Minerve*, 2 novembre 1865.

<sup>48</sup> William Maurie, 26, chauffeur d'un navire, vol de porc, propriété du capitaine Tupper, acquitté (*La Patrie*, 9 juillet 1880).

<sup>49</sup> *The Daily Witness*, 8 octobre 1874.

<sup>50</sup> « *The cook's success depended also on his ability to conceal the poor quality of his provisions or to provide a semblance of variety with limited materials* » (Eric Sager, *Seafaring Labour (...)*, p. 112-113).

<sup>51</sup> R. H. Thornton, *British Shipping*, Cambridge, Cambridge University Press, 1939, p. 47.

<sup>52</sup> Leon Fink, *Sweatshops at Sea: Merchant Seamen in the World's First Globalized Industry, from 1812 to the Present*, Chapel Hill, University of North Carolina Press, 2011, p. 88.

fut retrouvée. Ces faits sont les meilleures preuves qu'on puisse avoir de la probité des employés de cette ligne<sup>53</sup>.

### La jungle des quais

Les voleurs ne sont pas les seules créatures avec qui les marins aient eu maille à partir. C'est ainsi qu'« un matelot a été mordu sérieusement au bras, sur les quais, par un cheval attelé à un tombereau de charbon<sup>54</sup> ». De nombreux chevaux étaient utilisés pour charrier des marchandises sur les quais de débarquement. Mais la plus noble conquête de l'homme n'était pas le seul animal à se trouver sur les quais. En plus des bêtes à cornes destinées à l'exportation, certains équipages possédaient des chiens pour veiller sur leur navire. Ainsi, un « soir, un matelot du vapeur *Eirene* a été mordu au genou par un énorme dogue, au moment où il retournait à son navire<sup>55</sup> ». Un de ces molosses était si dangereux pour les marins des environs qu'il dû être abattu par la police<sup>56</sup>.

Cette ménagerie ne saurait être complète sans le requin de terre, le *land-shark*, qui désigne tous ces petits criminels, souvent signalés dans la presse francophone sous le terme générique de voyous, prédateurs naturels des marins à terre.

Bagarre sur les quais. – Hier après-midi, quelques matelots ivres se promenaient sur les quais, lorsque près de l'édifice de la douane, ils rencontrèrent plusieurs désœuvrés et échangèrent avec eux plusieurs paroles vives. Ceux-ci leur tombèrent dessus et une bataille en règle, dans laquelle le couteau jouait un grand rôle, s'engagea. Joe Beef ayant vu ce qui se passait, sortit de sa maison armé d'un bâton et sépara les combattants. Plusieurs des matelots étaient sérieusement blessés. La police arriva bientôt sur les lieux mais ne put faire aucune arrestation. James Snowdon qui a reçu un violent coup sur la tête s'est rendu à l'hôpital quelques minutes après la querelle<sup>57</sup>.

---

<sup>53</sup> *La Minerve*, 27 août 1868. La ligne maritime Allan, à laquelle appartenait le *Grecian* cultivait une réputation de grande moralité. Les équipages étaient astreints à des messes dominicales et toute consommation d'alcool était strictement prohibé pour les officiers du bord (Annie Blondel-Loisel, *La compagnie maritime Allan : de l'Écosse au Canada au XIX<sup>e</sup> siècle*, Paris, L'Harmattan, 2009, p. 97 et p. 111). Les employés sont peut-être des modèles de vertu, mais le navire n'est pas sûr pour autant. Le *Grecian* fait naufrage dans le fleuve quelques mois plus tard (*La Minerve*, 5 novembre 1868).

<sup>54</sup> *La Patrie*, 25 août 1880.

<sup>55</sup> *La Patrie*, 18 août 1879.

<sup>56</sup> « John Watson du navire *Glenmorag* a été mordu samedi par un chien appartenant à l'équipage du navire *Ardmore*. La police a été avertie et a abattu la bête dangereuse » (*La Patrie*, 25 août 1879).

<sup>57</sup> *La Patrie*, 1<sup>er</sup> juin 1880.

En bref, les quais étaient des endroits où régnait une petite violence quotidienne. Vols, grèves des débardeurs<sup>58</sup>, bagarres entre matelots<sup>59</sup> ou entre dockers<sup>60</sup> rythmaient la vie portuaire. D'où la nécessité d'exercer une surveillance spéciale.

## 22 Voilà les flics !

Depuis au moins 1858, une force spéciale avait la charge de policer les quais de Montréal durant la saison de navigation<sup>61</sup>. La surveillance des hommes et des marchandises du port représentait une responsabilité supplémentaire que la police de la ville aurait été bien incapable d'assumer<sup>62</sup>. La Police riveraine avait néanmoins fort à faire avec la seule zone des docks pour juridiction<sup>63</sup>. Généralement assermentée autour du 1<sup>er</sup> mai et dissoute fin novembre<sup>64</sup>, elle ne perdait pas de temps et effectuait ses premières arrestations le matin suivant la journée de son assermentation<sup>65</sup>.

Montréal et Québec étaient les deux seuls ports du Dominion à disposer de telles forces spéciales.

*« A Harbor Police Force is maintained only at Montreal and Quebec, and the tonnage of three cents per ton on vessels entering these ports, is designed to maintain the police force at such ports, without being a charge on the general revenues of the country<sup>66</sup> ».*

Toutefois, l'équivalent existait déjà à New York<sup>67</sup>, ainsi que dans les principaux ports de Grande-Bretagne. Les forces portuaires britanniques furent étendues et réorganisées par le *Harbours, Docks*

---

<sup>58</sup> *La Patrie*, 18 mai 1880, *La Patrie*, 21 août 1880.

<sup>59</sup> *La Patrie*, 25 juin 1880.

<sup>60</sup> *La Patrie*, 27 septembre 1880. Une rixe entre dockers canadiens et irlandais implique près de 80 personnes (*La Patrie*, 13 mai 1880).

<sup>61</sup> *Le Pays*, 19 janvier 1859.

<sup>62</sup> *Owing to the fact that the city authorities of Montreal were not able to assume police protection on the wharves [...] (Sessional Papers, 53, no.16, 1890).* En temps de crise, la police du port peut agir comme force supplétive à la police urbaine. En témoigne son action lors des émeutes qui éclatèrent durant l'épidémie de variole de 1885 (Jean-Philippe Warren, *Honoré Beaugrand : La plume et l'épée (1848-1906)*, Montréal, Éditions Boréal, 2015, p. 324).

<sup>63</sup> *« It is thus shown that the Harbor Commissioners have an entirely separate and independent jurisdiction from that of the city of Montreal ; they in fact levy tonnage and wharfage dues on all vessels entering the harbor. Their limits are guarded by a separate police. I am informed that the city police are not even allowed to make an arrest on the wharves. They are interposed between the city and the river » (The Montreal Law Reports, vol. III, Montréal, The Gazette printing Co., 1887, p. 182).*

<sup>64</sup> En 1873, la force est en fonction du 22 avril au 30 novembre (*Sessional Papers*, no. 8, Appendix no. 13, 1873). En 1883, la force est assermentée le 1er mai et dissoute le 1er décembre (*L'Étendard*, 2 mai 1883).

<sup>65</sup> *L'Étendard*, 4 mai 1883.

<sup>66</sup> *Sessional Papers*, no. 47, 1870. Pour plus de détails, voir : *Acts of Parliament of Canada*, 31 Victoria, 7, chapitre 62, 1868.

<sup>67</sup> Christopher Klein, *Strong Boy: The Life and Times of John L. Sullivan, America's First Sports Hero*, Gilford, Lyons Press, 2013, p. X.

*and Piers Clauses Act* de 1847<sup>68</sup>. Au Canada, le caractère saisonnier de la navigation sur le Saint-Laurent explique peut-être cet état des faits. Les ports des Maritimes, comme Halifax, étant libre de glace à l'année, l'activité portuaire n'y cesse jamais complètement et la surveillance du port devait être considérée comme faisant partie de la tâche normale de la police locale.

De juridiction fédérale, la police riveraine relevait directement du ministère de la Marine et des Pêcheries, qui accordait une attention certaine à sa bonne marche.

*Police du port.* – M. William Smith, assistant du ministère de la Marine, a visité samedi le poste de la police du port et après avoir examiné les armes et les accoutrements il parcourut les quais dans toute leur longueur. Il eut une entrevue avec Son Honneur le maire et celui-ci l'assura que les autorités de la ville seraient toujours prêtes à prêter leur concours à la police du gouvernement pour maintenir l'ordre sur les quais<sup>69</sup>.

Sa mise en service devait être synchronisée le plus possible avec l'ouverture du port et l'arrivée du premier navire océanique, autrement les intérêts maritimes se trouvaient vulnérables<sup>70</sup>. À ce sujet, un échange animé éclate à la Chambre des Communes entre deux pères de la Confédération, tous deux députés des provinces maritimes. Charles Tupper (1821-1915), futur premier ministre, alors ministre de la Marine et des Pêcheries est piqué au vif par l'interpellation de Peter Mitchell (1824-1899), alors libéral indépendant, qui avait déjà occupé le même portefeuille dans le premier cabinet Macdonald.

Mr. MULOCK. Before the Orders on the Day are proceeded with further, I wish to call the attention of the hon. the Minister of Marine and Fisheries to a matter concerning which I have just received a telegram. I am sure he will give it prompt attention.

“Montreal, 30<sup>th</sup> April 1889. 8.15 p.m.”

“Several vessels arriving here and no harbor police sworn in yet. Considerable inconvenience arise.”

Mr. TUPPER. So far as my information goes, this time of the year is not the time the harbor police are usually sworn in, and no great damage will occur in consequence of their not being sworn in, as the vessels can arrive and discharge their cargoes and take other cargoes and leave, without the necessity of the police being present. Arrangements are being made in the usual way to have the policemen sworn in, and they will be sworn in in a day or two.

Mr. MITCHELL. This is a most extraordinary statement. Vessels are arriving in port, and the hon. gentleman states this is not the usual time to swear in the police. The

---

<sup>68</sup> *The Harbours, Docks, and Piers Clauses Act 1847*, articles 79 et 80. Le texte est disponible dans son intégralité sur le site : <http://www.legislation.gov.uk>

<sup>69</sup> *La Patrie*, 24 Mai 1880.

<sup>70</sup> « Des voyous ont déjà pris possession des quais et de la promenade sur la digue. Si la police n'est pas réorganisée au plus vite il y aura dans le port des scènes de désordre » (*La Patrie*, 2 mai 1889).

police are generally sworn in, and if not they ought to be as soon as navigation opens, as they are wanted from the time the first vessel arrives. To talk about vessels arriving and leaving without the services of the police being necessary is only deluding the House. Their services are required every day after the opening of navigation, and the hon. gentleman ought to know his business better.

Mr. TUPPER. There is no occasion for impertinence of that kind when I answer an hon. gentleman. The hon. gentleman is out of order.

Mr. MITCHELL. There is occasion to keep the hon. gentleman right<sup>71</sup>

La *Montreal Water Police* se retrouve jusque dans la correspondance de John A. Macdonald. Dans une lettre adressée au premier ministre, James Colledge Pope (1826-1885), de l'Île-du-Prince-Édouard, ministre de la Marine et des Pêcheries de 1878 à 1882, réagit aux rumeurs voulant que le beau-frère d'un certain député des Maritimes (non identifié) soit nommé chef de la *Water Police*. Pope se porte à la défense du chef actuel, George Murphy. Il soutient que Murphy est un homme de qualité, extrêmement capable et que la ville de Montréal serait perdante s'il devait être remplacé. Sir Macdonald en prit bonne note<sup>72</sup>. George Murphy demeura en poste jusqu'à la dissolution permanente de la force, en 1890<sup>73</sup>.

Lors de la saison de navigation de 1868, la force se composait d'un inspecteur chef et de trente-sept hommes, puis de vingt-quatre hommes seulement<sup>74</sup>, nombre qui ne fluctuera que marginalement par la suite<sup>75</sup>. Ottawa fera la sourde oreille aux suppliques répétées de Charles-Joseph Coursol (1819-1888), commissaire à la Police du Dominion, qui exigeait régulièrement une hausse des effectifs de la *Water Police*<sup>76</sup>. Ses doléances étaient devenues si prévisibles qu'il s'en excusait auprès du ministère. Il admet qu'après vingt ans de service, leur régularité doit être devenue lassante<sup>77</sup>. Ses successeurs reprendront les réclamations de Coursol en faveur d'une hausse

---

<sup>71</sup> *Official Report of the Debates, House of Commons*, vol. 2, tome 28, 30 avril 1889, p. 1687.

<sup>72</sup> ANC, *Sir John A. Macdonald Papers*, vol. 353, p. 163064-163067. La lettre est datée du 30 Décembre 1878.

<sup>73</sup> *Sessional Papers*, no. 16, 1890. « *A number of the old harbor police have been engaged as private watchmen by the shippers* » (*The Daily Witness*, 1<sup>er</sup> mai 1890).

<sup>74</sup> *Sessional Papers*, no. 47, 1870.

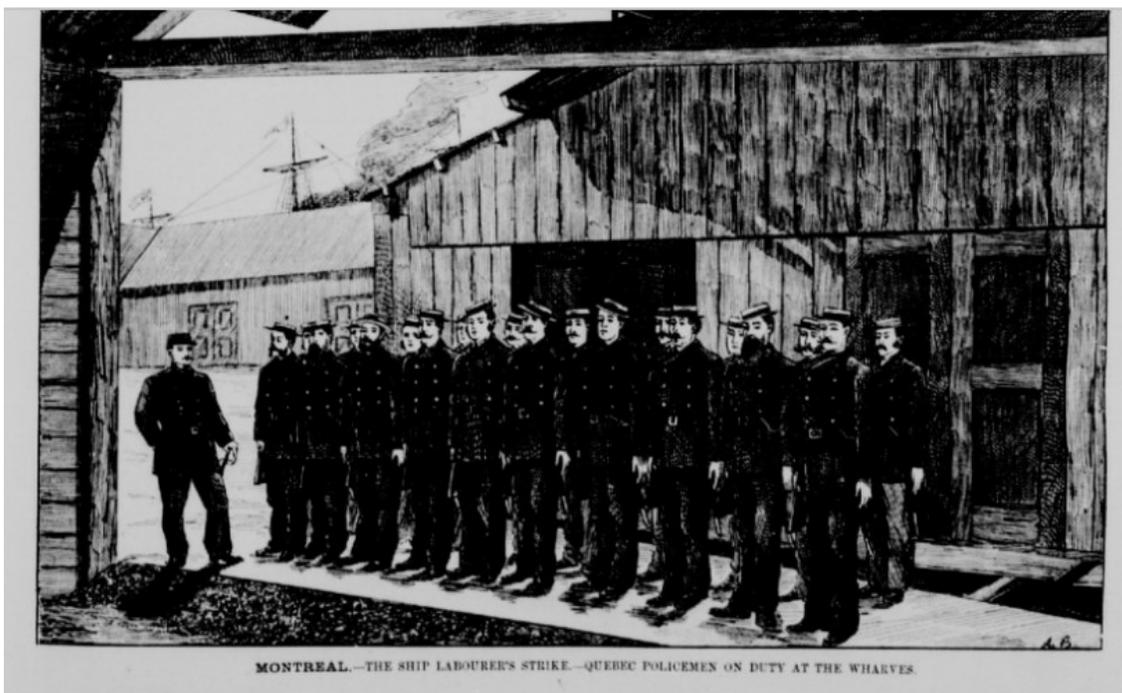
<sup>75</sup> *Sessional Papers*, 1873-1890. Sous le Canada-Uni, la force semble avoir été beaucoup plus nombreuse, comptant entre 50 et 60 agents (*Le Pays*, 19 janvier 1859).

<sup>76</sup> « *The docks have been extended, making it still more difficult to give the required protection, and I have again to bring to your notice the necessity of an addition to the number of constables. Complaints are constant of depredations that might have been prevented had there been more men to cover the extended patrol, and the public most unjustly seem to censure the police for inefficiency, while the actual cause is insufficiency* » (*Sessional Papers*, no. 5, Appendix no. 32, 1876).

<sup>77</sup> « *I have, I am sorry to say, to repeat my annual statement that the number of constables composing the Montreal Water Police are insufficient for the duties they have to perform* » (*Sessional Papers*, no. 5, Appendix no. 65, 1877).

de personnel avec plus de succès<sup>78</sup>. Cependant au parlement d'Ottawa, des députés québécois prennent parole en faveur de la police riveraine<sup>79</sup>. D'abord vingt-cinq, puis trente hommes de troupe, seront accordés respectivement en 1880<sup>80</sup> et 1881<sup>81</sup>, sans pour autant suffire à la demande<sup>82</sup>.

### Illustration n° 2 : Contingent de la Police Riveraine de Québec



Cette gravure représente un contingent de la *River Police* de Québec, dépêché à Montréal lors d'une grève des journaliers du port à l'été 1881. Les uniformes de la force montréalaise étaient similaires. Remarquez le port du chapeau, semblable à un canotier et non de la casquette. Les constables de la *Montreal Water Police* étaient en effet coiffés d'un chapeau « à la brésilienne », plus commode sous le soleil d'été.

Au printemps 1883, la force se composait désormais d'un inspecteur, d'un chef, de trois sergents, d'un sous-sergent et de vingt-quatre hommes, nombre qu'on espérait porter à trente au cours de la

<sup>78</sup> *Sessional Papers*, no. 1, Appendix no. 72, 1878.

<sup>79</sup> Il s'agit de Michael Patrick Ryan (1825-1893) et de Philippe Baby Casgrain (1826-1917) (*Debates of the House of Commons of the Dominion of Canada*, 1880, vol. IX, p. 1678).

<sup>80</sup> *Sessional Papers*, no. 11, Appendix no. 38, 1881.

<sup>81</sup> *Sessional Papers*, no. 5, Appendix no. 33, 1882.

<sup>82</sup> *Sessional Papers*, no. 9, Appendix no. 40, 1885.

saison<sup>83</sup>. Les agents de la police riveraine possédaient un uniforme officiel<sup>84</sup> facilement identifiable, avec bottes<sup>85</sup>, imperméables de fonction pour les jours de pluie<sup>86</sup> et même des mitaines et des toques de fourrures pour la froidure de novembre<sup>87</sup>. Nonobstant le prestige de l'uniforme, leur solde était maigre<sup>88</sup>. Leur salaire journalier d'abord de 1,50 \$ a ensuite été réduit à 1 \$ en 1879<sup>89</sup>. Une baisse qui a incité des hommes d'expérience à quitter la force<sup>90</sup>.

Son quartier général était établi sur la rue des Sœurs Grises<sup>91</sup> avant de déménager dans le sous-sol de l'immeuble des Commissaires du Havres, rue de la Commune, en plein cœur de l'action<sup>92</sup>. Suite à une série de crues printanières qui inondèrent leurs locaux, le poste fut finalement déplacé dans un ancien entrepôt au 185-186 *Common Street*, face au fleuve<sup>93</sup>. En plus de bureaux, la *Water Police Station* abritait des cellules pour l'incarcération temporaire des contrevenants. Les matelots arrêtés restaient généralement derrière les barreaux jusqu'à leur comparution devant un juge. Dans le cas d'offenses très mineures, ils étaient parfois relâchés après quelques heures. Une nuit à l'ombre ne devait pas être d'un grand confort puisque les cellules du postent étaient, de l'aveu même de la police portuaire, insalubres<sup>94</sup>. Si les conditions sanitaires de détentions laissaient fortement à désirer, les prisonniers ont néanmoins bénéficié d'un minimum de considération de la part de leurs geôliers. La police du port leur fournissait des repas<sup>95</sup> et défrayait les honoraires d'un médecin lorsque la condition d'un détenu nécessitait une assistance médicale<sup>96</sup>.

---

<sup>83</sup> *L'Étendard*, 2 mai 1883. Les effectifs de la police riveraine ne semblent avoir fluctué que marginalement de 1870 à 1888. À titre de comparaison, la police de Montréal comptait 70 agents en 1862, la majorité affectée au quart de nuit de 17h à 3h30 (Daniel Dicaire, *Police et société à Montréal au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle*, Mémoire de Maîtrise, Département d'histoire, UQAM, 1990, p. 72-74). À Québec, les trois quarts des agents étaient canadiens-français, au grand dam d'une partie de la bourgeoisie anglo-montécalaise (*La Minerve*, 8 août 1869). À Montréal, la partie anglo-saxonne devait être davantage représentée. Par exemple, on dénombre un connétable Manning (*La Minerve*, 2 juillet 1868), un Flanagan (*La Minerve*, 10 juillet 1868), mais aussi un Noël, Bienvenu et Grandschamps à côté d'un Wallace, Green et Cunningham (*La Patrie*, 2 mai 1889).

<sup>84</sup> *Sessional Papers*, no. 8, 1873. Les agents devaient avoir fière allure avec leurs vestes de serge bleue et leurs chapeaux « à la brésilienne » (*Sessional Papers*, no. 3, Appendix no. 21, 1879).

<sup>85</sup> « La Police du port vient de recevoir ses bottes, il était temps » (*La Patrie*, 24 juillet 1880).

<sup>86</sup> *La Patrie*, 11 mai 1880.

<sup>87</sup> *The Daily Witness*, 28 août 1880.

<sup>88</sup> *Sessional Papers*, no. 5, Appendix no. 9, 1872.

<sup>89</sup> *La Patrie*, 8 mai 1880.

<sup>90</sup> « Résignation. – M. J. Cumber, depuis cinq ans membre de la police riveraine, a donné sa résignation pour accepter une position plus rémunérative [sic] » (*La Patrie*, 16 septembre 1879).

<sup>91</sup> *The Daily Witness*, 16 juillet 1874.

<sup>92</sup> *Sessional Papers*, no. 1, Appendix no. 72, 1878.

<sup>93</sup> *Sessional Papers*, no. 11, Appendix no. 37, 1886.

<sup>94</sup> *Sessional Papers*, no. 5, 1871. Je n'exclus pas que les conditions déplorables de détention aient pu être exagérées dans ce rapport dans le but d'inciter le gouvernement fédéral à financer d'avantage la police riveraine.

<sup>95</sup> *Sessional Papers*, no. 8, Appendix no. 15, 1873.

<sup>96</sup> *Sessional Papers*, no. 5, Appendix no. 15, 1875.

En plus de protéger le commerce, la *Water Police* remplissait d'autres fonctions dont assurer le maintien de la paix sur les docks.

*Valuable services have been rendered by the force, of which there is no record, though, in themselves, contributing largely to the public benefit. I allude to the intervention between disputing and contending parties on the brink of committing assaults, &c., it being enforced that it is more essential to prevent a breach of the peace than to make arrests after it has been broken. Daily assistance has to be rendered to captains of vessels or their executive officers in maintaining order on board. The searching for absent seamen is another duty devolving upon them. The deserters, when found, being taken to their respective ships<sup>97</sup>.*

Pour mener à bien ces diverses tâches, on recherchait des hommes courageux et fermes, dotés de discernement et faisant preuve de discrétion<sup>98</sup>. Dans son rapport annuel au ministre de la Marine et des Pêcheries, le chef de la police témoignait de l'efficacité et de la bonne conduite de l'ensemble des hommes à son service<sup>99</sup>. Cette affirmation n'est pas gratuite, car elle est concomitante d'un réel travail de contrôle du comportement des effectifs. En 1868, un des hommes de la police riveraine avait coutume de s'enivrer solidement dans l'exercice de ses fonctions. Les journaux en ayant eu vent, l'homme fut promptement destitué. Mais le mal était fait et la réputation de la police riveraine en avait souffert<sup>100</sup>. Par la suite, pour s'assurer du comportement exemplaire des hommes, on a accordé une récompense pour bonne conduite de 10 cents *per diem*, payés aux constables à la clôture de la saison de navigation<sup>101</sup>. Pourtant, l'année suivant l'introduction de cette mesure, un autre agent de la police riveraine, Daniel Kernan, s'était déshonoré en arrêtant sans motif valable un citoyen sans histoire, Edward Maypotter. De surcroît, monsieur Maypotter et son épouse avaient été insultés et brutalisés par le constable Kernan qui fut condamné à 10,50 \$ d'amende par le Recorder mais qui put demeurer en poste<sup>102</sup>.

## **Arsenal flottant**

Les constables de la police portuaire semblent avoir été remarquablement bien équipés pour faire face à tous marins fauteurs de troubles. En plus d'une matraque, les agents étaient en effet armés

---

<sup>97</sup> *Sessional Papers*, no. 5, Appendix no. 10, 1871.

<sup>98</sup> « *It will be readily understood that men who are placed in such situations have to be chosen as well for courage and firmness, as for judgement and discretion* » (*Sessional Papers*, no. 5, Appendix no. 9, 1872).

<sup>99</sup> *Sessional Papers*, no.8, Appendix no. 13, 1873.

<sup>100</sup> *La Minerve*, 16 juin 1868.

<sup>101</sup> *Sessional Papers*, no. 8, 1873.

<sup>102</sup> *The Daily Witness*, 16 juillet 1874.

de révolvers<sup>103</sup>. Ils étaient aussi entraînés au tir à la carabine et au maniement de la baïonnette<sup>104</sup>. Pour augmenter sa puissance de feu, la force constabulaire a même cru bon s'équiper de carabines à répétition Spencer<sup>105</sup> dont la réputation meurtrière, acquise lors de la Guerre de Sécession et des Guerres Indiennes, n'était plus à faire. De l'autre côté de l'Atlantique, leurs homologues britanniques arpentaient les sombres ruelles de Londres et les docks de Wapping n'étaient armés que d'une crécelle, plus tard remplacée par un sifflet, et d'un solide bâton<sup>106</sup>. En plus de cet arsenal, les constables se devaient de posséder un solide sang-froid allié à une poigne d'acier<sup>107</sup> :

*Arrestation et vol.* – Peter White, journaliste, a été arrêté samedi pour avoir percé un tonneau d'eau-de-vie, qui se trouvait sur un quai, près de la douane. Au moment où les constables de la police riveraine le conduisaient au poste, une bande de malfaiteurs l'encouragèrent à offrir de la résistance, mais les constables avaient le poignet solide et ne lâchèrent leur prisonnier que dans la station. Le propriétaire de la goëlette [sic] *Aurora*, qui se trouvait dans la foule au moment de l'arrestation, s'est fait enlever sa montre et sa chaîne<sup>108</sup>.

Même si on conçoit difficilement que le port de Montréal ait été aussi brutal que le Far West, il est clair que la police riveraine, avec son air martial, n'entendait pas à rire. Même lorsque leur vie semblait en danger, ces hommes démontraient tout l'aplomb de vieux briscards<sup>109</sup>. En face de la *Water Police*, la plupart des matelots débarqués à terre ne possédaient souvent rien d'autre que leurs poings et peut-être un canif<sup>110</sup>. Après tout, le terme anglais *jackknife* (couteau pliant), servait à l'origine à désigner le type de couteau porté spécifiquement par les marins. *Jack* étant le nom générique dont on affublait ces derniers<sup>111</sup>. Ce à quoi pouvaient s'ajouter quelques armes de fortune,

---

<sup>103</sup> *Sessional Papers*, no. 3, 1879.

<sup>104</sup> « *The Force has gone through a course of instruction in some of the simple movements, and in the use, &c., of the Snider rifle and sword [épée-baïonnette]* » (*Sessional Papers*, no. 1, Appendix no. 72, 1878).

<sup>105</sup> *Sessional Papers*, no. 3, 1879 et *The Daily Witness*, 14 septembre 1874.

<sup>106</sup> La police londonienne, les bobbies, telle que réorganisée par le gouvernement de Robert Peel n'était pas armée. (<http://www.nationalarchives.gov.uk/education/candp/prevention/g08/g08cs2.htm>)

<sup>107</sup> Deux agents âgés d'environ 70 ans et devenus trop faible pour remplir leur fonction ont été mis à la retraite (*Debates of the House of Commons of the Dominion of Canada*, 1880, Vol. IX, p. 1677-1678).

<sup>108</sup> *La Patrie*, 8 septembre 1879.

<sup>109</sup> Une violente émeute entre débardeurs en grève et forces de l'ordre leur donna l'occasion de se signaler. « *It is a matter of congratulation that no lives were lost, and this in a great measure is due to the coolness and discipline of the men, though Chief Murphy and several men were hurt (two very seriously, one of whom has since died), and most of them struck with stones. They kept their temper, firing over the heads of, rather than at their assailants* » (*Sessional Papers*, no. 5, Appendix no. 33, 1882).

<sup>110</sup> « [Deux matelots] sont venus au poste de la police du port réclamer les couteaux qu'on leur avait enlevés lors d'une arrestation précédente. Comme aucune accusation n'avait été portée contre eux, on les laissa partir en liberté » (*La Patrie*, 19 août 1880).

<sup>111</sup> « *Jack.* – Also the name by which sailors are spoken of generally. *Jack-knife.* A knife slung by a lanyard and worn by sailors. A knife that closes, in contradistinction to a sheath-knife » (William Clark Russell, *Sailors' Language : A Collection of Sea-terms and their Definitions*, Sampson Low, Marston, Searle & Rivington, Londres, 1883, p. 73-74).

pierres ou bouteilles ramassées en chemin. Toutefois, certains marins possédaient un arsenal un peu plus élaboré. Certains se baladaient avec un coup de poing américain dans les poches<sup>112</sup>, d'autres préféraient le couteau poignard<sup>113</sup>, genre de couteau de chasse, bien que ces armes fussent prohibées. Pour possession d'un couteau poignard, des contrevenants ont été condamnés à 15 jours de prison<sup>114</sup>. Étrangement, la possession d'une arme à feu semble avoir été moins sévèrement réprimandée, puisqu'un contrevenant arrêté seulement deux semaines plus tard avec un revolver chargé fut condamné à deux jours de prison ou d'une amende de 30 \$, réduite ensuite à 20 \$<sup>115</sup>. Du reste, il semble avoir été tout à fait exceptionnel qu'un matelot trimbale une arme à feu<sup>116</sup>. En effet, sur les navires de la marine marchande, la possession de telles armes était strictement limitée au capitaine et à ses officiers pour décourager les mutineries et autres actes d'insubordination<sup>117</sup>. Dans un port où non seulement des débardeurs<sup>118</sup>, mais même un vendeur de journaux de neuf ans possède un pistolet chargé<sup>119</sup>, les marins avec leurs gros bras ressemblent à des matamores, curieusement vulnérables, quoique toujours capables d'effaroucher les représentants de la bourgeoisie, tel ce promeneur américain distingué en visite dans le quartier du port qu'on rencontre dans *Montreal by Gaslight*. À chaque pas, sa main se resserre un peu plus sur la crosse de son revolver, à mesure qu'il se rapproche des docks<sup>120</sup>. Comme nous le verrons ultérieurement, des marins décidés à semer la pagaille, qu'ils soient armés ou non, pouvaient poser de réels problèmes aux forces de l'ordre.

Dans ce chapitre nous avons que les quais étaient en proie à une petite criminalité rampante. Les marins pouvaient être à la fois acteurs et victimes de cette violence de tous les jours. Ils formaient donc un groupe hautement suspect aux yeux des autorités. Pour cette raison, une force de police spéciale était mise sur pied durant la saison de navigation pour surveiller le port.

---

<sup>112</sup> *The Daily Witness*, 3 septembre 1874.

<sup>113</sup> *La Patrie*, 31 août 1880.

<sup>114</sup> *La Minerve*, 1<sup>er</sup> septembre 1880.

<sup>115</sup> *La Patrie*, 14 et 16 septembre 1880.

<sup>116</sup> Les journaux rapportent de nombreuses affaires concernant des armes à feu, je n'en ai vu aucune concernant des marins, alors que le crime apparaît presque comme monnaie courante. Dès cinq individus arrêtés sous ce prétexte pour le seul mois de mai 1878, aucun n'est un marin (*The Daily Witness*, 2, 9, 13 et 25 mai 1878). Autres affaires de possession d'armes à feu : *La Patrie*, 2 août 1879 et 18 août 1879.

<sup>117</sup> Eric Sager, *Seafaring Labour (...)*, p. 183-184.

<sup>118</sup> *Sessional Papers*, no. 1, Appendix no. 72, 1878.

<sup>119</sup> *La Patrie*, 16 septembre 1879. L'Année suivante, le même journal se plaint de la prolifération des armes à feux. « On entend presque toutes les nuits des détonations d'armes à feu dans la ville. Gare à ceux qui seront arrêtés » (*La Patrie*, 25 août 1880).

<sup>120</sup> *Montreal by Gaslight*, 1889, p. 111.

## Chapitre 3 : Escale à la taverne

*Some of the vilest, lowest, and most infamous corner gin-mills, low groggeries, and shebeens in the world are licensed by Her Majesty's government to ruin their fellow-men, body and soul. In these places the drunkard's money is never refused – the child is as welcome as the man. These dens blot the city's face. They are a shame and a disgrace. They must go.*

- Anonyme, *Montreal by Gaslight*, 1889, p. 77.

### À boire

Une fois l'ancre jetée, un stéréotype concernant les marins se confirme : nombre d'entre eux descendent à terre pour faire bombance. À Montréal, les tavernes du bord de l'eau sont sans doute les lieux privilégiés où la culture maritime trouve refuge. Il existe une gamme d'établissements où les marins entrent en contact avec la population des quais. Nourries d'alcool, les frictions entre les hommes pouvaient dégénérer en bagarres. La présence des marins dans ce contexte volatil faisait du quartier du port un endroit à éviter pour les citoyens de bonnes mœurs.

Le métier de marin étant notoirement dangereux, il est concevable qu'on ait voulu célébrer dignement la traversée à bon port. D'ailleurs, ils n'en font pas de secrets<sup>1</sup>. Certains s'enivrent même dès que la première occasion se présente. Comme cet homme du *Tourmaline*, un navire de guerre, arrêté dans un état d'ivresse déplorable en plein après-midi, après que leur capitaine ait accordé une unique journée de congé à terre<sup>2</sup>. D'ailleurs, pour la police du port, l'arrivée des navires de l'océan est directement liée à celle du démon de l'ivresse et aux délits usuels qui y sont associés<sup>3</sup>. Cet alcool n'était ordinairement pas consommé dans les rues ou à bord, mais dans des lieux spécialisés, les tavernes. C'est là que ceux qu'on décrit comme des êtres dépensiers et indolents vont se délester de leur paie<sup>4</sup>.

Les cabarets du bord de l'eau sont des lieux volontiers associés à la sociabilité des marins. Depuis au moins le 17<sup>e</sup> siècle, les villes portuaires ont la réputation d'être des endroits où l'alcool coulait à flots<sup>5</sup>. Les dockers aussi contribuaient à cet état des choses, eux qui partageaient avec les marins

---

<sup>1</sup> Gérard Harvey, *Marins du Saint-Laurent*, Montréal, Éditions du Jour, 1974, p. 31. Eric Sager, *Ships and Memories: Merchant Seafarers in Canada's Age of Steam*, Vancouver, UBC Press, 1993, p. 114-115.

<sup>2</sup> *La Patrie*, 4 et 8 septembre 1879.

<sup>3</sup> « *The evil of drunkenness and usual misdemeanors* » (*Sessional Papers*, no. 1, Appendix no. 72, 1878).

<sup>4</sup> Michel Renouard, *Joseph Conrad*, p. 49-50.

<sup>5</sup> Craig Heron, *Booze : A Distilled History*, Toronto, Between the Lines, 2003, p. 32-39.

la réputation d'une consommation excessive d'alcool. Le rapport intime des hommes du port avec la bouteille n'est pas un simple détail folklorique, il faisait partie de leur identité maritime distincte. En effet, dans les milieux portuaires, manières de boire et manières de vivre étaient indissociables<sup>6</sup>.

À Montréal, on n'avait pas à marcher longtemps pour dénicher un établissement vendant de l'alcool. Même ignorant tout de cette ville dans laquelle ils débarquaient, les marins n'avaient aucune difficulté à trouver où étancher leur soif. Les tavernes se succédaient sur le front portuaire ; mais en fait, c'est toute la ville qui était parsemée de débits de boisson, légaux et illégaux<sup>7</sup>. Dans sa monumentale et anecdotique histoire de Montréal, Robert Rumilly note, en passant, qu'avec le développement du port, les bouges à matelots fleurissent près des quais et que John Dougall, dans le *Witness*, est à peu près seul à s'en scandaliser<sup>8</sup>. En 1880, avec 671 maisons licenciées à vendre de la boisson enivrante en plus de 92 hôtels ou auberges, on avait vraiment l'embaras du choix<sup>9</sup>. Plusieurs aubergistes, flairant sûrement la bonne affaire, n'hésitaient pas à braver les autorités et ouvrir leurs établissements le dimanche<sup>10</sup>, ou à les tenir ouverts après 11 heures le samedi<sup>11</sup> et ce malgré des descentes sporadiques de la part de la police<sup>12</sup>.

### Une croisière dans les bas-fonds

Il est difficile de suivre le parcours des marins en goguette et d'associer leurs lieux de sociabilité à des établissements précis. De même, une bonne part de leurs activités une fois passées les portes du saloon se perd dans le brouillard de la fumée des pipes<sup>13</sup>. L'opuscule *Montreal by Gaslight* nous servira de phare. Publié anonymement en 1889, à l'intention de ceux qui souhaiteraient naviguer entre ces établissements et croiser à travers le houleux *nightlife* de l'époque victorienne, *Montreal by Gaslight*, veut jeter un éclairage sur le côté sombre de la métropole. Le thème des bas-fonds est alors en vogue des deux côtés de l'Atlantique<sup>14</sup>. L'écrivaine socialiste britannique Margaret Harkness publie la même année *In Darkest London*, où elle décrit les horreurs du quartier

---

<sup>6</sup> Jean-Pierre Castelain, *Manières de vivre manière de boire : alcool et sociabilité sur le port*, Paris, Éditions Imago, 1989, p. 7.

<sup>7</sup> Heron estime à environ 800 le nombre de débits de boissons illégaux à Montréal dans les années 1860 (Craig Heron, *Booze (...)*, p. 106).

<sup>8</sup> Robert Rumilly, *Histoire de Montréal*, Tome II, 1970, p. 351.

<sup>9</sup> *La Patrie*, 7 août 1880. En 1887, on compterait jusqu'à 1400 (!) établissements licenciés à vendre de l'alcool, un pour 150 habitants (*Montreal by Gaslight*, 1889, p. 71).

<sup>10</sup> *La Minerve*, 13 mai 1868.

<sup>11</sup> *La Minerve*, 7 juillet 1868.

<sup>12</sup> *Montreal Evening Star*, 16 octobre 1869.

<sup>13</sup> On a retrouvé dans les poches d'un jeune matelot décédé à Montréal un cigare et du tabac à chiquer (*The Daily Witness*, 5 novembre 1874).

<sup>14</sup> Dominique Kalifa, *Les bas-fonds: histoire d'un imaginaire*, Paris, Éditions du Seuil, 2013.

Whitechapel, que Jack l'Éventreur vient de rendre tristement célèbre<sup>15</sup>. L'année suivante William Booth, fondateur de l'Armée du salut, signe *In Darkest England and the Way Out*. Plus subtil, le titre de l'ouvrage montréalais évoque la noirceur au lieu de la nommer. On joue plutôt sur la symbolique, puisqu'il peut s'agir aussi bien d'une plongée dans l'obscurité que dans les ténèbres.

Avant de plonger, cette mise en garde : « *Montreal has indeed its seamy side; and the young and inexperienced will do well to read and profit by another's knowledge, else their ignorance may cost them dear*<sup>16</sup> ». Sous couvert de moralisme, l'auteur prétend faire œuvre utile en informant les bons citoyens des périls secrets de leur cité. Pourtant, de longs passages de *Montreal by Gaslight* se lisent plutôt comme un guide touristique pour les âmes aventureuses qui souhaiteraient se perdre dans les méandres de l'*underworld* montréalais<sup>17</sup>. Si on s'y fie, les tavernes du bord de l'eau avaient une réputation particulièrement épouvantable. Elles étaient d'un tout autre genre que les saloons plus distingués « *where the vice has lost something of its evil*<sup>18</sup> ». Au contraire, elles rassemblaient les « *gin-mills* », « *low grogeries* » et « *shebeens*<sup>19</sup> » les plus abjects du monde, rien de moins<sup>20</sup>.

*They lie along the river form where drunken sailors, wharf-rats, and sunfish carouse and make merry. They can be found in the dark and narrow streets leading up from the river, where distilled poison and brewed rum are served out over dirty counters to dirtier men. [...] Along St. Paul Street dirty hotels are supported on the profits of their bars, and yawning steps lead down to cellar dives – low as to the character of their patrons, and vile as to quality of liquor sold. [...] What of the abominable saloons which thrive in the vicinity of St. Constant, St. Dominique, and St. Elizabeth Streets upon the immoral frequenters of the dens of infamy in the neighborhood. Many of them open at any hour, recall the worst days of New York when the Empire, the Cremorne, and the Sans Souci were in full blast. They see no hand-some women, no silken gowns : only broken down outcasts and cotton wraps. But the evil is there just the same*<sup>21</sup>.

Les descriptions de *Montreal by Gaslight* sont sans contredit stéréotypées. Elles s'apparentent à ce que l'on rencontre dans divers guides des bas-fonds, un genre qui prolifère à l'époque et s'applique

---

<sup>15</sup> John Law (Margaret Harkness), *In Darkest London*, Cambridge, Black Apollo Press, 2009.

<sup>16</sup> *Montreal by Gaslight*, 1889, p. 8.

<sup>17</sup> Dès 1869, dans *La Minerve*, on se plaignait d'une « baisse croissante de la moralité qu'il n'est plus possible de dissimuler (*La Minerve*, 16 juin 1869).

<sup>18</sup> *Montreal by Gaslight*, 1889, p. 76.

<sup>19</sup> « *Shebeen. – A low public house* » (William Clark Russell, *Sailors' Language : A Collection of Sea-terms and their Definitions*, Londres, Sampson Low, Marston, Searle & Rivington, 1883, p. 124).

<sup>20</sup> *Montreal by Gaslight*, 1889, p. 77.

<sup>21</sup> *Montreal by Gaslight*, 1889, p. 78-79.

à de nombreuses villes d'Europe, des États-Unis, et même d'Amérique du Sud<sup>22</sup>. La ville y est universellement décrite comme un endroit dangereux, plein de mystère. Je ne pense toutefois pas qu'il faille cantonner les descriptions de *Montreal by Gaslight* dans l'univers des représentations purement fantasmagoriques. Bien qu'ils suivent un cadre et un schéma bien établis par la littérature de ce type, ses exemples sont bel et bien tirés de la vie montréalaise. *A contrario*, les événements relatés dans un autre ouvrage de la même famille, *Awful Disclosures of the Hotel Dieu Nunnery of Montreal*, brûlot invraisemblable, sont de pures inventions<sup>23</sup> ».

### **Joe Beef et les tavernes du bord de l'eau**

Le nombre important de marins qui transitaient par Montréal explique que certains commerces se soient adaptés pour attirer cette clientèle de passage<sup>24</sup>. Les débits d'alcool du *sailortown* n'hésitaient pas à faire de la publicité en distribuant des coupons-rabais aux matelots. On a retrouvé l'un de ces tickets dans les poches d'un marin américain employé d'un steamer de la ligne *Dominion*, disparu sans avoir trinqué une dernière fois. Lors de l'enquête qui suivit sa mort subite, le coroner nota qu'il y était inscrit : « “Bon pour un verre a la baril [sic]” – Hôtel Cartier<sup>25</sup> ». Cette pratique publicitaire était répandue dans plusieurs grands ports internationaux. On distribuait de tels tickets, le plus souvent imprimées en anglais, dans des ports aussi lointains que le Cap-Vert, Kobe et Yokohama<sup>26</sup>. Le fait que ce billet ait été imprimé en français et non en anglais, *lingua franca* maritime<sup>27</sup>, laisse toutefois supposer que les matelots n'étaient pas l'unique clientèle visée. En effet, les établissements s'adressant exclusivement aux matelots étaient rares. Même dans un très grand *sailortown* comme celui de Liverpool, les guinguettes que fréquentaient les marins hauturiers étaient à peu près indistinctes des débits de boisson les plus vulgaires<sup>28</sup>.

Tout en les condamnant, *Montreal by Gaslight* établit néanmoins une hiérarchie entre les différents types d'établissements qui recevaient leurs faveurs. Le pire d'entre eux : *Joe Beef's Canteen*. Son

---

<sup>22</sup> Dominique Kalifa, *Les bas-fonds: histoire d'un imaginaire*, Paris, Éditions du Seuil, 2013 et Timothy J. Gilfoyle, *City of Eros: New York City, Prostitution, and the Commercialization of Sex, 1790-1920*, New York et Londres, W.W. Norton & Cie, 1992, p. 119-142.

<sup>23</sup> Timothy J. Gilfoyle, *City of Eros (...)*, p. 132. Texte pseudépigraphique signée Maria Monk, prétendue sœur de l'Hôtel Dieu, *Awful Disclosures* n'est en fait qu'un violent pamphlet anti-catholique camouflé en récit autobiographique (Maria Monk, *Awful Disclosures of the Hotel Dieu Nunnery of Montreal*, New York, Booksellers Generally, 1836).

<sup>24</sup> Voir photographie en annexe.

<sup>25</sup> *The Daily Witness*, 5 novembre 1874. Cet hôtel était probablement l'hôtel Jacques Cartier, ensuite connu sous le nom d'hôtel Nelson, aujourd'hui la bâtisse au 417-425 place Jacques Cartier, dans le Vieux-Montréal.

<sup>26</sup> Stan Hugill, *Sailortown*. Londres, Routledge & Kegan Paul Ltd, 1967, p. 329-330.

<sup>27</sup> Stan Hugill, *Ibid.*, p. XXI.

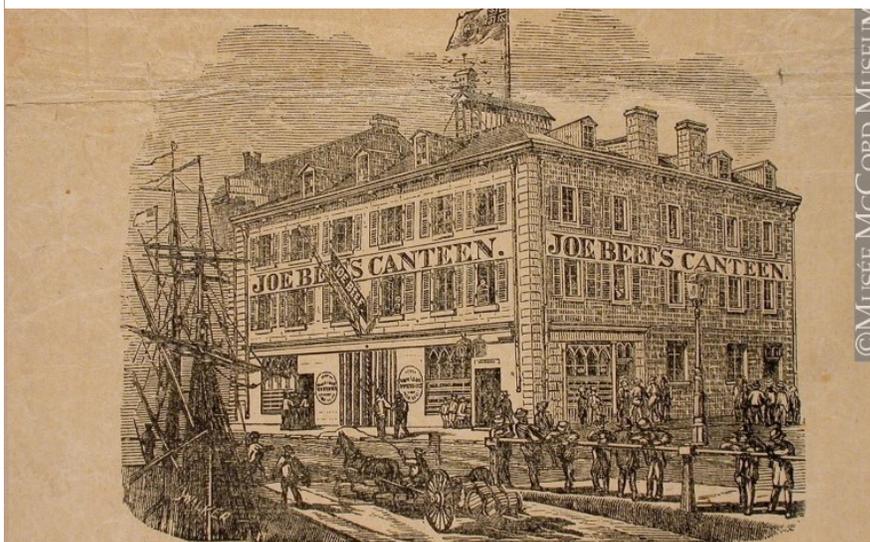
<sup>28</sup> Stan Hugill, *Ibid.*, p. 95-113.

odeur fétide annonçait de loin<sup>29</sup> cet endroit où frayait la lie urbaine, sorte d'antichambre de l'enfer<sup>30</sup>. On pouvait difficilement tomber plus bas.

*The only step further was to be found murdered on the wharf or dragged out of the gutter or the river, as might happen. It was the resort of the most degraded men. It was the bottom of the pit, a sort of cul-de-sac, in which thieves could be corralled. The police declared it valuable to them as a place where these latter could be run down<sup>31</sup>.*

De toutes les tavernes du front portuaire comme le *Neptune*, le *Star*, le *Liverpool* ou l'auberge de French Mary au coin de la Commune et Saint-Laurent, la cantine à Joe Beef était sans contredit la plus fameuse, ou la plus infâme, c'est selon ; sa réputation dépassant largement les frontières de la province<sup>32</sup>. Présumément, « tous les marins du monde connaiss[aient] la cantine de Joe Beef<sup>33</sup> ».

### Illustration n° 3 La cantine à Joe Beef, gravure vers 1885



Nos. 4, 5, & 6, Common Street, Montreal

La célèbre taverne était située juste à côté de l'actuel musée Pointe-à-Callière. Notez à gauche de l'image le voilier amarré en face de l'établissement.

Fréquenté non seulement par les matelots, mais aussi les dockers et les ouvriers en général, et évité comme la peste par la bonne bourgeoisie, sauf les soirs de *slumming*, Joe Beef est aussi la taverne

<sup>29</sup> « *Even at a distance, an odor unhuman and vile assails his nostrils* » (*Montreal by Gaslight*, p. 112).

<sup>30</sup> « *...seems the pathway down to Hell* » (*Montreal by Gaslight*, p. 115).

<sup>31</sup> *Montreal by Gaslight*, p. 119.

<sup>32</sup> Craig Heron, *Booze (...)*, 2003, p. 106.

<sup>33</sup> Clayton Gray, *Montréal qui disparaît*, Montréal, Librairie J.-A. Pony, Ltée, 1952, p. 16.

favorite des historiens. Grâce à un article classique de Peter DeLotinville, mainte fois reproduit par la suite<sup>34</sup>, Joe Beef est devenu en quelque sorte un lieu familier de l'historiographie canadienne, en particulier pour l'histoire sociale et urbaine. Avant de s'y rendre, mieux vaut toutefois prendre ses précautions. *Montreal by Gaslight*, suggère aux curieux de n'y aller qu'armé jusqu'aux dents<sup>35</sup>. L'endroit devait une bonne part de sa célébrité à la personnalité du tavernier, de son vrai nom Charles McKiernan (1835-1889)<sup>36</sup>, un personnage hors norme qui hante encore l'imaginaire<sup>37</sup>. Le lieu était à son image : accueillant, chaleureux, mais aussi viril et rude (*rough*). McKiernan, un vétéran de la guerre de Crimée, était sans contredit un gaillard coriace qui savait imposer le respect à ses clients les plus indociles. Il n'hésitait pas à intervenir lorsqu'éclataient des bagarres<sup>38</sup> et sortait lui-même les fauteurs de troubles de son établissement. Il aurait même déjà cassé le bras d'un buveur qui s'attardait un peu trop<sup>39</sup>. Aussi, Joe s'attirait la bienveillance des forces de l'ordre en venant à l'occasion, gourdin à la main, donner un coup de main à la police lors d'empoignades entre clients à la sortie de son établissement<sup>40</sup>. Une approche très volontaire qui l'exposait à des blessures<sup>41</sup>.

Les marins n'allaient pas chez Joe Beef seulement pour boire. Son établissement offrait le gîte et le couvert. La nourriture servie aux équipages durant la traversée étant, au mieux, monotone, on conçoit facilement qu'ils aient voulu améliorer leur menu ordinaire ; le ragoût de bœuf de Joe jouissant d'une certaine réputation<sup>42</sup>.

Chaque jour, l'aubergiste avait besoin de 200 livres de viande et de 300 livres de pain pour rassasier sa clientèle. Il s'approvisionnait grâce à sa ferme de Longue-Pointe. Bien sûr, toute cette nourriture

---

<sup>34</sup> Laurel Sefton MacDowell and Ian Radforth (dir.), *Canadian Working-Class History: Selected Readings*, Toronto, Canadian Scholars' Press Inc., 2006 et Francis R. Douglas and Donald B. Smith (dir.), *Readings in Canadian History: Post-Confederation*, Toronto, Thomson Nelson, 2006.

<sup>35</sup> *Montreal by Gaslight*, p. 111.

<sup>36</sup> Craig Heron, *Booze (...)*, 2003, p. 106.

<sup>37</sup> Le Joe Beef politiquement engagé a été l'inspiration d'une pièce de théâtre (David Fennario, *Joe Beef (A History of Pointe Saint Charles)*, Vancouver, Talonbooks, 1991), tandis que le Joe Beef aubergiste batailleur a inspiré la philosophie d'un restaurant réputé de la Petite-Bourgogne à Montréal, à qui l'on a donné son nom en hommage (David McMillan, Frédéric Morin et Meredith Erikson, *L'art de vivre selon Joe Beef*, Montréal, Parfum d'encre, 2011).

<sup>38</sup> « La bataille de lundi. – Lundi soir on a admis à l'hôpital général un homme ayant une blessure en arrière de la tête. Il se nomme Snowdon et affirme que c'est Joe Beef qui lui a infligé cette blessure pendant la bataille de lundi après-midi » (*La Feuille d'Étable*, 12 juin 1880).

<sup>39</sup> Joe Beef poursuit le *Witness* pour libelle, il l'a accusé d'avoir brisé le bras d'un client qu'il mettait dehors (*La Patrie*, 15 octobre 1879).

<sup>40</sup> *La Patrie*, 24 juillet 1879.

<sup>41</sup> Lors d'une rixe devant Joe Beef, l'aubergiste est blessé d'un coup de rasoir (*La Patrie*, 22 septembre 1880).

<sup>42</sup> Robert Rumilly, *Histoire de Montréal*, Tome III, Montréal, Fidès, 1972, p. 24.

était copieusement arrosée de bière ; il en servait environ 7 200 verres par semaine, à 5 ¢ chacun. À quoi s'ajoutait la vente d'alcool fort qui doublait son chiffre de vente<sup>43</sup>.

En plus d'y chercher le réconfort offert par l'alcool et un repas chaud, on venait chez Joe pour passer le temps. Pour divertir ses hôtes, Joe Beef possédait une petite ménagerie comprenant entre autres des perroquets et un ours qu'il n'hésitait pas à faire sortir de sa cage à la demande des visiteurs<sup>44</sup>. Les matelots étaient sans doute moins enclins à en être ébahis que les voyageurs de passage<sup>45</sup>. Certains revenaient des mers du Sud et une corvette française, *La D'Estrées*, qui fit escale à Montréal en 1868 possédait des ours enchaînés qui agissaient à titre de mascotte du bord<sup>46</sup>.

*The Great House of Vulgar People*, comme le claironnait son propriétaire, la cantine incarnait une part importante des bas-fonds de la cité victorienne. Un endroit vil pour ses détracteurs de la classe moyenne, Joe Beef était pour ses clients un bastion de la culture ouvrière et de ses valeurs de réciprocité et de convivialité<sup>47</sup>. L'ambiance multiethnique et multiconfessionnelle de la taverne<sup>48</sup> n'était sûrement pas pour déplaire aux marins, habitués à la mixité des équipages. Toujours là pour rendre service à la communauté du front portuaire, la cantine servait de clinique médicale du quartier. Les matelots blessés, ne sachant où aller, s'y rendaient pour recevoir des soins, bien que les remèdes de grand-mère de l'aubergiste aient beaucoup laissé à désirer<sup>49</sup>.

## The Horseshoe

La taverne *Horseshoe*, rue Saint-Sulpice, est représentative d'un autre type de saloon fréquenté par la gent matelotesque. Lorsqu'il lui rend visite, l'auteur de *Gaslight* y croise deux marins à la sortie, en haut d'un escalier. Leur démarche qui tanguent trahit leur ivresse. Ils sont si gris qu'ils sont incapables de se souvenir du chemin vers le port et finissent par débouler les marches en haut desquelles ils étaient juchés<sup>50</sup>. Le *Horseshoe* est une taverne, dans le sens plus strict du terme, où l'on vient surtout pour se divertir. Les matelots mélomanes<sup>51</sup> peuvent y écouter chanteurs et

---

<sup>43</sup> *Toronto Globe*, 14 avril 1876.

<sup>44</sup> Lors d'une démonstration, l'ours a failli blesser gravement le fils de 4 ans de l'aubergiste (*La Patrie*, 16 juin 1879).

<sup>45</sup> *Montreal by Gaslight*, p. 115 et Peter DeLottinville, « Joe Beef of Montreal: Working-Class Culture and the Tavern, 1869-1889 », *Labour/Le Travailleur* 8, 9 (Autumn/Spring 1981/82), p. 14.

<sup>46</sup> « ...deux oursons appartenant à l'équipage sont enchaînés sur le quai ; ils paraissent fort indifférents à l'affluence du public (*La Minerve*, 2 septembre 1868).

<sup>47</sup> Peter DeLottinville, *Op. cit.*, p. 10.

<sup>48</sup> DeLottinville, *Ibid.*, p. 18.

<sup>49</sup> DeLottinville, *Ibid.*, p. 19, *La Patrie*, 9 octobre 1880.

<sup>50</sup> *Montreal by Gaslight*, p. 98-99.

<sup>51</sup> Les matelots *Tourmaline* donnent un concert à bord (*Montreal Gazette*, 27 septembre 1876).

pianistes. On y parle aussi sport car ce cabaret était le quartier général des amateurs de boxe<sup>52</sup>, un sport populaire auprès des marins et symbolique des bas-fonds urbains<sup>53</sup>. Le barman est lui-même un ex-pugiliste, un atout en cas de bagarre<sup>54</sup>. Sans pour autant priser les vertus de l'établissement, *Gaslight* voit le *Horseshoe* d'un meilleur œil que Joe Beef.

*It is not for us to question the advisability of licensing such places as "The Horseshoe." It is true they are not of a high moral tone nor are they calculated to elevate the standard of social morality in the community ; but at least something can be said in their favor. Here the sailor and the wharf-hand is better off than if prowling the streets at the mercy of land-sharks male and female. He is not poisoned with vile liquor, but he can take his beer and smoke his pipe in peace at little cost. If there were no "Horseshoe," he might spend his money and ruin his health in some low drinking-den along the river front, or become the prey of some vile lodging-house keeper or female Harpy. [...] In short, it is not well but it might be worse<sup>55</sup>.*

Autrement dit, les saloons de ce type sont un moindre mal. Premièrement, les aubergistes y sont honnêtes. Ensuite, ils ne servent que de la bière, perçue comme bien moins nocive que le fort, cible favorite des *teetotalers* (abstèmes). Et finalement, on n'y trouve pas de femmes, signe d'un minimum de respectabilité. En effet, dans les villes, les seules représentantes du beau sexe à fréquenter les tavernes étaient presque toujours des filles publiques<sup>56</sup> ou à tout le moins de mauvaises réputations<sup>57</sup>.

### **C'est ma tournée !**

Pour Craig Heron, la taverne était au centre de cette sous-culture du célibat masculin, qui incluait le sport, le jeu, la bagarre et la recherche des plaisirs sexuels<sup>58</sup>, à laquelle la sous-culture maritime

---

<sup>52</sup> DeLottinville, *Op. cit.*, p. 12, note 9.

<sup>53</sup> Elliot J. Gorn, *The Manly Art : Bare-Knuckle Prize Fighting in America*, Ithaca, Cornell University Press, 1989, p. 182-183.

<sup>54</sup> *Montreal by Gaslight*, p. 101-105. Au 19<sup>e</sup> siècle, les marins entretiennent une certaine proximité avec la boxe. Tom King, champion d'Angleterre 1862-1864, était surnommé *The fighting sailor* à cause de son passé dans la Navy. C'est en se battant avec des marins lors de combats informels que Tom Mollineaux, vice-champion d'Angleterre à poings nus (1809), fit ses premières armes (Elliot Gorn, *The Manly Art (...)*, p. 35).

<sup>55</sup> *Montreal by Gaslight*, p. 104-105.

<sup>56</sup> Craig Heron, *Booze (...)*, p. 107.

<sup>57</sup> Cheryl Krasnick Warsh, « "John Barleycorn Must Die": An Introduction to the Social History of Alcohol », dans Cheryl Krasnick Warsh (dir.), *Drink in Canada: Historical Essays*, Montréal et Kingston, McGill-Queen's University Press, 1993, p. 9.

<sup>58</sup> « *Whether living at home or hitting the road, these young, unmarried male wage-earners built a bachelor subculture that included vigorous sports, gambling, fighting, and sexual pleasures. At the centre of it all was the saloon* » (Craig Heron, *Booze (...)*, p. 117).

se rattache en partie<sup>59</sup>. Accoudé au bar (et non pas attablé, comme ça sera la norme plus tard au 20<sup>e</sup> siècle), on se livre à ce *perpendicular drinking*, si décriée des deux côtés de l'Atlantique<sup>60</sup>. Le goût de la bière qu'on y sert est familier, son amertume réconfortante<sup>61</sup>. Il faut dire que les palais d'outre-Atlantique ne sont pas dépaysés, puisque durant tout le 19<sup>e</sup> siècle jusqu'à la Grande Guerre, l'ale brassée selon les méthodes traditionnelles britanniques est de loin le type de bière la plus consommée à Montréal, contrairement aux États-Unis qui, à partir de la Guerre de Sécession, se sont rapidement tournés vers la *lager*, plus légère<sup>62</sup>.

La bière joue un rôle de facilitateur de sociabilité entre les hommes, car c'est souvent à grands coups de libation que les marins fraternisaient à terre, tant entre collègues d'équipage<sup>63</sup> qu'entre gens provenant de bâtiments différents. C'est ainsi qu'un soir Thomas Dixon du *Deodora* et Robert Chaplin du *British Queen* partirent ensemble faire la tournée des Grands Ducs<sup>64</sup>. « En se promenant ils s'arrêtèrent à trois différentes auberges dans lesquels ils firent bombance<sup>65</sup> ». Les saloons offraient un espace de socialisation, certes homo-social, qui faisait défaut en mer, car malgré la promiscuité, les marins au long cours vivaient essentiellement une existence de reclus<sup>66</sup>. On peut supposer que la majorité des marins buvaient en groupe, les débits de boisson de l'époque n'avaient guère de place pour le buveur solitaire, en particulier le buveur désargenté<sup>67</sup>. Par ailleurs, ce besoin de fraternité, cette solidarité entre les hommes du large est ce que Joseph Conrad, le grand écrivain maritime de l'ère victorienne, aimait le plus dans le métier de marin et qui nourrira son œuvre romanesque<sup>68</sup>.

---

<sup>59</sup> Ce que les historiens ont nommé sous-culture du célibat (*bachelor subculture*) est en fait une série de sous-cultures distinctes se chevauchant. La variante ouvrière de cette sous-culture du célibat s'inspirait fortement de trois sous-cultures professionnelles, dont la sous-culture maritime (George Chauncey, *Gay New York : Gender, Urban Culture and the Making of the Gay Male World 1890-1940*, New York, Basic Books, 1994, p. 76-77).

<sup>60</sup> Pete Brown, *Man Walks Into a Pub: A Sociable History of Beer*, Londres, Pan MacMillan, 2010, p.129 et Craig Heron, « The Boys and Their Booze : Masculinities and Public Drinking in Working-class Hamilton, 1890-1946 », *The Canadian Historical Review*, vol. 86, no. 3, septembre 2005, p. 411-452.

<sup>61</sup> « Unlike the old-timer, who always partook of the poison of the port, the steamer man, not being such a child of the world, usually demanded beer – English brands not German lager – wherever he went » (Stan Huggill, *Sailortown*. Londres, Routledge & Kegan Paul Ltd, 1967, p. 322).

<sup>62</sup> Merrill Denison, *The Barley and the Stream : The Molson Story, A Footnote to Canadian History*, Toronto, McClelland et Stewart, 1955, p. 259-260.

<sup>63</sup> *Montreal Weekly Witness*, 8 juillet 1891.

<sup>64</sup> *La Minerve*, 4 novembre 1869.

<sup>65</sup> *La Minerve*, 5 novembre 1869.

<sup>66</sup> Maurice Duval, *Ni morts, ni vivants : marins! Pour une ethnologie du huis clos*, Paris, PUF, 1998.

<sup>67</sup> Craig Heron, *Booze (...)*, p. 117.

<sup>68</sup> Sylvère Monod, dans l'Introduction de : Joseph Conrad, *Œuvres*, Tome II, Paris, Gallimard, 1985, p. XXX.

On peut supposer que l'alcool jouait un rôle similaire chez les marins et chez les débardeurs : « Toujours en groupe [...] les dockers buvaient ensemble des quantités sans doute parfois importantes d'alcool, mais toujours dans l'espace public et ouvert du port, dans les lieux (les quais et les cafés) de leur sociabilité masculine, contrôlant les débordements de l'ivresse et l'incapacité à travailler qui en résultait. La consommation codifiée de l'alcool était le support de l'appartenance à la communauté des hommes au travail, de sa cohésion<sup>69</sup> ».

Par contre, on ne buvait pas seulement pour fraterniser, on buvait aussi pour oublier ses problèmes<sup>70</sup>. L'alcool servait d'anesthésiant face à la dureté extrême du travail, comme chez les *stokers* du début du 20<sup>e</sup> siècle : « ...the heat and the hardness of the life, and the condition of some ships bunkers and stokeholds, are such, that it cannot be wondered at, that many of these men drink hard and lead a hideous existence<sup>71</sup> ». La combinaison du célibat des marins, donc l'absence d'une famille à soutenir, et d'un travail éreintant favorisait sans doute le penchant pour la bouteille. Voilà ce qu'un des loups de mers interrogés par Eric Sager avait à dire à ce sujet :

*Certainly there was a lot of drink on the waterfront. There is a lot of drink in any oppressive situation. And we come ashore, in a foreign port, and you get leave, and sure you're going to take a few drinks. I remember after a long voyage I didn't even know how to speak to a woman. I felt I had to have some drinks before I could line up and speak to some lady... And seamen were not into fighting all the time! Damn it man, most seamen didn't fight! This is some kind of nonsense, the romanticism of movies, that seamen were battling with their fists all the time. No way! Most seamen were working men. This was their trade, this was the way they were earning their living. You still loved the sea, you loved the ships, yeah, but it was a way of earning a living you didn't go around pounding it out with everybody. There wasn't any glorification of violence<sup>72</sup>.*

À Montréal, « la taverne a émergé comme une partie intégrante des bouleversements socioéconomiques causés par l'industrialisation grandissante [...] et par le dynamisme des activités

---

<sup>69</sup> Jean-Pierre Castelain, *Manières de vivre manière de boire : alcool et sociabilité sur le port*. Paris, Éditions Imago, 1989, p. 8. « En groupe, braillement et résistance à la boisson sanctionne la communion virile » (Alain Corbin, *Histoire de la virilité, Le XIX<sup>e</sup> siècle : le triomphe de la virilité*. Paris, Les éditions du Seuil, 2011, p. 8).

<sup>70</sup> « Sometimes workers would show up in barrooms alienated and depressed, hoping to "drown their sorrows" quietly in a corner ». (Craig Heron, *Booze (...)*, p. 117). « The tavern or drink-shop [...] became an increasing source of secular comfort for the labouring poor in their social disorganization, and the last urban rampart of custom and traditional ceremonial » (Eric Hobsbawm, *The Age of Revolution 1789-1848*, New York, Vintage Books, 1996, p. 276).

<sup>71</sup> Adam W. Kirkaldy, *British Shipping : its History, Organisation and Importance*, Londres, Kegan Paul, Trench, Trubner & Co., Ltd, 1919, p. 268.

<sup>72</sup> Eric Sager, *Ships and Memories (...)*, p. 214-215.

portuaire<sup>73</sup> ». Bien plus qu'un simple espace de repos, les tavernes servaient de lieux d'animation et de protestation ouvrière. C'est sans doute à la taverne que bien des matelots planifiaient leur désertions. À voir la surveillance policière d'un endroit comme Joe Beef<sup>74</sup>, c'est sûrement dans des débits de boisson de ce type que les rencontres entre les matelots et les embaucheurs qui leur trouvaient du travail sur un autre navire devaient avoir lieu.

## Ivresse

Si certains se contentaient de boire un verre, d'autres en profitaient pour s'enivrer copieusement<sup>75</sup>. Hugill suggère que les matelots, n'ayant accès qu'à relativement peu d'eau-de-vie durant la traversée, supportaient assez mal l'alcool et se grisait rapidement<sup>76</sup>. Durant la saison de navigation, la cour de police était encombrée de marins arrêtés la veille pour ivresse publique<sup>77</sup>. La police repêchait ces ivrognes à la dérive un peu partout autour du port : directement sur les quais<sup>78</sup>, mais aussi dans la rue des Commissaires<sup>79</sup> ou encore un peu plus loin sur le Champ-de-Mars<sup>80</sup> ou sur la rue Sainte-Marie<sup>81</sup>. Hormis ceux qui étaient trouvés sur les quais, ce qui, freinant la bonne marche des affaires, pouvait être sévèrement puni<sup>82</sup>, la majorité de ces compagnons de Bacchus étaient condamnés à payer une amende, généralement 1 \$, ou 8 jours de prison. Parfois acquittés<sup>83</sup>, plusieurs sont simplement renvoyés à leur navire<sup>84</sup> après avoir mariné une nuit en cellule<sup>85</sup>.

---

<sup>73</sup> Anouk Bélanger et Lisa Sumner, « De la Taverne Joe Beef à l'Hypertaverne Edgar. La taverne comme expression populaire du Montréal industriel en transformation », *Globe : revue internationale d'études québécoises*, vol. 9, no. 2, 2006, p. 35.

<sup>74</sup> Peter DeLottinville, *Op. cit.*, p. 27.

<sup>75</sup> Ce n'est sans doute pas un hasard si dans la lithographie de Nathaniel Currier *The Drunkard's Progress*, de 1846, les hommes sur les deux derniers échelons de l'alcoolisme ont l'air d'être habillés comme des matelots.

<sup>76</sup> Stan Hugill, *Sailortown*. Londres, Routledge & Kegan Paul Ltd, 1967, p. XIX-XXII.

<sup>77</sup> *La Minerve*, 13 novembre 1868, 20 septembre 1869, 3 octobre 1872, *The Daily Witness*, 11 juillet 1874, 3 septembre 1874, 29 octobre 1874, 3 novembre 1874, *La Patrie*, 7 juillet 1879, 12 mai 1880, 23 juin 1880, 23 juillet 1880, 29 octobre 1880.

<sup>78</sup> *La Minerve*, 22 et 31 août 1865, *La Patrie*, 5 juin 1879.

<sup>79</sup> *La Minerve*, 13 octobre 1865. « Carl Lungkwist, 34 ans, matelot, trouvé ivre sur la rue de la Commune, 1 \$ ou 8 jours » (*La Patrie*, 30 août 1879).

<sup>80</sup> *La Minerve*, 3 octobre 1872.

<sup>81</sup> *The Daily Witness*, septembre 1874.

<sup>82</sup> « George Irwin, for lying drunk on the shipping wharf, 1\$ and costs, or 8 days in jail » (*The Daily Witness*, 11 juillet 1874). « James McNeil, 5\$ or a month for lying drunk on the wharves » (*The Daily Witness*, 3 novembre 1874).

<sup>83</sup> *La Patrie*, 23 juillet 1880.

<sup>84</sup> John Pootman, ivre, envoyé à son bâtiment (*La Minerve*, 24 septembre 1869). James Brown et L. Curry, ivresse et désordre, renvoyé à leur bâtiment (*La Minerve* 2 octobre 1869).

<sup>85</sup> *La Patrie*, 13 août 1880.

En effet, les autorités impériales étaient surtout concernées par les cas d'intoxications au travail. À la suite d'un rapport accablant commandé par le *Foreign Office* en 1843, il devint prioritaire aux yeux des législateurs impériaux de renforcer la discipline en mer et d'ajuster les normes de travail à bord en fonction des nouveaux standards provoqués par la révolution industrielle<sup>86</sup>. Qui plus est, l'ébriété des marins au poste contrevenait un code d'honneur officieux. Il semble avoir été particulièrement indigne d'un vrai travailleur de la mer d'être saoul durant son quart de travail<sup>87</sup>.

Cependant, les marins ivrognes et tapageurs<sup>88</sup> causaient leurs lots de désagréments pour les Montréalais. On se plaignait surtout des désordres qui avaient lieu à la sortie des tavernes<sup>89</sup>. D'ailleurs, la Police du port consacrait une bonne partie de son énergie à contenir ces débordements. Contrairement à l'hypothèse de Judith Fingard qui voit dans la désertion la principale cause d'arrestations des marins<sup>90</sup>, ce sont plutôt l'ivrognerie et le désordre qui constituaient les principaux motifs d'arrestations. Et la situation ne semble pas en voie de s'améliorer dans les années 1870.

*Three hundred and one individuals were arrested during the year. This does not, however, include sailors intoxicated, who, on becoming sober, were at the request of the officers taken to their vessels. Intemperance attended by the usual number of assaults, is the principal feature of the police reports and seems to be rather on the increase than the decrease<sup>91</sup>.*

Plusieurs historiens ont voulu, à raison, nuancer l'ivrognerie prétendue des marins<sup>92</sup>. Les sources policières donneraient une vision déformée de la réalité. En effet, « *one drunken sailor ashore calls for more attention to himself than do one hundred men acting more or less in conformity with prevailing community standards<sup>93</sup>* ». Toutefois, la police, entité relativement nouvelle à Montréal<sup>94</sup>

---

<sup>86</sup> Eric W. Sager, *Seafaring Labour : The Merchant Marine of Atlantic Canada, 1820-1914*, Kingston, Montréal et Londres, McGill – Queen's University Press, 1989, p. 99.

<sup>87</sup> Gérard Harvey, *Marins du Saint-Laurent*, Éditions du Jour, 1974, p. 145.

<sup>88</sup> « Jeudi soir un matelot du *Diadem* se trouvait dans un état d'ivresse à peu près complète, et tomba à l'eau. La police parvint à le retirer et à le remettre à bord. Quelques instants après, il commença à faire le tapage, et on dut le conduire en prison. Hier matin, on l'a renvoyé à son ouvrage » (*La Minerve*, 11 juillet 1863).

<sup>89</sup> *La Minerve*, 16 octobre 1872.

<sup>90</sup> Judith Fingard, *Jack in Port : Sailorstowns of Eastern Canada*, Toronto, Toronto University Press, 1982, p. 30-32.

<sup>91</sup> *Sessional Papers*, no.1, Appendix no. 72, 1878.

<sup>92</sup> « *The notion that seafarers were peculiarly given to drinking, whoring, and fighting is the perspective of moral reformers and other landward types. Among seafaring workers, such activities were merely concentrated in space and time. Nobody has ever proved that they were more frequent among seafarers than among other groups, and we must remember that in the older steamships, as in sailing ships, workers were separated from women and from liquor for long periods of time* » (Eric Sager, *Ships and Memories (...)*, p. 114).

<sup>93</sup> Christopher McKee, *Sober Men and True, Sailor Lives in the Royal Navy 1900-1945*, Cambridge et Londres, Harvard University Press, 2002, p. 2-3.

<sup>94</sup> Daniel Dicaire, *Police et société à Montréal au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle*, Mémoire de Maîtrise, Département d'Histoire, UQAM, 1990.

a évolué pour s'adapter à la répression de certains crimes. Ainsi, en Amérique du Nord, les forces policières ont pris des dispositions particulières pour lutter contre le vol, tandis que l'ivresse publique, délit particulièrement fréquent, était la cible de bien peu d'attention<sup>95</sup>. Par conséquent, le nombre de marins arrêtés pour ivresse n'était sans doute que la proverbiale pointe de l'iceberg.

## **Bagarres et rixes**

Les matelots participaient amplement de l'atmosphère délétère du front portuaire. Leur proximité avec les éléments plébéiens inquiétait l'opinion majoritaire de la classe moyenne pour qui la pauvreté était l'associée du crime dans l'espace public urbain<sup>96</sup>. Plus concrètement, il était fréquent de voir des marins se battre à la sortie des différentes tavernes du bord de l'eau. La rue de la Commune à partir de la rue McGill à se rendre jusqu'à la rue Colborne (DeLorimier) était un lieu dangereux entre neuf heures du soir à minuit<sup>97</sup>. Dans les cas les plus graves, les échauffourées pouvaient dégénérer en de sanglantes batailles à l'arme blanche.

### **A Serious Row. THREE DESPERADOS ARRESTED – KNIVES DRAWN – A SCENE OF CONFUSION.**

*About ten o'clock this morning a number of men rushed excitedly out of Bindette's saloon on Common street, and a shameful riot occurred. The police were loudly called for, and Constable Baignet, followed by Constable Lagatt and Hogue, hastened to the spot. On arriving they found about a dozen sailors fighting, one of them having been brutally beaten about the head, his face totally disfigured. One of the rioters had drawn a long knife, and was just about to plunge it into an opponent's side when Constable Baignet seized him. The policeman, after a struggle secured John Burns, John Dwyer and Edward Davis as prisoners, and took them off to the Central Police Station. The rest scattered in all directions, being pursued by other constables who arrived on the scene. Knives had been drawn during the mêlée, but as yet it is unknown whether any one was stabbed. The unfortunate who was so brutally beaten was also taken away, so that the extent of his injuries is uncertain<sup>98</sup>.*

Puisqu'en mer, il n'y avait aucune issue aux conflits au sein de l'équipage, Judith Fingard suppose que plusieurs querelles étaient mises sur la glace jusqu'à l'arrivée au port avec comme résultat un

---

<sup>95</sup> Johnson, David R. *Policing the Urban Underworld : The Impact of Crime on the Development of the American Police 1800-1887*. Philadelphie, Temple University Press, 1979.

<sup>96</sup> Mariana Valverde, *Law and Order : Image, Meanings, Myth*, New Brunswick, Rutgers University Press, 2006, p. 133.

<sup>97</sup> Les principaux responsables de cet état de fait semblent avoir été des gamins « cause de toutes espèces de scandale » (*L'Étendard*, 14 juin 1883).

<sup>98</sup> *The Daily Witness*, 30 août 1880.

degré de violence qui semble avoir été disproportionnellement élevé chez les marins<sup>99</sup>. Toutefois, si les bagarres entre marins éclatent le plus souvent après avoir trop sacrifié à Bacchus<sup>100</sup>, il faut se garder de voir la consommation d'alcool comme une activité qui crée des antagonismes. *A contrario*, boire et jouer unit les hommes plus qu'il ne les divise<sup>101</sup>. Considérant que l'équipage d'un même navire forme une communauté très serrée, la fréquentation des tavernes joue un rôle nécessaire<sup>102</sup>. Ainsi, ces rixes ne doivent pas nécessairement être interprétées comme des indicateurs d'une rivalité endémique entre marins. Au contraire, bon nombre d'empoignades qui les opposaient à des « voyous » locaux, barouds d'honneur de la marine marchande, devaient tout à la fois mettre à l'épreuve et renforcer la cohésion du groupe. Comme cette échauffourée qui eut lieu un samedi soir sur la rue des Commissaires entre quelques « *land sharks* » et des marins. « *Bloody noses and black eyes were the order of the evening* ». Finalement, la police est intervenue pour mettre fin au combat. Fait notable, les seuls à être arrêtés dans cette affaire sont des marins, tous les terriens ayant réussi à s'esquiver<sup>103</sup>.

### Fauteurs de troubles

Un mardi après-midi, alors qu'il était en patrouille, le sous-constable Aesworth rencontra un matelot ivre mort sur la rue Saint-Laurent. Cependant qu'il procédait à son arrestation, six des compagnons du marin s'interposèrent. Le policier, seul et isolé, était coincé. Avec le nombre contre lui, l'usage de la force présentait certains risques<sup>104</sup>. Pour rajouter à son infortune, il lui aurait été malaisé d'appeler du renfort. Les agents de police étaient bien équipés de sifflets, mais leur portée était limitée. Ils n'étaient pas toujours entendus, laissant les policiers vulnérables aux agressions<sup>105</sup>. De plus, même lorsqu'ils étaient clairement audibles, les sifflets d'ordonnance de la police de Montréal avaient le fâcheux désavantage de produire un son facilement imitable par n'importe quel gamin sachant le moindrement siffloter, ce qui ne manquait pas de causer de nombreuses fausses alertes et émoussait l'empressement de ceux qui entendaient un coup de sifflet légitime<sup>106</sup>. Ainsi, le malheureux sous-constable Aesworth n'eut pas d'autre choix que de laisser aller son prisonnier<sup>107</sup>. Le matelot aviné fut sans doute traîné bras dessus, bras dessous par ses camarades

---

<sup>99</sup> Judith Fingard, *Jack in Port (...)*, p. 127.

<sup>100</sup> *La Minerve*, 19 octobre 1869.

<sup>101</sup> Adele Perry, *On the Edge of Empire : Gender, Race and the Making of British Columbia, 1849-1871*, Toronto, University of Toronto Press, 2001, p. 42.

<sup>102</sup> Maurice Duval, *Ni morts, ni vivants : marins! Pour une ethnologie du huis clos*, Paris, PUF, 1998, p. 137.

<sup>103</sup> *The Montreal Star*, 19 mai 1879.

<sup>104</sup> *La Minerve*, 7 novembre 1872.

<sup>105</sup> *The Daily Witness*, 17 mai 1878.

<sup>106</sup> *The Daily Witness*, 7 juillet 1874. De nouveaux sifflets produisant plusieurs notes à la fois, donc au son plus difficile à imiter furent distribués aux forces constabulaires au milieu de l'été 1874.

<sup>107</sup> *La Minerve*, 7 novembre 1872.

qui le ramenèrent à son bord. Ainsi, la seule présence physique de quelques matelots décidés pouvait mettre en échec les forces de l'ordre<sup>108</sup>.

Face aux représentants de la loi, les marins n'utilisaient pas seulement l'intimidation pour parvenir à leurs fins. Le sous-constable Morisseau en fit la douloureuse expérience lorsqu'il fut sauvagement battu par le matelot Patrick Maxwell, qui lui cassa la jambe lors de la bagarre<sup>109</sup>. Un agent solitaire pouvait aisément être mis en difficulté par un groupe d'hommes décidés à s'opposer à lui. Sans l'aide de renforts accourus rapidement, les forces de l'ordre étaient impuissantes lorsqu'en état d'infériorité numérique.

Samedi dernier, quelques minutes après minuit, l'homme de police Beauregard rencontra une bande de sept ou huit matelots qui faisaient beaucoup de vacarme, près du Marché Ste-Anne. Il leur intima l'ordre de se tenir tranquille, ce qu'ils refusèrent de faire. Alors il arrêta l'un d'eux, lorsqu'un autre le frappa violemment à l'épaule, et les autres le jetèrent par terre, lui arrachèrent les cheveux, le frappèrent à coups de pied et se sauvèrent après avoir enlevé leur camarade. On suppose que ces matelots faisaient partie d'une bande plus considérable qui rencontra le constable Delahanty dans la rue St-Paul et lui enlevèrent un prisonnier<sup>110</sup>.

Non satisfaits d'échapper eux-mêmes à la justice, les marins s'opposent aux forces de l'ordre en libérant un prisonnier dans un charivari chaotique. Un agent seul ne pouvait stopper un groupe d'hommes agissant de concert pour semer la zizanie. De surcroît, il devenait vulnérable. C'est pour éviter de tels désagréments que les patrouilles de la police riveraine étaient théoriquement composées de cinq hommes et d'un sergent<sup>111</sup>. Par ailleurs, on remarque que les constables semblent avoir eu beaucoup de réticences à utiliser une arme pour se faire obéir. L'usage de la force létale était sans doute proscrit sauf dans le cas où un policier ait craint pour sa vie.

---

<sup>108</sup> Les exactions de matelots rapportées dans les quotidiens renforcent le préjugé qui fait globalement des marins des fauteurs de troubles. C'est l'avis qu'exprime le journal *Le Pays*, en comparant la situation à Québec et à Montréal, quelques années avant que cette dernière ne devienne un port atlantique : « Québec, [est une] ville beaucoup plus exposée aux désordres que Montréal, à raison de la grande quantité de matelots qui y viennent chaque année » (*Le Pays*, 22 avril 1852, cité par Daniel Dicaire, *Police et société à Montréal au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle*, Mémoire de Maîtrise, Département d'Histoire, UQAM, 1990, p. 94).

<sup>109</sup> *La Minerve*, 7 novembre 1872.

<sup>110</sup> *La Minerve*, 23 juin 1863.

<sup>111</sup> *Sessional Papers*, no. 5, 1872.

## Poor Jack

Notons que dans les affaires de violences, les marins aient été régulièrement les victimes et non pas les agresseurs. Il n'y a pour ainsi dire pratiquement aucune trace de marins du port attaquant des citoyens ordinaires<sup>112</sup>. Les marins semblent n'avoir représenté aucune menace autrement qu'imaginaire (et peut-être morale). Au contraire, ce serait plutôt eux qui seraient victimes de Montréalais malveillants.

*Assaut brutal.* – Hier soir, vers onze heures, un matelot du brigantin *Kidds*, nommé Henry Miller, passait sur la rue de la Commune, près des bureaux de la commission du havre, lorsqu'il fut attaqué par deux voyous qui le renversèrent et le frappèrent à coups de pieds dans la figure. Le malheureux matelot se releva tout meurtri et comme il ne connaissait personne en ville, il se dirigea vers la buvette de Joe Beef, où on s'empressa de lui donner des soins. C'est la deuxième fois que ce matelot est attaqué au même endroit. Le nombre des vauriens dans le voisinage du port est toujours considérable<sup>113</sup>.

Ils ne sont pas plus en sûreté lorsqu'ils s'éloignent du front portuaire et de ses dangers. En effet, les marins sont victimes d'agressions même lorsqu'ils se baladent à l'écart cette zone.

*Assaut brutal.* – Mardi soir, à une heure avancée, un matelot nommé John Stanton, du steamer *Nettlesworth*<sup>114</sup> a été attaqué par une bande de voyous, sur la rue King, Griffintown, et brutalement battu à coups de bâton et à coups de couteau. Le malheureux a été abandonné pour mort et on l'a trouvé hier au matin baignant dans son sang. Il avait un bras fracturé et plusieurs blessures sérieuses sur le corps. On l'a transporté à l'hôpital, où des soins pressés lui ont été prodigués<sup>115</sup>.

Bref, le quartier était dangereux et la *Water Police* incapable d'assurer une protection adéquate pour les citoyens paisibles comme pour les marins. Dans ce contexte, le retour à bord pouvait être particulièrement périlleux pour ceux qui sortaient ivres des tavernes du bord de l'eau. Les matelots imbibés d'alcool représentaient des cibles de choix pour les *wharf-rats* des environs<sup>116</sup>, surtout

---

<sup>112</sup> « Un matelot nommé Richard Ward a été arrêté pour assaut sur un jeune garçon. Ce jeune garçon est, paraît-il, âgé de 20 ans au dire du capitaine et de 23 au dire de l'accusé » (*La Patrie*, 16 juillet 1880).

<sup>113</sup> *La Patrie*, 9 octobre 1880.

<sup>114</sup> Le SS. *Nettlesworth*, est lancé à Sunderland en 1878 (*Board of Trade Wreck Report*, « Nettlesworth », 1888). En 1879, son capitaine exigea 800 £ pour remorquer un navire en perdition au large de Gaspé, somme qui fut jugé proprement scandaleuse (James Kirby (dir.) *The Legal News*, vol. IV, Montréal, The Gazette Printing Company, 1881, p. 203-205).

<sup>115</sup> *La Patrie*, 9 septembre 1880.

<sup>116</sup> « Plumé : John Murray, un matelot dont le navire est actuellement dans le port, s'est royalement grisé samedi. Vers les 8 heures du soir, il fut ramassé ivre mort par le constable Langlois. Murray s'est fait voler \$130 » (*La Patrie*, 8 août 1887).

lorsqu'ils se promenaient avec leur paie des derniers mois en poche. À ce propos, on s'étonne lorsqu'un d'entre-deux échappe à la convoitise de ces derniers.

*Wm. Furlong, seamen, was charged with being drunk on Common Street at 2:30 Saturday morning. When arrested, he had \$13.90 on his person which was rather remarkable considering the number of midnight prowlers about the streets*<sup>117</sup>.

Cela laisse supposer que les marins n'étaient pas les seuls à l'origine du caractère dangereux du front portuaire.

La présence de marins dans les tavernes du port leur confère une teinte particulière, coloration qui a tout pour déplaire à la bourgeoisie montréalaise. En effet, par leurs débordements : ivresse publique, bagarres de rues et autre tapage nocturne, ils participent de l'atmosphère délétère de front portuaire. Dans ces buvettes, les matelots et les ouvriers urbains boivent coude à coude. Mais si les marins se mêlent aux classes laborieuses, jamais ils ne s'y fondent. Comme l'huile et l'eau, ils restent séparés.

---

<sup>117</sup> *Montreal Evening Star*, 16 octobre 1869.

## Chapitre 4 : Every man shall do his duty! Désertions, refus d'obéissance et revendications

*I had mixed with seamen and longshoremen, seen them drunk and seen them sober, felt rebellion on the docks.*

- Ernest Poole, *The Bridge*<sup>1</sup>

*Comme d'habitude pendant la saison de la navigation les matelots commencent à désertier.*

- *La Patrie*, 4 mai 1880

*Les capitaines des vaisseaux dans le port signalent tous les jours de nouvelles désertions. Jamais on n'a compté autant de déserteurs que cette année. C'est une vraie épidémie.*

- *La Patrie*, 24 juillet 1880

### Une discipline de fer

Le quotidien des matelots de la marine marchande du 19<sup>e</sup> siècle était loin d'être une vie romantique menée au gré du vent. Le navire marchand en tant qu'institution procédait à la fois d'une division du travail et d'une hiérarchie sociale<sup>2</sup>. L'océan Atlantique était régi par l'extension des principes politiques et des lois qui prévalaient généralement dans les grands centres du commerce mondial, en premier lieu le Royaume-Uni ; mais avec un grain de sel. Car, les individus qui formaient la main-d'œuvre de cette marine marchande étaient considérés comme un groupe de travailleurs à part, qui avaient besoin d'une législation spéciale<sup>3</sup>. Le traitement particulier réservé à ces hommes s'illustre sur les navires. Tout d'abord, une grande partie de la division du travail à bord reflétait l'influence de la division des tâches en vigueur sur les vaisseaux de la Navy<sup>4</sup>. Ensuite, ils étaient soumis à une discipline particulièrement rigoureuse qui elle aussi avait plus à voir avec la vie militaire qu'avec la vie civile. Il suffit de jeter un œil à *The Seaman's Friend*, un manuel à l'usage des capitaines paru aux États-Unis en 1850, pour s'en convaincre<sup>5</sup>. De plus, sur les navires

---

<sup>1</sup> Ernest Poole, *The Bridge : My Own Story*, New York, The Macmillan Company, 1940, p. 200.

<sup>2</sup> « *The sailing ship, for instance, assumed a division of labour and a social hierarchy* » (Eric W. Sager, *Seafaring Labour : The Merchant Marine of Atlantic Canada, 1820-1914*, Kingston, Montréal et Londres, McGill – Queen's University Press, 1989, p. 88).

<sup>3</sup> Leon Fink, *Sweatshops at Sea : Merchant Seamen in the World's First Globalized Industry, from 1812 to the Present*, Chapel Hill, University of North Carolina Press, 2011, p. 2.

<sup>4</sup> « *Much of the division of labour in sailing ships reflected the influence of a military division of labour in naval vessels* » (Eric W. Sager, *Seafaring Labour (...)*, p. 88).

<sup>5</sup> R. H. Dana Jr., *The Seaman's Friend : Containing a Treatise on Practical Seamanship, With Plates; a Dictionary of Sea Terms; Customs and Usages of the Merchant Service; Laws Relating to the Practical Duties of Master and Mariners*, Boston, Thomas Groom & Co., 1851.

britanniques, la division hiérarchique pouvait être assez rigide pour triompher même des liens nationaux ou ethniques<sup>6</sup>. Le capitaine, seul maître à bord après Dieu, disposait de l'autorité suprême de la cale à la pointe du grand mât. Ainsi, l'ordre qui régnait dans l'entrepont et l'organisation très hiérarchisée du travail était à peu près sans équivalent dans la sphère civile. Sur un navire marchand, les contremaîtres étaient des « officiers » (*officers*) ; les ouvriers spécialisés étaient des « quartier-maîtres » (*petty officers*) ; le maître donnait des ordres et le labeur de l'équipage était un « devoir » (*duty*)<sup>7</sup>. Assurément, tous les marins ne l'entendaient pas de cette oreille et certains devaient considérer qu'ils exerçaient un métier comme un autre ; qu'ils n'étaient que « des ouvriers qui se mouillaient », pour reprendre la formule de David Alexander<sup>8</sup>.

Cette sévérité s'inscrivait néanmoins dans un cadre légal. Le supplice de la planche et autres sévices gratuits avaient été pour de bons relégués aux oubliettes. L'écrivain William Clark Russell (1844-1911), lui-même ancien marin, évoque avec ironie le désespoir des nostalgiques du fouet, désormais « sans recours » devant les matelots.

*The days of whipping and pickling poor Jack are over. Voluminous Acts of Parliament now shelter the seaman, who, indeed, is represented as being so very philanthropically legislated for, that owners have no remedy against him but the magistrate and the prison-cell, whilst the captain has nothing to depend upon but the official log-book, the revolver, and those ancient arrangements originally called bilboes (menottes pour les chevilles)*<sup>9</sup>.

Les armateurs et capitaines n'ont plus que la loi, sa lettre et son pouvoir de coercition, en plus de la force brute de leur côté.

## Refus d'obéissance

Malgré l'asymétrie des forces en présence, plusieurs marins ont résisté, de diverses manières, à l'autorité du capitaine. Une des méthodes les plus directes et fréquentes étant le refus

---

<sup>6</sup> « [...] in a British ship, the [hierarchical] divisions could be so rigid as to triumph even over ethnic or national associations » (Eric W. Sager *Ships and Memories : Merchant Seafarers in Canada's Age of Steam*, Vancouver, UBC Press, 1993, p. 91).

<sup>7</sup> « In a merchant ship the foremen were "officers"; specialist craftsmen were "petty officers"; the master gave orders, and the crew's work was "duty" » (Eric Sager, *Seafaring Labour (...)*, p. 89).

<sup>8</sup> David Alexander, « Literacy Among Canadian and Foreign Seamen, 1863-1899 ». Rosemary Ommer et Gerald Panting (dir.), *Working Men Who Got Wet*, Actes du 4e colloque de l'Atlantic Canada Shipping Project, Saint-John's, Printing Services of the Memorial University of Newfoundland, 1980, p. 1-35.

<sup>9</sup> William Clark Russell, *Sailors' Language : A Collection of Sea-terms and their Definitions*, Londres, Sampson Low, Marston, Searle & Rivington, 1883, p. 115.

d'obéissance<sup>10</sup>. Puisque le labeur du matelot n'était pas considéré comme une simple besogne, mais comme un devoir, cela colorait les conflits de travail.

Police Court – *James Morrisson, seaman on board the S.S. Ottawa refused to do is duty in spite of the oft repeated injunction that “England expects that everyman this day will do his duty”*. Fifteen days in jail was his award<sup>11</sup>.

L'appel au service d'Albion peut faire sourire, mais il semble que le défaut de loyauté ait été considéré comme une circonstance aggravante dans le cas du refus d'obéissance de Morrisson, du moins selon le reporter du *Evening Star*<sup>12</sup>. Contrairement à un ouvrier, un matelot qui refusait de travailler n'exerçait pas un moyen de pression envers son employeur : il désobéissait aux ordres. Il devenait alors séditieux. D'ailleurs, la plupart des refus d'obéissance étaient des actes individuels, pas des mouvements de contestation collective. En calquant la logique militaire, un matelot « gréviste » était à la fois un criminel et un traître à sa patrie. Bref, un marin qui refusait d'obéir se retrouvait en eau trouble ; ce qui, par ailleurs, ne les empêchait ni de refuser les ordres, ni de désertir. Bien que la ligne fût floue entre mutinerie et refus collectif d'obéissance, il est à noter que plusieurs matelots d'un même navire refusaient parfois de concert les ordres de leur supérieur<sup>13</sup>.

Les hommes qui se faisaient traîner devant le magistrat pour refus d'obéissance étaient parfois sévèrement punis. Ainsi, « *George Wilson, seaman, for refusing duty on board the barque “West Derby”, was sent to jail for four weeks*<sup>14</sup> ». Christopher Nelson, a eu droit à plus de clémence. Pour la même offense, on l'a simplement renvoyé à son bâtiment<sup>15</sup>. Nonobstant, quinze jours de prison

---

<sup>10</sup> *La Patrie*, 18 août 1880.

<sup>11</sup> *Montreal Evening Star*, 16 octobre 1869.

<sup>12</sup> En effet, les hommes de la marine marchande occupaient une place non négligeable dans la mythologie impériale. « *The British tramp ship is [...] an outgrowth of national character. [...] In the great liberal movement, world-wide in its influence, the tramp ship has played a larger part, perhaps, than any other single agent, for the flag has followed the trade. [...] The Royal Navy has had its share in times of war, but it is the tramp ship which has been the true missionary of civilization* » (Archibald Hurd, *The Triumph of the Tramp Ship*, Londres, New York et Toronto, Cassel and Company Ltd., 1922, p. 190-191).

<sup>13</sup> « Cinq matelots récalcitrants, George Brown 27, Henry Wilson 28, John Neil 25, John Parker 31, Daniel Mackenzie 26, du steamer Mayfield, refus d'obéir, renvoyés à leur navire après une réprimande » (*La Patrie*, 11 août 1880). « Oscar Carlsen et Charles Olsen, matelots du *Gripin*, arrêtés hier pour avoir refusé aux ordres de leur capitaine » (*La Patrie*, 9 juin 1880). Les patronymes des deux matelots semblent indiquer une origine scandinave. Y a-t-il eu des tensions entre les hommes d'équipage d'origine norvégienne et leurs officiers anglo-saxons?

<sup>14</sup> *The Daily Witness*, 11 juillet 1874.

<sup>15</sup> « Cour de Police. – Christopher Nelson, refusant de se conformer aux ordres de son commandant, renvoyé à son bâtiment » (*La Minerve*, 12 juin 1869). « John Cunningham, pour refus de travailler à bord de son vaisseau, renvoyé » (*La Minerve*, 10 juin 1865). « Edward Pender, 28, matelot, arrêté pour refus d'obéir à son capitaine, est renvoyé à son navire » (*La Patrie*, 16 juillet 1880).

semblent avoir été la norme pour ce genre de délit<sup>16</sup>. Devant la justice, les marins étaient clairement défavorisés par rapport à leur capitaine. La parole du second ayant préséance sur celle du premier.

*James McEnullen, boatswain of the ship "Ellen Findlayson", from Greenock, states that he was sent to jail on the 1<sup>st</sup> Inst., by the Police Magistrate, for absenting himself from duty, but that the conviction was obtained without witnesses, the captain's evidence being deemed sufficient<sup>17</sup>.*

Le refus d'obéissance était quelquefois lié à l'ivresse<sup>18</sup>. C'est le cas chez David Houston « ivre et refusant de travailler à bord du navire *Myrth* où il était employé, renvoyé [à son navire]<sup>19</sup> ». Refuser l'autorité du capitaine dans un environnement aussi hiérarchisé devait demander un certain cran. Pas surprenant qu'on ait voulu s'inhiber avec de l'alcool avant de désobéir. À moins qu'on ne se saoule pour ne pas être en mesure de faire le travail exigé. En tous les cas, les incidences d'ivresses à bord n'étaient pas rares<sup>20</sup>.

Mais, le refus d'obéissance n'était pas le seul moyen d'exprimer son désaccord. Les marins pouvaient s'absenter sans avoir obtenu la permission de leur supérieur, ou même désertir. La désertion jouant parfois un rôle semblable au refus d'obéissance ; la fuite remplaçant la confrontation.

### **Absences sans permission**

On est en présence d'une absence sans permission lorsqu'un marin quitte son navire sans en avoir reçu l'autorisation préalable (*shore leave*). Malgré les usages, les matelots n'avaient pas toujours le privilège d'obtenir une permission à terre. Certains capitaines préféraient garder leurs hommes à bord pour prévenir les désertions<sup>21</sup>. Et les capitaines n'hésitaient pas à s'en remettre au bras séculier lorsqu'ils n'étaient pas obéis : « *Police court today. – Thos. Wallace and Hames Cathey, for being absent from their ships without leave, on the information of Capt. Grigg, were each*

---

<sup>16</sup> « John Ramsden 33 et Richard Hairhurst, 28, chauffeurs, 15 jours, refus d'obéir à leur capitaine » (*La Patrie*, 31 juillet 1880). « Sessions Spéciales. - Bartholomew Battie, matelot, refus d'obéir à son capitaine, 15 jours » (*La Patrie*, 23 juillet 1880). Exception à la règle : « David Robert, matelot, pour avoir refusé d'obéir aux ordres de son capitaine, 8 jours » (*La Patrie*, 9 juillet 1879). En vertu du *Merchant Shipping Act* de 1854, « *wilful desobediance to any lawfull command* » était passible de quatre semaines d'emprisonnement et d'une amende équivalente à deux jours de paie (Eric Sager, *Seafaring Labour (...)*, p. 99).

<sup>17</sup> *The Daily Witness*, 8 octobre 1874.

<sup>18</sup> « *Police Court – John Martin, 32, seaman, for drunkenness and refusing duty, was fined 2 or 10 days* » (*The Daily Witness*, 28 septembre 1874).

<sup>19</sup> *La Minerve*, 23 octobre 1865.

<sup>20</sup> *Sessional Papers*, no. 9, Appendix no. 40, 1885. Voir Annexe.

<sup>21</sup> Eric Sager, *Seafaring Labour(...)*, p. 170.

*sentenced to 15 days imprisonment*<sup>22</sup> ». La sévérité des condamnations pour absence sans permission semble avoir beaucoup oscillée<sup>23</sup>, celles-ci allant jusqu'à 15 jours de prison, alors que certains délinquants s'en tiraient à meilleur compte<sup>24</sup>. D'autres contrevenants étaient même simplement renvoyés à leur navire<sup>25</sup>. Lorsqu'il ne s'agissait pas de désertion, ces absences non justifiées s'expliquaient surtout par des sorties pour boire et manger. Parfois, même le marin de garde abandonnait son poste pour aller ribaudeur<sup>26</sup> ou encore rejoindre ses compagnons en ballade<sup>27</sup>. Deux marins du *Wandrahm* allèrent jusqu'à mettre à l'eau une « grande boîte qui paraissait assez étanche » pour se payer le luxe d'une petite escapade. Mais la boîte prit l'eau rapidement et « en peu de temps nos argonautes furent dans l'eau jusqu'à la ceinture ». Ils furent finalement secourus par l'équipage d'un navire de guerre dans un état de profond épuisement<sup>28</sup>.

## Les déserteurs

« *Désertion* – Comme d'habitude pendant la saison de navigation les matelots commencent à désertir. Hier, la police a mis en état d'arrestation deux hommes de l'équipage du steamer *Prussian* qui avaient quitté furtivement leur navire<sup>29</sup>. » Certains marins n'attendaient visiblement que le moment où leur navire accoste pour prendre le large. En effet, le *Prussian*, vapeur de la ligne Allan, n'était arrivé en ville que la veille. C'était d'ailleurs le premier navire océanique de la saison à entrer dans le port de Montréal<sup>30</sup>. Mais les désertions ne s'arrêtèrent pas là et d'autres hommes abandonnèrent le navire. Tant et si bien que le 6 mai après-midi, lorsqu'il leva l'ancre : « quatre matelots du steamer *Prussian* ont abandonné leur navire. L'un d'eux se nomme Gallagher. La police du havre [sic] est parvenue à arrêter un du nom de Laurent, mais les autres sont encore en liberté<sup>31</sup> ».

---

<sup>22</sup> *The Daily Witness*, 7 juillet 1874.

<sup>23</sup> « John McCarthy, matelot, 10 jours, absence sans permission » (*La Patrie*, 11 août 1880). « John McKay, 45, cuisinier à bord du vapeur *Brooklynn*, pour s'être absenté de son navire sans permission, 8 jours » (*La Patrie*, 22 juillet 1879).

<sup>24</sup> « John Turner, 34, matelot, pour s'être absenté de son navire sans permission, 3 jours » (*La Patrie*, 29 juillet 1879).

<sup>25</sup> « John Miller, steward, a quitté son navire sans permission, renvoyé » (*La Patrie*, 7 août 1880).

<sup>26</sup> « Devant son Honneur le juge Dugas : Joseph Austen, 30, matelot, pour s'être enivré et s'être absenté de son navire, 3 semaines de prison » (*La Patrie*, 9 juin 1880).

<sup>27</sup> *La Patrie*, 21 juillet 1880.

<sup>28</sup> *Le Canadien*, 27 septembre 1892.

<sup>29</sup> *La Patrie*, 4 mai 1880.

<sup>30</sup> *La Patrie*, 3 mai 1880.

<sup>31</sup> *La Patrie*, 7 mai 1880.

Déserteur était alors une pratique commune dans les ports nord-américains. Des dizaines de matelots étaient arrêtés annuellement par la police du port de Montréal pour cette offense<sup>32</sup> et il ne s'agit sans doute que d'une goutte d'eau dans l'océan. En effet, dans certains ports d'Amérique du Nord, les désertions prenaient des proportions épidémiques<sup>33</sup>. À New York, championne dans cette catégorie, 49 % des marins qui accostaient en profitaient pour fausser compagnie à leur capitaine<sup>34</sup>. Le marché du transport maritime était alors en plein essor et la main-d'œuvre manquait. Les matelots engagés dans les vieux pays, où les salaires étaient encore plus bas, étaient tentés de déserteur dans un port nord-américain, assurés de retrouver du travail mieux rémunéré à bord d'un autre navire<sup>35</sup>. Car, au port, on se désolé de la rareté des matelots. À Montréal, « on offre jusqu'à £ 8 par mois pour voyager au long cours, avec une demi-paye d'avance et même à ce prix on en trouve difficilement. On nous dit que trois navires attendent pour mettre à la voile d'avoir un équipage suffisant », se plaint le *Canadien*<sup>36</sup>.

En fait, la rareté de la main-d'œuvre affectait d'autres branches de l'activité portuaire, puisque les dockers aussi étaient en nombre insuffisant<sup>37</sup>. Contrairement aux marins, ce serait dans leur cas la faiblesse des salaires versés à Montréal qui aurait entraîné un exode de la main d'œuvre. En effet, les « arrimeurs de Montréal se plaignent de la rareté des ouvriers de bord, ce qui retarde considérablement le chargement des steamers dans notre port. L'insuffisance des gages a fait émigrer un grand nombre d'ouvriers aux ports de mer des États-Unis<sup>38</sup> ». On manquait tellement de bras, qu'on allait jusqu'à recruter des débardeurs aussi loin qu'à Rimouski pour venir travailler dans le havre<sup>39</sup>.

---

<sup>32</sup> Voir Annexe.

<sup>33</sup> Lewis R. Fisher, « A Dereliction of Duty : the Problem of Desertion on Nineteenth Century Sailing Vessels ». Rosemary Ommer et Gerald Panting (dir.) *Working Men Who Got Wet (...)*, p. 51-70.

<sup>34</sup> Eric Sager, *Seafaring Labour (...)*, p. 195. Le taux de désertion dans le port de Montréal ne m'est pas connu. Il est peut-être plus près de celui de Boston (31%), que de New York.

<sup>35</sup> Fischer, *Op. cit.*, p. 65.

<sup>36</sup> *Le Canadien*, 26 septembre 1892. Il est amusant de constater que cet article paraît après l'histoire du capitaine du *Bass Roch*, poursuivi par onze matelots pour mauvais traitements. Après une telle affaire, je n'aurais pas été tenté de m'embarquer.

<sup>37</sup> On a déjà usé des services des soldats de la garnison en guise d'expédient (*La Minerve*, 21 novembre 1863).

<sup>38</sup> *L'Étendard*, 14 mai 1883.

<sup>39</sup> *L'Étendard*, 26 mai 1883.

## Désertions et mutineries : le cas de l'*Etta Stewart*.

On comprend mieux l'inquiétude que pouvait causer la peur d'une épidémie de désertions<sup>40</sup> lorsqu'on examine un exemple spectaculaire, celui de l'*Etta Stewart*<sup>41</sup>. Peu de temps après avoir accosté à Montréal à l'été 1880, il y éclate une sérieuse dispute entre matelots et capitaine.

*Mutinerie.* – Sept matelots du brigantin *Etta Steward* ont été livrés à la police du port samedi soir pour mutinerie. Il paraît que ces matelots voulaient visiter la ville et que leur capitaine refusa de les laisser quitter le navire. Les hommes étant sur la poupe, le capitaine leur ordonna de descendre, et comme ils n'obéissaient pas assez vite, le capitaine poussa l'un d'eux. Là-dessus, il s'éleva une dispute, les matelots disant au capitaine de ne pas maltraiter leur compagnon. La police fut alors appelée et arrêta les sept matelots. Ceux-ci assurent qu'ils n'avaient pas l'intention de désertir, vu qu'il leur est dû deux mois de gages. Ils s'étaient embarqués à Dunkerque, France. Le navire appartient à des marchands de St-Jean, N.B.<sup>42</sup>.

Sans l'intervention rapide de la police, la proto-mutinerie aurait peut-être dégénéré. Toutefois, les tensions entre le pont et la timonerie n'ont pas été réglées pour autant, mais seulement mises sur la glace. Par ailleurs, le capitaine de l'*Etta Stewart* n'était pas le premier à interdire à ses hommes un congé à terre, pourtant fortement désiré par les équipages. Il s'agissait d'une mesure de précaution pour limiter les risques de désertions dans les ports à haut revenu (*high-wages ports*)<sup>43</sup>. On ne peut pas dire que sa mesure ait été couronnée succès :

*L'Etta Stewert* – On se rappelle que dernièrement tous les matelots de ce navire à l'exception de deux ont déserté. Hier, un de ces derniers a pris la fuite à son tour. Lorsque le navire laissera le port, son équipage sera donc presque entièrement renouvelé<sup>44</sup>.

Quelque chose clochait à bord de l'*Etta Stewart*, puisque ni la peur d'être arrêté, deux des déserteurs seront repris et condamnés à 15 jours de prison<sup>45</sup>, ni même d'importants arriérés de gage n'ont empêché les hommes de désertir de manière spectaculaire. Les motivations économiques, bien qu'importantes, n'étaient donc pas les seules à entrer en ligne de compte. Ainsi, un mauvais

---

<sup>40</sup> *La Patrie*, 24 juillet 1880.

<sup>41</sup> Parfois orthographié dans la presse *Etta Stewert* ou *Etta Steward*, il paraît certain qu'il s'agit du même navire, un voilier construit et enregistré à Saint-Jean, Nouveau Brunswick sous le nom d'*Etta Stewart*, numéro matricule 66857 (*Sessional Papers*, no. 15, 1887). Lancé en 1872, l'*Etta Stewart* a sombré en 1895 au large d'Halifax, emportant avec lui huit membres d'équipage. (<http://novascotia.ca/museum/wrecks/wrecks/shipwrecks.asp?ID=1530>).

<sup>42</sup> *La Patrie*, 19 juillet 1880.

<sup>43</sup> Eric Sager, *Seafaring Labour (...)*, p. 170.

<sup>44</sup> *La Patrie*, 13 août 1880.

<sup>45</sup> *La Patrie*, 13 août 1880.

capitaine constituait un fort incitatif à changer de navire. L'exode massif de tout l'équipage, ou presque, ressemble à un sauve-qui-peut général. On préfère abandonner le navire à son sort que de rester fidèle à un capitaine dont la brutalité et l'autoritarisme dépassent de toute évidence ce que les hommes peuvent supporter. Quant à notre capitaine, il n'a pas dû avoir trop de difficulté à engager de nouveaux hommes pour la traversée, puisqu'en quelques jours à peine le navire avait regarni son équipage et était prêt à mettre les voiles vers la mer. Mais...

*Encore l'Etta Stewart.* – Hier, deux hommes de l'équipage de ce navire nommés Benson et Patterson se sont jetés dans le fleuve, en face de Varennes, afin de désertir. Ils avaient sur eux trois habillements complets et se seraient infailliblement noyés sans le secours de l'équipage d'une goélette, à l'ancre près de l'endroit. Les fugitifs sont venus au poste de la police du port réclamer les couteaux qu'on leur avait enlevés lors d'une arrestation précédente. Comme aucune accusation n'avait été portée contre eux, on les laissa partir en liberté<sup>46</sup>.

Comme il devait forcément s'agir de nouveaux matelots n'ayant pas fait la traversée océanique Dunkerque-Montréal avec ce capitaine, j'en déduis que ce dernier a réussi, entre Montréal et Varennes, à si bien décourager les nouveaux venus qu'ils en sont venus à l'extrémité que représente cette tentative de désertion un peu désespérée.

### **La pêche aux déserteurs**

La recherche des marins absents était une autre des tâches qui incombait à la *Water police*. Les déserteurs, lorsque retrouvés, étaient ramenés à leurs navires respectifs<sup>47</sup>, souvent après avoir fait escale en cour. Pour Judith Fingard, la lutte aux désertions est la raison d'être de la police riveraine de Montréal et de Québec. Les désertions sont un affront à l'autorité et au prestige de la Couronne. Pis encore, aux yeux des Commissaires du Havre, elles mettent en péril la bonne marche du commerce maritime<sup>48</sup>. Se sont celles-ci, en plus du *crimping* (recrutement illégal de matelots), parasites du commerce, qui justifient l'existence de forces spéciales<sup>49</sup>. Mais les caractéristiques propres au marché de l'emploi maritime, l'incompétence supposée ou réelle de la police des ports

---

<sup>46</sup> *La Patrie*, 19 août 1880.

<sup>47</sup> « *The searching for absent seamen is another duty devolving upon them [la police riveraine]. The deserters, when found, being taken to their respective ships* » (*Sessional Papers*, no. 5. Appendix no. 10, 1871).

<sup>48</sup> Une pétition fut envoyée à la Chambre des Communes de la part du *Board of Commerce* de Greenock, Écosse, priant l'instauration de certaines mesures pour prévenir la désertion de matelots au Canada (*Parliamentary Debates, Dominion of Canada, Fourth Session*, 1872, vol. 3, p. 256).

<sup>49</sup> « *The government stepped in, ostensibly to promote order and fairness in the shipping of seamen, but in reality to discourage desertion and crimping and thereby serve the needs of capital* » (Judith Fingard, *Jack in Port : Sailorstowns of Eastern Canada*, Toronto, Toronto University Press, 1982, p. 30).

(surtout à Québec) et le caractère saisonnier de la navigation sur le Saint-Laurent faisaient de cette lutte un travail de Pénélope<sup>50</sup>.

Leur incapacité à éradiquer le phénomène jointe à la pression constante exercée par les représentants de l'industrie et du commerce maritime<sup>51</sup> forcent les autorités à donner sporadiquement un coup de barre pour au moins enrayer sa progression.

*The desertions from vessels in the harbour have never been so great, caused principally by a large advance in wages. Measures were taken to check the evil, and to a great extent were successful, a large number of "running" seamen having been captured, punished and restored to their vessels<sup>52</sup>.*

Pour ce faire, la *Water Police* organisait des patrouilles sur le front portuaire, en plus d'opérer des raids dans des maisons de chambres (*boarding-houses*) à la recherche de marins en fuite<sup>53</sup>. La pêche aux déserteurs n'était pourtant pas une activité de tout repos. Passer les menottes aux contrevenants pouvait s'avérer un sport dangereux :

Hier matin, le capt. du steamer "Nebo" a prévenu la police riveraine que quatre de ses matelots avaient déserté de son navire. Trois hommes de la police en compagnie du capitaine se mirent à la recherche des déserteurs et les retrouvèrent dans un bouge de la rue St-Paul. Ils les arrêtrèrent et les conduisirent au vapeur, qui devait partir dans quelques heures. L'un d'eux offrit une résistance désespérée et sans le secours de deux constables de la police urbaine il aurait été impossible de la conduire. Dans la lutte, le constable John Murray de la police riveraine a reçu un coup de pied dans l'abdomen<sup>54</sup>.

Il ne faut pas se surprendre outre mesure du caractère musclé de cette arrestation. Les méthodes parfois très physiques de la police riveraine envers les marins n'ont même jamais atteint la brutalité de celles utilisées contre les débardeurs. Durant une grève illégale des dockers du port, c'est carrément par une vigoureuse charge à la baïonnette qu'on dispersa la foule hostile<sup>55</sup>.

Lorsqu'elle a affaire à des marins déserteurs, la justice a le bras plus long qu'à l'habitude. On les recherche dans tout le port, les rues, les tavernes et même au-delà. À l'occasion, les autres corps policiers sont aussi sollicités. C'est ainsi que la police de Saint-Hyacinthe arrête un déserteur du

---

<sup>50</sup> Judith Fingard, *Jack in Port (...)*, p. 30-33.

<sup>51</sup> *Sesional Papers*, no. 11, Appendix no. 38, 1881.

<sup>52</sup> *Sesional Papers*, no. 11, Appendix no. 38, 1881.

<sup>53</sup> Judith Fingard, *Jack in Port (...)*, p. 142.

<sup>54</sup> *La Patrie*, 27 septembre 1879.

<sup>55</sup> *Sesional Papers*, no. 5, Appendix no. 33, 1882.

*Wolverine* qui faisait escale à Montréal<sup>56</sup>. Pour retrouver ces lascars, on n'hésite pas à faire appel aux nouvelles technologies qui permettent d'élargir encore davantage le cercle des recherches :

*Déserteurs*. – Le capitaine d'un brigantin a déclaré à la police du port que quatre matelots de son vaisseau étaient disparus depuis mardi soir et qu'il les croyait rendus à Québec. On a télégraphié à la police de cette dernière ville et on espère qu'ils seront arrêtés<sup>57</sup>.

Les deux forces portuaires se portent donc mutuellement assistance<sup>58</sup>. Même lorsqu'il s'agit de poursuivre des ressortissants étrangers, la police riveraine fait preuve de tout autant de zèle.

*Déserteurs*. – Le consul norvégien [sic] à Trois-Rivières a demandé à la police du port de Montréal d'arrêter deux matelots norvégiens qui ont abandonnés leurs navires ces jours derniers, à Trois-Rivières. La police a fait plusieurs arrestations, mais comme elle n'avait pas les noms et le signalement des fugitifs, on a dû remettre les prisonniers en liberté<sup>59</sup>.

Mais l'histoire des trois vikings en cavale ne s'arrête pas là : « trois matelots norvégiens [sic] que l'on croit être ceux qui ont abandonné leur navire à Trois-Rivières ont été vus hier soir sur le chemin de la Côte-des-Neiges, près de la barrière<sup>60</sup> ». Nos lascars ne manquent pas d'audace. Après avoir traversé l'Atlantique, ils ont bourlingué on ne sait trop comment de la Mauricie à l'île de Montréal. Les Norvégiens ont joué de chance puisqu'il semblerait qu'ils aient reçu un coup de pouce de certains éléments de la population locale au cours de leur escapade. *La Feuille d'Érable* ajoute qu'« ils étaient accompagné d'un civilien [sic] qui paraissait leur servir d'interprète<sup>61</sup> ». Après cette apparition, la trace de notre trio se perd dans la brume. Peut-être ont-ils réussi à tromper la police et à passer entre les mailles du filet, mais rien n'est moins sûr. Le petit groupe ignorait sans doute qu'il était activement recherché. En publiant cette histoire, la presse montréalaise se faisait auxiliaire de la police. Trois Norvégiens avec un interprète à Côte-des-Neiges, municipalité qui n'est pas encore incorporée à Montréal, ne devaient guère passer inaperçus en 1880. En informant le public qu'on recherche ces déserteurs, on incite la population à contacter les autorités. À

---

<sup>56</sup> *La Minerve*, 25 juillet 1863.

<sup>57</sup> *La Patrie*, 9 juillet 1880. Les quatre matelots seront arrêtés et ramenés à Montréal. Ils sont condamnés à un mois de prison (*La Patrie*, 10 juillet 1880). La collaboration entre les deux forces de Montréal et Québec n'est pas sans précédent : « *During the present summer [1870], seven seamen, who had deserted from their vessels at Quebec, were arrested here, and escorted back (in accordance with telegrams to that effect) and handed over to their respective captains, who pay all expenses attendant on their restoration* » (*Sessional Papers*, no. 5. Appendix no. 10, 1871).

<sup>58</sup> *La Patrie*, 1<sup>er</sup> octobre 1880.

<sup>59</sup> *La Patrie*, 9 juin 1880.

<sup>60</sup> *La Patrie*, 10 juin 1880.

<sup>61</sup> *La Feuille d'érable*, 19 juin 1880.

l'occasion, les journaux ont même publié le signalement des individus recherchés. On apprend par exemple dans *La Patrie* qu'« un matelot du nom de Thomas O'Regan a abandonné son navire, le *Lake Simcoe*, jeudi soir. C'est un homme de 5 pieds 4 pouces, portant des favoris et une moustache de couleur rougeâtre<sup>62</sup> ».

Cependant, les autorités n'avaient pas toujours besoin de dépenser une telle énergie à rechercher des déserteurs, puisque certains se livraient d'eux-mêmes à la police<sup>63</sup>. Peut-être que ces derniers, incapables de trouver un travail équivalent ou un navire dont la destination leur convenait, n'avaient trouvés de meilleurs recours que de s'en remettre à la clémence des juges.

### **Les marins au banc des accusés**

En l'absence d'une connaissance détaillée de chaque cas, il est difficile de faire émerger un modèle dans le traitement des désertions et des refus d'obéissance par la justice québécoise. Généralement condamnés à 30 jours de prison dans le troisième quart du siècle<sup>64</sup>, certains matelots déserteurs (les récidivistes ?) se voient affliger d'une peine beaucoup plus longue, de six semaines<sup>65</sup> à deux mois<sup>66</sup>. Quelques années plus tard, les déserteurs voient leur peine réduire, la moyenne se fixant à 21 jours<sup>67</sup>, les cas plus sévères allant jusqu'à un mois<sup>68</sup>. Cependant, plusieurs autres marins sont directement renvoyés à leur navire<sup>69</sup>. En bref, il ne semble pas y avoir de milieu entre le renvoi à bord et une peine de plusieurs jours de prison. La seule ligne directrice qui émerge est celle de la clémence. Le *Merchant Shipping Act* de 1854 prévoit en effet une peine de douze semaines d'emprisonnements, avec ou sans travaux forcés, pour les marins déserteurs, dix semaines pour ceux absents sans permission<sup>70</sup>, des peines bien plus sévères que celles attribuées aux contrevenants

---

<sup>62</sup> *La Patrie*, 5 juin 1880.

<sup>63</sup> « Hier soir, John Larsen, le cuisinier du navire [Gardner Colby], s'est livré à la police du port comme déserteur » (*La Patrie*, 28 septembre 1880).

<sup>64</sup> « John Smith, absent de son vaisseau, 30 jours de prison » (*La Minerve*, 29 mai 1865). « John Mashall, pour s'être absenté de son vaisseau sans permission, 30 jours de prison » (*La Minerve*, 30 mai 1865).

<sup>65</sup> « F. Fitzwater, désertion de son bâtiment, 6 semaines de prison » (*La Minerve*, 23 mai 1868).

<sup>66</sup> *La Minerve*, 9 octobre 1865.

<sup>67</sup> « Joseph Austin, pour s'être absenté de son navire, 21 jours de prison » (*La Patrie*, 10 juin 1880). « Ernest Henrichs, 25, matelot, pour s'être absenté de son navire, trois semaines de prison » (*La Patrie*, 10 juin 1880).

<sup>68</sup> *La Patrie*, 12 juillet 1880.

<sup>69</sup> « John Hookson et Alexander Curry, pour avoir quitté leurs vaisseaux sans permission, renvoyé à bord » (*La Minerve*, 8 mai 1865). « Isaac Gray, pour avoir essayé de désertir de son vaisseau, renvoyé » (*La Minerve*, 10 mai 1865). « William Watt, pour désertion de son vaisseau, renvoyé. Robert Pletel, même offense, renvoyé » (*La Minerve*, 8 juin 1865). « Henry Courtney, 26, cuisinier à bord d'un navire, ayant déserté, est renvoyé à son navire » (*La Patrie*, 26 juin 1880).

<sup>70</sup> Eric Sager, *Seafaring Labour (...)*, p. 99.

à Montréal. Notons que l'acquittement des hommes accusés de désertion était une possibilité réelle<sup>71</sup>.

Plus généralement, le traitement des marins par la justice locale semble avoir été marqué par une certaine indolence<sup>72</sup>. L'essentiel en fait n'était pas de punir les matelots, mais de les garder utiles et disponibles pour les besoins de la navigation. En conséquence, peu importe la longueur de leur condamnation, leur séjour à l'ombre semble avoir rarement excédé la durée de l'escale de leur navire au port.

*During the year, sixty-seven seamen have been arrested for desertion. The greater number were committed to gaol, there to remain during the period their vessels continued in port, and, when ready to sail, they were again placed on board their respective crafts<sup>73</sup>.*

La punition pouvait en effet être très courte si le navire employeur devait partir incessamment. Ce fut le cas pour Andrew Henderson, Robert Wallace, George Murray, Jas. Nine et John Stonehouse, du steamer *Barcelona*. Accusés d'avoir pris un congé sans permission, ils n'ont été logés en prison que quelques heures, car leur navire devait partir dans la soirée. De plus, « George Beege et Jas Thompson, deux autres matelots du steamer *Barcelona*, ont été trouvés endormis dans une maison de la rue Ste-Marie et conduits immédiatement à leur navire, qui est parti quelques minutes après<sup>74</sup> ».

Néanmoins, certains hommes étaient si déterminés à désertir qu'ils récidivaient dès l'instant où ils étaient renvoyés à leur navire<sup>75</sup>. Dans d'autres cas, la *Water Police* escortait tout bonnement des marins à bord, sans qu'aucune accusation ne soit retenue contre eux. Comptabilisés à partir de l'année 1882-1883, les cas de marins escortés jusqu'à leur navire représentent une part importante des arrestations effectuées annuellement par la police riveraine<sup>76</sup>.

Lorsque des marins étaient arrêtés par la police, que ce soit pour désertion ou pour un autre délit, certains capitaines n'hésitaient pas à payer l'amende pour que leurs membres d'équipage puissent

---

<sup>71</sup> Jules Gouillot, jeune belge, accusé d'avoir déserté un vaisseau de Hanovre maintenant dans ce port, commandé par un nommé Eugelke (?) Posh, subit son procès et est acquitté (*Le Pays*, 13 juillet 1858).

<sup>72</sup> « *THE WATER POLICE. It appears the law is that policemen who are subpoenaed as witness in cases tried in the Police Court are allowed remuneration for their attendance, but for some reason none of the water police, whose duties bring them into court every day, have never been allowed a cent, while the civic police invariably get it. The question is why one policeman is not entitled to it when another is* » (*The Daily Witness*, 7 août 1874).

<sup>73</sup> *Sessional Papers*, no. 5, Appendix no. 9, 1872.

<sup>74</sup> *La Patrie*, 31 juillet 1880.

<sup>75</sup> *La Patrie*, 30 juin 1880, *La Patrie*, 3 juillet 1880.

<sup>76</sup> Voir Annexe.

retourner à bord, au lieu de séjourner en cellule<sup>77</sup>. On retrouve même un officier qui défraie la caution d'un matelot incarcéré pour avoir remis en question sa propre autorité : « Cour de Police – James Montgomery, pour refus de remplir son devoir à bord de son vaisseau, renvoyé à bord, à la demande de son patron<sup>78</sup> ». Devant la rareté des hommes prêts à s'embarquer, on peut concevoir qu'un capitaine ait préféré garder ses hommes auprès de lui malgré leurs écarts de conduite. Même en cas de désertion, le capitaine choisissait parfois d'abandonner la poursuite si les hommes acceptaient de revenir à bord, plutôt que de les voir traduits en justice<sup>79</sup>, ce qui le forcerait à devoir en engager de nouveaux, à la fiabilité inconnue. En outre, certains matelots semblent avoir été pratiquement irremplaçables. Dans le cas de certains postes clés, un capitaine pouvait littéralement dépendre du bon vouloir d'un seul de ses membres d'équipage pour la bonne marche de son navire.

*Retardé.* – Le steamer *Wilion* (?) a été retenu dans le port depuis samedi. Le chauffeur de ce navire ayant été arrêté et condamné à \$7.50 ou 15 jours de prison pour assaut sur son assistant, avait dû aller en prison. Le capitaine, quelques heures avant de partir, paya l'amende et fit sortir le chauffeur. Cependant lorsque le navire sur le point de quitter le port, on constata que le chauffeur était absent et il fallut attendre<sup>80</sup>.

Cependant, l'intervention d'un capitaine en faveur d'un de ses hommes n'était pas toujours récompensée. Par exemple, elle n'a pas empêché Charles Logan, matelot du brigantin *Elizabeth Scott*, de désertir, alors que son capitaine venait de le faire remettre en liberté après avoir payé son amende pour assaut sur un de ses collègues de travail<sup>81</sup>. Cet acte de clémence de la part d'un capitaine envers un matelot visiblement turbulent peut s'expliquer par les difficultés rencontrées dans le recrutement d'une main-d'œuvre qualifiée<sup>82</sup>.

À Montréal, la majorité des déserteurs semble avoir agi seul ou en petit groupe, en paire, généralement<sup>83</sup>. Avant de quitter leur navire pour de bon, certains n'avaient pas de remords à subtiliser des objets de valeurs à bord<sup>84</sup>. Les marins qui désertaient ensemble devaient être unis par

---

<sup>77</sup> « Trois matelots, Peter Mckenzie, John Bristow et John Williams avaient soustrait un baril d'huîtres appartenant à M. Poulin. Ils ont été appréhendés et traduits, mardi, à la cour de police correctionnelle où, leur capitaine, s'étant offert à payer la valeur des huîtres, ils n'ont été condamnés qu'à rester consignés à bord du navire jusqu'à son départ » (*Le Pays*, 17 novembre 1858).

<sup>78</sup> *La Minerve*, 13 mai 1865.

<sup>79</sup> *La Patrie*, 29 octobre 1880.

<sup>80</sup> *La Patrie*, 9 août 1880.

<sup>81</sup> « Charles Logan, matelot du brigantin *Elizabeth Scott* a déserté samedi soir. Il avait aussi subi un terme d'emprisonnement pour assaut sur un de ses compagnons et avait été remis en liberté lorsque le capitaine était allé payer l'amende » (*La Patrie*, 10 août 1880).

<sup>82</sup> Eric Sager, *Seafaring Labour (...)*, p. 136-163.

<sup>83</sup> Les 7 matelots du vapeur *Mississippi* qui désertent à l'unisson semblent être une exception (*La Minerve*, 4 Novembre 1872).

<sup>84</sup> Vol du chronomètre du bord par trois déserteurs (*La Patrie*, 28 septembre 1880).

des liens particuliers, affinités personnelles favorisées par un grade identique ou par une origine ethnique commune<sup>85</sup>. En outre, ceux qui désertaient appartenaient généralement aux rangs inférieurs de la hiérarchie maritime et étaient de ce fait engagés au plus bas échelon de l'échelle salariale<sup>86</sup>. La perception des officiers de bord selon laquelle les marins d'origines étrangères, en particulier ceux d'Europe du Nord, étaient plus susceptibles de désertir que les Britanniques (au sens impérial) s'explique du reste par le fait que les matelots étrangers étaient beaucoup plus nombreux aux échelons inférieurs, mal payés, de la marine marchande britannique<sup>87</sup>. Ce qui, par ailleurs, n'empêchait ni les marins anglo-saxons<sup>88</sup>, ni les gradés, de désertir eux-aussi : « *The captain of the ship "Melrose Abbey" has reported to the Water Police that his Chief Engineer, with whom he had the trouble which resulted in the case in the Police Court, had deserted*<sup>89</sup> ».

La concorde n'était pas nécessairement de mise entre déserteurs. C'est ainsi qu'éclate une bagarre entre deux compagnons d'infortune : « Hier au soir, deux matelots qui se battaient sur les quais ont été arrêtés par la police. Comme ils avaient chacun un sac rempli de linge de corps, on croit qu'ils avaient déserté de leur navire<sup>90</sup> ». Pour mettre toutes les chances de leur côté, les marins en cavale avaient tout intérêt à demeurer discrets. Certains allaient jusqu'à se tapir dans la cale du navire qu'ils avaient rejoint illégalement, ce qui n'empêchait pas les policiers de les retrouver<sup>91</sup>.

Cependant, les déserteurs ne s'engageaient pas uniquement sur d'autres transatlantiques. Certains préféraient se faire marins d'eau douce et se reconvertissaient dans la navigation intérieure<sup>92</sup>, comme ce « matelot du navire *Bothel* nommé Morris [qui] a été arrêté pendant la nuit dernière pour désertion, au moment où il se préparait à prendre passage sur un des vapeurs des [Grands] lacs<sup>93</sup> ». Tandis qu'une minorité semble avoir tout simplement déserté pour renoncer à la vie maritime.

---

<sup>85</sup> En ce qui concerne Montréal, il s'agit de matelots aux patronymes d'origine scandinave. « Cour de Police : G. Larsen et N. Torlyorsen, pour avoir déserté de leur bâtiment, 3 semaines de prison aux travaux forcés » (*La Minerve*, 7 juillet 1869). « Deux norvégiens nommés Johan Schlapetz et Sans Samson ont déserté de la barque *Maydalen* hier soir. Le capt. est à la recherche des déserteurs » (*La Patrie*, 7 octobre 1879). « Police – Sessions Spéciales. – Ole Pedersen et Erick Johan Erickson pour avoir déserté de leur navire, 14 jours chacun » (*La Patrie*, 27 août 1879).

<sup>86</sup> « *Those who deserted were usually in the lower ranks and hired at the lowest rates of pay* » (Eric Sager, *Seafaring Labour* (...), p. 189).

<sup>87</sup> La question est complexe et est traitée en détail par Eric Sager dans son 6<sup>e</sup> chapitre de *Seafaring Labour*. Voir en particulier : Eric Sager, *Seafaring Labour* (...), p. 188-195.

<sup>88</sup> Une bonne part des déserteurs ont des noms provenant des îles britanniques. À titre d'exemple : « Timothy Murphy, matelot déserteur, a été envoyé pour deux semaines en prison » (*L'Étendard*, 23 mai 1883).

<sup>89</sup> *The Daily Witness*, 28 août 1880.

<sup>90</sup> *La Patrie*, 25 juin 1880.

<sup>91</sup> *La Patrie*, 3 juillet 1880.

<sup>92</sup> « Déserteurs. – Deux matelots norvégiens, qui avaient déserté de leur vaisseau ont été arrêtés à bord du vapeur de la compagnie du Richelieu hier » (*La Patrie*, 18 septembre 1880).

<sup>93</sup> *La Patrie*, 16 août 1880.

D'ailleurs, pour expliquer l'épidémie de désertions dans le port de Montréal, *La Patrie* fait écho d'une rumeur persistante voulant que des matelots possédants des économies aient déserté pour ensuite s'installer dans le Nord-Ouest<sup>94</sup>. L'hypothèse est séduisante. Les ports américains dont le taux de désertion enregistré était très élevé étaient aussi des plaques tournantes de l'immigration. Nous sommes alors dans une période de forte migration en provenance d'Europe et on ne voit pas pourquoi quelques jeunes hommes célibataires n'auraient pas été tentés de faire une traversée vers l'Amérique « gratuitement » en tant que matelot pour ensuite abandonner leur navire et tenter leur chance sur le nouveau continent.

### **À travers les mailles du filet**

Les journaux qui relatent plusieurs cas de déserteurs arrêtés, parfois à l'instant où le navire où ils s'étaient réfugiés levait l'ancre<sup>95</sup>, donnent à leurs lecteurs l'impression d'une force policière beaucoup plus efficace qu'elle ne le fut sans doute jamais. En effet, les forts taux de désertion que connaissaient les ports nord-américains ne semblent pas cadrer avec le nombre d'arrestations faméliques effectuées à Montréal pour ce délit. Prenons par exemple l'année 1881 pour laquelle nous possédons les deux statistiques, c'est-à-dire le nombre d'arrestations pour désertions et le nombre de marins. J'ai déjà formulé certaines réserves à propos de ces chiffres en introduction, mais puisqu'il est également possible qu'un même individu ait été arrêté plusieurs fois pour le même délit, faisons comme si ces deux limites s'annulaient. On compte alors 69 marins arrêtés pour désertion sur 18 046 hommes, ce qui représente un taux d'arrestation infime (0,4 %). Même si on y additionne les 47 arrestations pour absence sans permission et les 15 pour suspicion de désertion, on obtient un taux de seulement 0,7 %. Si on suppose que 30 %, comme à Boston, ou même seulement 10 % des hommes désertaient, ce qui serait historiquement très bas, cela signifierait qu'on a procédé à 69 arrestations pour 1 804 contrevenants<sup>96</sup>. Cela en dit long sur la capacité de la police à enrayer le phénomène. C'est sans doute pour contrer un sentiment d'impunité, ou pour faire taire ses détracteurs, que la police riveraine se met à partir de la saison 1870-1871, à arrêter des individus seulement soupçonnés de vouloir désertion. À la décharge des forces policières, il est clair que toutes les désertions n'étaient pas rapportées aux autorités par les capitaines eux-mêmes<sup>97</sup>.

---

<sup>94</sup> *La Patrie*, 16 août 1880.

<sup>95</sup> « Désertion. – Stephen Ramusen, qui avait déserté de la barque *Tonyurn* dimanche dernier, a été arrêté hier matin à 4 heures sur le navire *James Mary Church*, qui a laissé le port à 6 heures » (*La Minerve*, 16 octobre 1872).

<sup>96</sup> Voir Annexe.

<sup>97</sup> Judith Fingard, *Jack in Port (...)*, p. 202.

## Des pilotes complices ?

Les commissaires du Havre, qui n'ont aucune autorité sur les marins, sont néanmoins conscients du problème. Ils font ce qui est en leur pouvoir pour contrarier le plus possible les projets des déserteurs. Par exemple, ils interdisent aux pilotes du Saint-Laurent, sur lesquels ils exercent juridiction, de leur porter assistance.

*Article – 81 – No pilot, or apprentice to a pilot, shall aid or assist any seaman or apprentice legally bound to any master of any vessel, to secrete himself, or shall facilitate in any way the desertion of any seaman or apprentice legally bound<sup>98</sup>.*

S'agit-il d'une simple mesure préventive ou le reflet de l'aide que des pilotes ont apportée à des matelots désirant désertir ? Pendant la remontée du fleuve, avant-goût d'éternité pour les navires à voiles, pilotes et matelots auraient amplement eu le temps de faire connaissance<sup>99</sup>. De plus, les pilotes étant des gens du pays<sup>100</sup>, ils auraient été en bonne position pour donner un conseil ou deux à un marin étranger. En l'absence de preuves plus concrètes (je n'ai répertorié aucun cas de pilote aidant un déserteur), ne reste que la spéculation.

## Aide de la population civile ?

Ce qui est par contre certain, c'est que des matelots ont reçu de l'assistance pour désertir à Montréal. Par exemple, un nommé Thomas Graham a été arrêté en 1863 pour avoir essayé de faire désertir quelques matelots de la barque *Routh*<sup>101</sup>. Deux ans plus tard, John Sheely, subit un procès pour avoir aidé un matelot à désertir<sup>102</sup>. Leurs motivations demeurent toutefois inconnues. Soulignons cependant qu'aucun d'eux n'est désigné comme un employeur ou un *crimp*, ces intermédiaires louches qui agissaient illégalement en tant qu'agent d'embarquement.

## Cap sur Shanghai

Les marins n'agissaient pas toujours de leur propre chef lorsqu'ils désertaient. Derrière les abandons de navires se cachait un véritable trafic de marins.

Désertions. – Les matelots continuent de désertir comme de plus belle. C'est une véritable épidémie. Hier, on a signalé neuf cas de désertion. La police est parvenue

---

<sup>98</sup> *By-Laws of the Harbour Commissioners of Montreal*, 1883, p. 33. Le code a été sanctionné le 10 avril 1875.

<sup>99</sup> Alain Franck, *Naviguer sur le fleuve au temps passé 1860-1960*, Sainte-Foy, Les Publications du Québec, 2000, p. 47.

<sup>100</sup> Jean Leclerc, *Le Saint-Laurent et ses pilotes 1805-1860*, Montréal, Leméac, 1990.

<sup>101</sup> *La Minerve*, 30 juin 1863.

<sup>102</sup> *La Minerve*, 8 juin 1865.

à arrêter deux des coupables. On croit que certains individus engagent les matelots à quitter leurs navires en leur offrant plus cher dans d'autres ports<sup>103</sup>.

Le journal *La Patrie* continue d'informer ses lecteurs sur l'épidémie de désertion qui frappe le port et ne montre aucun signe d'essoufflement.

Les désertions – Vendredi et Samedi, on a encore signalé onze cas de désertion dans le port. Il est maintenant convenu que plusieurs embaucheurs sont en ce moment à Montréal et offrent aux matelots des gages plus élevés pour les engager à travailler sur les [Grands] lacs. La police du port est aux aguets et fera un exemple du premier embauteur qui lui tombera sous la main<sup>104</sup>.

La *Water Police* ne reste cependant pas les bras croisés et effectue quarante-quatre arrestations pour désertion et neuf autres pour désertions appréhendées entre le mois d'août, date à laquelle cet article est publié, et la fin de la saison de navigation. Néanmoins, la pêche aux embaucheurs est beaucoup moins fructueuse. Seulement deux individus seront interpellés pour avoir aidé des matelots à désertir<sup>105</sup>. Mais qui donc sont ces embaucheurs, anguilles insaisissables, dont la police du port souhaite faire un exemple ?

### **Les crimps**

C'est embaucheurs, désignés en anglais par le terme *crimp*<sup>106</sup> ou *runner*<sup>107</sup>, servaient d'entremetteurs entre les matelots et les *ship masters*. Les autorités semblent vouloir minimiser la part de libre choix des marins dans leurs décisions de désertir et faire porter l'opprobre sur les *crimps*. Pour comprendre la complexité du marché de l'emploi maritime dans lequel ils évoluaient, les travaux de Judith Fingard sur les *crimps* dans le port de Québec demeurent incontournables. Fingard rejette l'interprétation du 19<sup>e</sup> siècle qui fait du *crimp* un être vil, semi-criminel, qui abusait des marins et imposait sa loi sur les docks par la force, faisant du pauvre *Jack* un être sans défense<sup>108</sup>. Au contraire, les embaucheurs faisaient partie d'un lumpenprolétariat très vulnérable,

---

<sup>103</sup> *La Patrie*, 30 juillet 1880.

<sup>104</sup> *La Patrie*, 2 août 1880.

<sup>105</sup> *Sessional Papers*, no. 5, 1882.

<sup>106</sup> « *Crimp*. – A man who was formerly allowed to collect crews for ships. A plunderer of seamen. A lodging or boarding-house keeper for sailors » (William Clark Russell, *Sailors' Language : A Collection of Sea-terms and their Definitions*, Londres, Sampson Low, Marston, Searle & Rivington, 1883, p. 35).

<sup>107</sup> « *Runner*. – A *crimp*, one who furnishes crew. Also the cant name for a *crimp* » (William Clark Russell, *Ibid*, p. 117).

<sup>108</sup> « *The purpose of this paper therefore is to challenge the nineteenth century interpretation of crimps as low, vile, semi-criminal elements who profited at the sailor's expense and ruled dockland by such unsavoury and brutal methods that poor Jack was rendered a helpless victim in their hands* » (Judith Fingard, « Those Crimps of Hell and Goblins Damned : The Image and reality of the Quebec Sailortown bosses », Rosemary Ommer, et Gerald Panting (dir.), *Working Men Who Got Wet*. Actes du 4<sup>e</sup> colloque de l'Atlantic Canada Shipping Project. Saint-John's, Printing Services of the Memorial University of Newfoundland, 1980, p. 323).

dont les intérêts de classes coïncidaient bien plus qu'ils ne s'opposaient à ceux des matelots. Les marins tiraient profit de la situation, alors que la plupart des capitaines s'en accommodaient tant bien que mal. Seules les autorités politiques en faisaient leur marotte. Fingard met l'accent sur leur rôle de recruteurs et d'agents d'embarquement et minimise la violence de leur méthode de travail<sup>109</sup>. Violence toutefois bien réelle ; le *crimping* ayant causé mort d'homme à au moins une occasion<sup>110</sup>. Il est d'ailleurs notable que l'historiographie canadienne se soit tenue loin du terme : *to shanghai*, shangaier en français<sup>111</sup>, lui préférant celui, plus général, de *crimping*, utilisé également dans les documents officiels de l'époque. Les marins shanghaïés étaient victimes d'une forme violente de *crimping*. En effet, lorsque le salaire ne suffisait pas, les employeurs n'hésitaient pas à utiliser la force, ce qui pouvait avoir des conséquences fatales. Dans ses mémoires, l'écrivain progressiste Ernest Poole raconte une anecdote assez sinistre à ce sujet. À l'époque où il travaillait à son roman *The Harbour* (1915), Poole a beaucoup fréquenté les marins du port de New York pour amasser de l'information. Alors qu'il visitait la cale d'un navire, devant la mine pâle d'un matelot assoupi, son guide lui dit :

*He reminds me [...] of a fellow whose bunk was once next to mine. He was shipped at Buenos Aires. A crimp had carried him on board, dumped him, got ten dollars and left. The man was supposed to wake up at sea and shovel coal, but he lay like a log. The second day out I leaned over and touched him, found him stiff and cold. The crimp had sold us a dead one*<sup>112</sup>.

Pour mieux comprendre le phénomène et les inquiétudes qu'il suscite, voici une description d'époque émanant du *Dominion Board of Trade* du modus operandi des *crimps*, une description véhiculant les mêmes préjugés que Judith Fingard s'est efforcée de discréditer.

*It is hardly necessary to describe the evils of the horrid system. Whilst at sea the law lays its heavy hand upon the sailor, and by night and by day, almost without interruption, he is subject to the severest discipline. Any disobedience of a master's lawful commands is met with heavy punishment, and to conspire to resist his authority is mutiny. Hence, on his arrival in Quebec, Jack longs for a little*

---

<sup>109</sup> « *The opportunism, boldness and violence displayed by crimps were not uncharacteristic of their contemporaries in other occupations* » (Judith Fingard, *Ibid.*, p. 324). « *Sailortown society was eminently adaptable to the demands of the sailor-clients. We find, therefore, black crimps catering to black sailors and Norwegian crimps catering to Norwegian sailors* » (Judith Fingard, *Jack in Port (...)*, p. 198). Selon Hugill, il semblerait que les *crimps* de Québec étaient surtout d'origine irlandaise ou canadienne-française (Stan Hugill, *Sailortown*. Londres, Routledge & Kegan Paul Ltd, 1967, p. 175).

<sup>110</sup> « *One sailor, who could not be induced to leave his ship, was shot down in the most cold-blooded manner* » (*Parliamentary Debates, Dominion of Canada, Fourth Session, 1872, Vol. 3, p. 945*).

<sup>111</sup> Verbe apparu dans la deuxième moitié du XIX<sup>e</sup> siècle ; il exprimait l'enlèvement et l'embarquement de force, sur les voiliers, d'hommes qui, bien souvent, n'étaient même pas marins (Office québécois de la langue française, *Le grand Dictionnaire Terminologique*, [en ligne]).

<sup>112</sup> Ernest Poole, *The Bridge : My Own Story*. New York, The Macmillan Company, 1940, p. 208.

*unbending, and a night's "spree", as he calls it; he is decoyed ashore, poisoned with drugged liquor, and kept in close confinement until he dares not return. Once in the power of the Crimp, he is helpless, and has to submit to his behests. He is hustled on board another ship, (often in a state of stupefaction) after having gone through the farce of "signing articles" at the shipping office; the Crimp dictates the rate of wages, often £10, £12 and sometimes £15 sterling per month. One half of this sum is handed over to the Crimp, and Hack is dismissed with curses on his lips, often to meet with further punishment at home through his unfitness for duty, as a result of the bad whiskey and other compounds he has imbibed ashore. Often, however, the sailor refuses to desert. His clothes are then stolen, or he is forcibly taken out of the ship. Should he resist, the revolver is brought into play, and often used. Even the Captain and officers of ships are frequently over-awed and compelled to witness the desertion of their crews<sup>113</sup>.*

Pour conclure, le *Board of Trade* espère qu'aucune mesure ne sera épargnée par Ottawa pour supprimer le *crimping* pour de bon dans tous les ports canadiens. Bien sûr, le *Dominion Board of Trade* a intérêt à voir les désertions et le *crimpings* supprimés pour des raisons économiques, ce qui n'exclut pas que ses inquiétudes pour la sécurité des matelots aient été réelles.

Montréal semble avoir été épargné par les pires excès des embaucheurs. Aucun marin en escale ici n'a connu le triste sort de ce matelot danois assassiné sur son propre navire par des *crimps* de Québec ; coupables qui sont demeurés au large<sup>114</sup>. À la lecture des documents officiels, il n'y a pas de frontière entre le fait d'utiliser les services d'un embauteur et celui d'être « shanghaïé ». La brutalité de la seconde version était sans doute plus convaincante lorsqu'il s'agissait de débloquer des fonds pour éradiquer la première. Néanmoins, le côté plus discret et moins violent de leur travail n'a peut-être pas échappé aux policiers sur le terrain qui tentaient de stopper l'hémorragie de désertions.

Ne reculant devant rien pour contrecarrer les plans des déserteurs, les autorités vont jusqu'à utiliser la supercherie : « *In consequence of the very great number of desertions, a detective constable in plain clothes was temporarily appointed with much advantage<sup>115</sup>* ». Alors que la police portuaire reconnaît avoir employé un agent en civil en 1884, une autre affaire un peu antérieure montre que le stratagème avait déjà été utilisé aux mêmes fins.

*Confidences.* – Une couple de matelots de navire *Derbyshire*, qui avaient l'intention de désertir de leur vaisseau, rencontrèrent le constable Crawford, de la

---

<sup>113</sup> *Proceedings at the annual meeting of the Dominion Board of Trade Held in Ottawa*, 1871, p. 110. Pour en savoir plus sur les techniques des *crimps* : *New York Times*, 30 janvier 1910.

<sup>114</sup> *Proceedings at the annual meeting of the Dominion Board of Trade Held in Ottawa*, 1871, p. 110.

<sup>115</sup> *Sessional Papers*, no. 7, Appendix no. 42, 1884.

police du port, et ne le connaissant pas, lui firent part de leur projet. Le constable raconta la chose immédiatement au commandant du *Derbyshire* et l'équipage de ce navire est maintenant surveillé de près<sup>116</sup>.

Il paraît invraisemblable que nos deux lascars aient décidé de confier leur plan à un policier en uniforme. Bien qu'il demeure possible que les deux marins aient rencontré Crawford fortuitement, alors qu'il n'était pas en fonction, il semble plus probable que le policier, en civil, agissait en tapinois. Qu'ils aient été victimes de leur propre naïveté ou d'une ruse de police, leur plan de désertion venait, sans qu'ils le sachent encore, de tomber à l'eau.

*Les déserteurs.* - Les deux matelots Nash et Bethune du navire « *Derbyshire* » qui avaient confié à un constable, ces jours derniers, leur projet de désertir ont été arrêtés hier soir au moment où ils abandonnaient furtivement le navire. Un autre matelot nommé John Donovan a lui aussi été arrêté pour avoir aidé les précédents à désertir<sup>117</sup>.

Nash et Bethune avaient peut-être cherché à se mettre en contact avec un embaucheur. On peut imaginer que les agents en civils ne souhaitant pas seulement se déguiser en badaud, mais menait une véritable mission d'infiltration. S'ils portaient des vêtements civils, c'était probablement pour pouvoir se faire passer pour des *crimps* et duper les matelots.

Par ailleurs, Montréal n'a jamais eu affaire à autant d'embaucheurs que Québec<sup>118</sup>. En juin 1872, la *Water Police* a même dû dépêcher son *chief Constable* et six de ses agents pour aider la *River Police* de Québec, débordée, à supprimer le *crimping*. Le phénomène étant aussi présent à Montréal, bien qu'à plus petite échelle :

*The Department, with a prudent foresight, authorized the employment of supernumeraries to take the place of the absent men. Special arrangements were made for its suppression, and the energy with which the measures adopted were carried out, and the prompt action of the Crown prosecutor, Mc. Schiller, and the Police Magistrate, Mr. Brehault, nipped its growth in the bud. Those caught were summarily tried and duly sentenced, and the example taught by the speedy administration of justice seemed happily to have the desired effect<sup>119</sup>.*

---

<sup>116</sup> *La Patrie*, 23 août 1880.

<sup>117</sup> *La Patrie*, 24 août 1880.

<sup>118</sup> « *Hon. Sir George Cartier explained the causes of the crimping at Quebec, and thought the proper remedy would be to furnish the shipbuilders, ship owners, and others who employed the men obtained by crimps to navigate their newly built vessels in this port without seamen, thereby encouraging crimping* » (*Parliamentary Debates, Dominion of Canada, Fourth Session*, vol. 3, 1872).

<sup>119</sup> *Sessional Papers*, no. 8, Appendix no. 13, 1873.

La même année à la Chambre, un député montréalais, Thomas Workman (1813-1889), louange la *Water Police*. Selon ses dires, à cause de l'efficacité des forces de l'ordre, le *crimping* est presque inconnu dans la métropole, alors que le port de Québec sombre dans l'anarchie durant les mois de navigation<sup>120</sup>.

Le Commissaire à la Police du Dominion, Charles-Joseph Coursol (1819-1888), ne partage pas l'optimisme débordant de Workman. Coursol, qui connaît la situation de près, constate l'échec de l'éradication du phénomène. Les embaucheurs continueront à œuvrer à Montréal malgré les efforts répétés des autorités pour supprimer le mal. Comme l'hydre, le *crimping* est impossible à décapiter et revient à Montréal à chaque saison de navigation.

*The number of crimps arrested during the season was ten, against six the year previous. Notwithstanding that the parties engaged in this crime have in almost every case been arrested and promptly punished; yet, the persistence with which it is carried on is remarkable. There is a difficulty, however, in bringing the charge home, from the indisposition on the part of the seaman to assist the prosecution, his object being in most cases more to screen by his evidence the culprit, than to further the interests of justice*<sup>121</sup>.

L'année suivante, Coursol, qui en a pourtant vu d'autres, a changé d'avis. Soudainement, voilà que le *crimping* semble vaincu pour de bon.

*Crimping, as far as this Port is concerned, may be said to have been almost eradicated, only two cases having occurred within the twelve months, viz., one in May and one in June ; while the return for last year shows no less than ten arrests. Particular attention has been given to frustrate, as far as possible, the efforts of parties engaged in this occupation, and the result of the efforts have so far proved satisfactory*<sup>122</sup>.

Mais cette conclusion triomphante de Coursol, qui supervise les activités de la *Water Police* depuis 1856, est peut-être motivée par la perspective de son départ à la retraite à la fin de l'année. Lui qui semble avoir pris son rôle particulièrement à cœur<sup>123</sup> cherche probablement à faire une dernière bonne impression, ou à se convaincre lui-même qu'il peut partir en paix puisque sa tâche est accomplie. À Montréal comme à Québec, la lutte contre les embaucheurs est un travail de longue

---

<sup>120</sup> *Parliamentary Debates, Dominion of Canada, Fourth Session*, vol. 3, 1872.

<sup>121</sup> *Sessional Papers*, no. 5, Appendix no. 32, 1876.

<sup>122</sup> *Sessional Papers*, no. 5, Appendix no. 65, 1877.

<sup>123</sup> En 1872, Coursol a pris l'initiative d'envoyer la somme de 1 000 \$ à distribuer entre les hommes de la Police du port « en reconnaissance des grands services rendus durant la dernière saison de navigation » (*La Minerve*, 2 septembre 1872).

haleine. Les rapports optimistes alterneront avec les constats plus sombres pendant au moins vingt ans<sup>124</sup>, pendant que les désertions continueront de plus belle.

## Le tribunal des flots

Les conflits avec l'autorité peuvent dégénérer. Lorsque les marins se groupent pour faire face au capitaine, il ne s'agit plus simplement d'un refus d'obéissance, mais bien d'une mutinerie. En mer, les matelots n'ont pas la possibilité de désertir, même s'ils jugent les conditions inacceptables. L'isolement du navire coupe l'équipage d'une soupape et limite sérieusement les options qui sont à la disposition des matelots pour exprimer leur opposition. Le choix se limite souvent à l'obéissance ou à la mutinerie. Certaines mutineries en mer sont devenues proverbiales, celle du *Bounty* dans le Pacifique par exemple. Mais les mutineries n'éclatent pas seulement dans les lointaines mers du sud<sup>125</sup>, comme en témoigne cet incident rapporté par un journal canadien.

Philadelphie, 19 – La goëlette [sic] "Ephriam & Anna" a été trouvée abandonnée en mer vendredi et conduit ici. Le marshal des États-Unis a de fortes raisons de croire que le capitaine Harvey a été assassiné et son cadavre jeté par-dessus bord. Les matelots, avant de quitter le navire, emportèrent tous leurs vêtements et leurs literies [sic]; mais tout ce qui appartenait au capitaine fut laissé à bord. Le navire a évidemment été abandonné en toute hâte, car la table était mise pour le repas<sup>126</sup>.

Au port, les matelots insatisfaits ont d'autres recours. Le plus simple est, nous l'avons vu, la désertion. La désertion est un moyen d'obtenir de meilleurs gages pour le même travail<sup>127</sup> et d'améliorer ses conditions de vie à bord<sup>128</sup>. Elle constitue une forme d'opposition non violente à l'autorité, en plus d'une forme de fuite. Plutôt que d'entreprendre une autre traversée avec un capitaine exploiteur ou incompetent, on tente sa chance auprès d'un autre. Mais, d'autres marins choisissent plutôt la confrontation. Celle-ci peut prendre la forme du refus d'obéissance, celle de la menace, parfois de menace de mort, ou carrément celle de l'assaut armé sur la personne du capitaine ou des officiers.

---

<sup>124</sup> « *Crimping is reported as carried on to a considerable extent, and the efforts of the force were exerted towards its suppression* » (*Sessional Papers*, no. 7, 1891).

<sup>125</sup> Une mutinerie éclate sur la barque "Katie Stewart", partie de Dunkerque, France, pour Sydney, Nouvelle-Écosse (*La Feuille d'Érable*, 24 juillet 1880).

<sup>126</sup> *L'Étendard*, 19 juin 1883.

<sup>127</sup> Lewis R. Fisher, « A Dereliction of Duty : the Problem of Desertion on Nineteenth Century Sailing Vessels ». Rosemary Ommer et Gerald Panting (dir.), *Working Men Who Got Wet*. Actes du 4e colloque de l'Atlantic Canada Shipping Project. Saint-John's, Printing Services of the Memorial University of Newfoundland, 1980, p. 51-70.

<sup>128</sup> Judith Fingard, *Jack in Port (...)*, 1982, p. 200.

Les raisons expliquant les désertions, mutineries et refus d'obéissance sont multiples et ne sauraient toutes se réduire à une lutte de pouvoir entre employés et employeurs. Il ne faut pas négliger le fait que certains capitaines aient abusé de leur autorité et maltraité leur équipage<sup>129</sup>. Il s'agissait autant d'améliorer sa condition que de refuser l'intolérable, la désobéissance devenant alors question de survie.

*Mort subite.* – Lundi soir, vers six heures et demie, un matelot du streamer *Glandon* est tombé gravement malade. Le capitaine fit mander immédiatement le Dr. Smith, mais l'homme de l'art n'arriva que pour constater la mort. Le coroner tint une enquête et le jury déclara que la mort avait été causée par une congestion cérébrale. Le défunt se nommait William Madden. Il était natif de Londres, âgé de 25 ans et célibataire. Les autres matelots du *Glandon* disent que Madden était malade depuis longtemps et qu'on l'a fait travailler jusqu'à ce qu'il fut épuisé<sup>130</sup>.

Mais tous les matelots ne se laissaient pas abuser sans mot dire. Au contraire, c'était parfois à la pointe du couteau que les hommes d'équipage lésés entendaient régler leurs comptes.

Hier matin, un pauvre chauffeur du navire " Edmonsley ", nommé Victor Décaza, était accusé en cour de police de tentative de meurtre par son capitaine, M A J Mair. Décaza était tombé dans la cale du navire pendant la traversée sur les machines et s'était blessé. Le capitaine voulut lui faire accomplir certains travaux qu'il était incapable de faire. Il refusa et s'adressa au médecin du navire qui le déclara capable d'accomplir certains travaux légers seulement. Le capitaine refusa de payer à celui-ci son service pour lui donner sa liberté afin qu'il pût se rétablir. Alors Décaza alla trouver le capitaine dans sa cabine et le menaça de le tuer avec son couteau qu'il tenait à la main, ou de faire couler le navire s'il persistait à le garder encore<sup>131</sup>.

L'équipage étant cloîtré durant toute la traversée, les tensions fermentaient et les haines s'aiguïsaient. Lorsqu'elles éclataient, elles dégénéraient en violence, menaçant l'équilibre à bord. C'est ainsi que Maxidomo Niggoro, un matelot japonais, a violemment assailli un autre matelot en mer. Une fois à Montréal, Niggoro fut traîné en justice et condamné à 15 \$ d'amende ou deux mois de prison<sup>132</sup>. Par ailleurs, les agressions en mer étaient beaucoup plus rares que les incidents au port. Le plus souvent, on attendait d'aller à terre pour régler ses comptes, parfois à coup de poing<sup>133</sup> : « Samuel McCallum, matelot du steamer *Scotia*, a été condamné hier à 20 \$ et les frais

---

<sup>129</sup> « Un matelot du nom de Thomas Fisher s'est plaint de mauvais traitement que lui ont fait subir les officiers de la barque *Polino*, actuellement dans le port, durant la dernière traversée » (*La Patrie*, 1<sup>er</sup> août 1879).

<sup>130</sup> *La Patrie*, 9 juin 1880.

<sup>131</sup> *Le Canadien*, 7 mai 1892.

<sup>132</sup> *The Montreal Witness*, 30 juillet 1890.

<sup>133</sup> « *Since there was no escape from disagreement at sea, many of the quarrels were saved up for resolution in port. As a result the degree of violence among sailors seems to have been disproportionately high* » (Judith Fingard, *Jack in Port (...)*, p. 127).

ou 2 mois pour assaut grave sur la personne de Samuel Thompson, autre matelot de ce navire<sup>134</sup> ». Malgré la possibilité d'aller à terre, des désordres éclataient aussi à bord des vaisseaux en rade. C'est pour avoir causé du désordre à bord de son navire et assailli William Jones, un matelot, que Tomas Molloy, 27 ans fut condamné à 8 \$ d'amende ou à 15 jours de prison<sup>135</sup>.

Les matelots ne s'en prenaient pas qu'à eux-mêmes, mais aussi à leurs officiers : « John O'Brien assistant cuisinier à bord du vapeur "City of London" a été arrêté sur l'accusation d'avoir tenté de frapper son capitaine avec un couteau. O'Brien était ivre quand il a commis ce délit<sup>136</sup> ». Dans ce cas, l'alcool est lié à l'éruption de la violence. Peut-être O'Brien avait-il agressé son capitaine parce qu'il était gris, à moins qu'il ne se soit saoulé en préparation de cette agression. Par ailleurs, certains marins utilisaient leur permission à terre pour chercher noise à leurs officiers, peut-être dans le but de faire passer ce qui était un règlement de compte pour une simple bagarre d'ivrogne.

*Disorderly Sailors. – Two sailors, named Francis Mayorand and Christian Christianson belong to the ship "Australia", now lying in dock were walking on Notre Dame last night, when they saw the captain and mate of their vessel going into the Terrapin saloon and followed them in. A slight scuffle took place in the doorway, Christianson alleging that the mate had stuck him. In the Recorder's Court this morning, all four appeared, the sailors charging their officers with assault and the officers preferring a countercharge against the men. His Honor dismissed all the cases and reprimanded the men for their insolence to their officers<sup>137</sup>.*

Il ne faut toutefois pas imaginer des relations de travail systématiquement violentes, car l'harmonie laisse peu de traces archivistiques. De plus, l'animosité des marins envers leurs officiers n'était pas toujours extrême, certains hommes semblant se satisfaire de vider leur sac. C'est ainsi que James Hennessy, matelot de 31 ans, s'est retrouvé en cour pour avoir insulté son capitaine<sup>138</sup>. Du reste, les officiers ne démontraient pas toujours plus de savoir-vivre que leurs subordonnés<sup>139</sup>.

---

<sup>134</sup> *La Patrie*, 3 août 1879.

<sup>135</sup> *La Patrie*, 3 août 1879.

<sup>136</sup> *La Patrie*, 17 mai 1880.

<sup>137</sup> *The Daily Witness*, 29 août 1879.

<sup>138</sup> *La Patrie*, 26 mai 1880.

<sup>139</sup> « *Police court. – William Moffat, engineer on board the steamship "Vicksburg" for assault on William B. Griffith, second-mate, was fined \$20 or one month in jail* » (*The Daily Witness*, 25 juillet 1874). « *Thomas Barrett, boatswain, accused of drunkenness and disorderly conduct and assaulting his mate, of the brig "Cambrian" was remanded for trial* ». (*The Daily Witness*, 6 octobre 1874).

## Les matelots à la barre

Les conflits entre maîtres et matelots ne se terminaient pas toujours par la fuite ou la violence. Au lieu de se faire justice eux-mêmes, d'autres marins choisissent les voies légales pour régler leurs comptes avec l'autorité. Bien qu'une lutte organisée et collective pour améliorer leurs conditions de travail, à la manière d'une action syndicale, n'était pas à l'ordre du jour dans la marine marchande au 19<sup>e</sup> siècle<sup>140</sup>, les matelots ont quand même usé de différentes méthodes pour améliorer leur sort et se protéger des abus. Le recours aux tribunaux était l'un de ces moyens. Certains n'hésitaient pas à porter plainte contre leurs employeurs, mais encore leur fallait-il pouvoir être entendus. En effet, les hommes qui voulaient faire une déposition contre leur supérieur devaient obtenir son autorisation préalable pour quitter le navire, au risque de se voir accuser d'absence sans permission<sup>141</sup>. Or, les marins n'étaient pas perpétuellement confinés au banc des accusés. Malgré la condescendance occasionnelle de la cour à leur égard<sup>142</sup>, les hommes de la soute à charbon se redressaient devant l'autorité de la timonerie. Parfois, c'était à leur tour d'être à la barre<sup>143</sup>.

*Poursuite.* – Hier, un matelot du navire *Fiora* du nom de Lee a fait arrêter le patron de ce vaisseau sur l'accusation de mauvais traitements. Lee se plaignait d'avoir été mis aux fers avec cinq de ses camarades [sic] pendant quinze jours et de n'avoir été nourri qu'au pain et à l'eau durant tout ce temps. Trois autres matelots qui avaient été ses compagnons de cachot ont corroboré son témoignage. Les officiers du vaisseau ayant été examinés ont déclaré que ces hommes avaient été punis parce qu'ils refusaient de faire leur devoir. Son Honneur le magistrat de police cita plusieurs clauses de la loi concernant la discipline à bord des navires de la marine marchande et fit observer qu'un capitaine était maître absolu à bord de son navire ; toutefois, si un capitaine abuse de son autorité il peut être traduit devant les tribunaux. Dans le cas actuel, ajouta Son Honneur, le capitaine a agi légalement en mettant ces hommes aux fers parce qu'ils refusaient de lui obéir et la poursuite doit être déboutée.

---

<sup>140</sup> Leon Fink, *Sweatshops at Sea : Merchant Seamen in the World's First Globalized Industry, from 1812 to the Present*, Chapel Hill, University of North Carolina Press, 2011. Judith Fingard, *Jack in Port...*, p. 141.

<sup>141</sup> « Hier, le capt. du navire *Melrose Abbey* a dit à la police du port qu'un de ses matelots, un jeune italien nommé Deanessi avait quitté le navire sans permission. On dit que Deanessi a fait déposition contre le capitaine pour mauvais traitement » (*La Patrie*, 14 juillet 1880). Un autre cas similaire voir *The Daily Witness*, 29 août 1874.

<sup>142</sup> Alors qu'un coq se présente au tribunal, la cour peine à garder son sérieux en l'entendant s'exprimer dans un anglais balourd. Le journaliste qui rapporte la séance transcrit avec un malin plaisir le patois de l'accusé dans un article qui respire le mépris, le sien et celui de la cour, envers le coq (*The Daily Witness*, 25 août 1880). Les occasions où l'on peut entendre littéralement la voix des marins sont rares. L'article du *Witness* est retranscrit intégralement en annexe.

<sup>143</sup> Cette tendance a déjà été observée antérieurement. À Québec, entre 1785 et 1845, la majorité des marins et journaliers de navire qui ont comparu devant les tribunaux l'ont fait en qualité d'accusé. Cependant, une minorité significative l'a faite en tant que plaignant (Donald Fyson, *Magistrats, police et société : La justice criminelle ordinaire au Québec et au Bas-Canada (1764-1837)*, Montréal, Hurtubise, 2010, p. 453).

M. Kerr représentait la poursuite, et M. R. Roy la défense<sup>144</sup>.

Le système de justice avantageait les capitaines et les armateurs. Les juges étant plus inclinés à croire un officier qu'un matelot. Néanmoins, ça ne semble pas avoir découragé les matelots au point de leur faire abandonner les tribunaux comme recours. Ils s'obstinaient à y plaider leur cause, notamment pour défendre leur salaire, et parfois avec succès<sup>145</sup>.

*Saisie.* – John Anderson, matelot du brigantin *Brunswick* dont nous parlions hier, a fait saisir ce navire parce que le capitaine lui doit \$580 et refuse de lui remettre plus qu'une faible somme à la fois. Ces procédés sont le résultat d'une querelle contre le capitaine et le matelot. Il paraît que lorsque le navire était en Floride, ce dernier confia \$300 au capitaine et cette somme ajoutée à ses gages s'est élevée à \$580. Le capitaine a donné des habits à Anderson, ainsi que de petites sommes d'argent de temps en temps, mais n'a jamais voulu lui remettre tout le montant, de crainte qu'il ne lui fût enlevé par des filous. En arrivant à Montréal, tous les hommes de l'équipage furent payés et obtinrent un congé, à l'exception de Anderson qui dut rester sur le navire. Celui-ci se croyant traité injustement, sortit sans permission et fut arrêté. Il comparaitra demain. On croit que l'affaire sera réglée à l'amiable<sup>146</sup>.

Les torts subits par les plaignants pouvaient avoir été encore plus graves. À une occasion, des matelots néerlandais poussés à bout se liguerent contre leur capitaine et s'en remirent à la justice locale :

Des marins se plaignent de mauvais traitements pendant le voyage, se sont présentés devant le magistrat de police pour obtenir justice. Ils sont onze de la barque "Bass Roch". Ils viennent d'arriver dans notre port. Ils portent des accusations sérieuses contre leur capitaine Richard Hughes [un Britannique ?], qui sera obligé de se défendre devant les tribunaux. Il paraît d'après le récit des matelots que le 25 octobre 1891 ils se sont engagés pour faire le voyage de Rotterdam à Java et de là à Montréal. Pendant tout le trajet ils n'ont pas reçu une ration suffisante et ils étaient si faibles qu'ils pouvaient à peine travailler. On ne leur donnait même que de la mauvaise eau, noire comme si elle eût été mêlé [sic] d'encre. On a montré cette eau en cour. Ils étaient contents d'arriver au port pour mettre leur cause entre les mains des autorités. Le capitaine connaissant leurs intentions leur a refusé la permission de descendre à terre : mais ils se sont réunis et sont sortis quand même. Voici ce qu'ils demandent : c'est qu'ils laissent le service et que le capitaine leur paie un schilling par jour pendant le temps qu'ils

---

<sup>144</sup> *La Patrie*, 28 octobre 1880.

<sup>145</sup> *La Minerve*, 11 novembre 1869. *Montreal Evening Star*, 19 octobre 1869.

<sup>146</sup> *La Patrie*, 22 juillet 1880.

étaient en voyage et 10 deniers par jour pour ne pas leur avoir donné la nourriture promise dans leur contrat. MM. Guérin et Féron représentaient les marins<sup>147</sup>.

Une telle affaire n'était pas sans précédent à Montréal<sup>148</sup>, puisqu'« une cause semblable s'est déjà déroulée devant les tribunaux, il y a quelques années. Le capitaine Brown avait été obligé de payer la réclamation de ses matelots et ceux-ci purent renoncer au service<sup>149</sup> ».

Par ailleurs, les marins ne réglaient pas tous les conflits qui les opposaient entre eux à l'interne. Les tribunaux leur servaient également à obtenir justice envers des collègues qui les auraient maltraités.

*Désordre sur un navire.* – Hier, un chinois qui se nomme "Ho Wang" en chinois, et Joseph Gwons en anglais, s'est plaint à la cour de police qu'il avait été violemment assailli par un matelot du nom de John Reed, en remontant le fleuve à bord du steamer *Casco*. Il dit que Reed l'a frappé sur la tête avec un bout de chaîne et lui a fait une blessure d'où le sang a coulé en abondance. Deux matelots ont déposé que le chinois qui est cuisinier à bord du *Casco*, avait provoqué Reed, et deux hommes de l'équipage du remorqueur, qui a toué le *Casco*, ont déclaré, à leur tour, qu'ils avaient vu le sang jaillir de la blessure du chinois. La cour se basa sur ces derniers témoignages comme étant ceux de parties non intéressées, et condamna Reed à \$20 d'amende ou 2 mois d'emprisonnement. Le capitaine du navire ayant refusé de payer l'amende, le matelot a été logé en prison<sup>150</sup>.

Il est surprenant de voir des marins, peut-être des étrangers, qui utilisent l'appareil judiciaire pour faire valoir leurs droits élémentaires. Cet usage est très intéressant et peut laisser croire que les marins se sentaient d'une certaine façon partie prenante de la société légale transatlantique, puisqu'ils avaient recours à ses institutions pour se protéger. Il faut néanmoins garder à l'esprit que les marins sont avant tout soumis aux lois maritimes, qui diffèrent de celles de la terre ferme. Sur le plan légal, il ne fait aucun doute que les marins sont des exclus, puisqu'ils sont soumis à un ordre juridique à part<sup>151</sup>.

---

<sup>147</sup> *Le Canadien*, 16 septembre 1892. « Les Drs. Merrill et Guérin qui ont analysé les aliments et l'eau se sont rangés du côté des matelots » (*La Minerve*, 27 septembre 1892).

<sup>148</sup> « Cette après-midi quinze matelots de la barque *Lizzie C. Troop*, ont fait une déposition en Cour de Police contre le capitaine et le second contre-maître du navire, les accusant tous deux de mauvais traitements dans la traversée du Japon à Montréal » (*Le Canadien*, 5 août 1886).

<sup>149</sup> *Le Canadien*, 16 septembre 1892.

<sup>150</sup> *La Patrie*, 31 juillet 1880.

<sup>151</sup> Daniel Vickers et Vince Walsh, *Young Men and the Sea : Yankee Seafarers in the Age of Sail*, New Haven et Londres, Yale University Press, 2005, p. 214.

## Conclusion

*Tous les jours, les vaisseaux désertent nos quais et dans peu de semaines, cette forêt de mâts que nous voyons maintenant aura disparu.*

- *La Minerve*, 29 octobre 1872.

*Oh combien de marins, combien de capitaines  
Qui sont partis joyeux pour des courses lointaines,  
Dans ce morne horizon se sont évanouis !*

- Victor Hugo, *Oceano Nox*, 1840.

Vers la fin novembre, les derniers navires abandonnent le port avant qu'il ne soit paralysé par les glaces. La parenthèse portuaire se ferme donc jusqu'au printemps suivant. La police du port, désormais désœuvrée, est congédiée. Les *crimps* aussi lèvent l'ancre, prétendument pour gagner La Nouvelle-Orléans, capitale fantasmée de l'*underworld* des docks<sup>1</sup>. Les derniers marins embarquent, hormis peut-être le rare malchanceux incapable de rejoindre son navire à temps<sup>2</sup> et forcé d'hiverner à Montréal<sup>3</sup>. Les seuls autres matelots qui resteront sur place sont les morts. Quelque 500 marins pour la plupart morts de maladie gisent ainsi dans le lot du *Montreal Sailor's Institute* du cimetière Mont-Royal. Le nom de chaque disparu est inscrit sur un petit monument, un luxe pour ces pauvres gens<sup>4</sup>. Ces tombes que personne ne visite jamais ont un envers. De l'autre côté de l'Atlantique, les proches endeuillés qui le peuvent érigent dans leurs communautés des tombes votives soulignant la mémoire des matelots disparus<sup>5</sup>. Pour ces marins hauturiers, mourir à Montréal n'est peut-être pas une si mauvaise fin. Après tout, entre reposer au cimetière et finir parmi les poissons, le choix semble évident. En outre, l'État canadien veillait à la distribution de leur succession<sup>6</sup>.

---

<sup>1</sup> Judith Fingard, *Jack in Port : Sailorstowns of Eastern Canada*, Toronto, Toronto University Press, 1982, p. 85.

<sup>2</sup> *La Patrie*, 20 août 1879.

<sup>3</sup> « Lone sailors lacking prospect of employment in winter frequently went or were taken to the Saint John police station for 'protection' » (Judith Fingard, *Jack in Port...*, p. 83-84). Dans l'annexe, notez le nombre élevé d'arrestations faites par la police riveraine de Montréal sous motif de protection.

<sup>4</sup> Brian Young, *Respectable Burial : Montreal's Mount Royal Cemetery*, Montréal et Kingston, McGill-Queen's University Press, p. 57-59.

<sup>5</sup> David J. Stewart, *The Sea their Graves an Archeology of Death and Remembrance in Maritime Culture*, Gainesville et Tallahassee, University Press of Florida, 2011.

<sup>6</sup> « Succession des matelots. – Dans les cas où un matelot meurt sans laisser de testament, le département de la marine et des pêcheries a décidé que la ligne des héritiers serait comme suit : 1<sup>er</sup> la veuve, 2<sup>e</sup> l'enfant, 3<sup>e</sup> le père, 4<sup>e</sup> la mère, 5<sup>e</sup> le frère ou la sœur, 6<sup>e</sup> le grand-père ou la grand-mère, 7<sup>e</sup> l'oncle, la tante, le neveu ou la nièce. Il s'est déjà présenté quelques cas dans lesquels plusieurs parents prétendaient avoir également droit

La vie des marins était très pauvre en cérémonial, et les funérailles en mer étaient le plus souvent des affaires expéditives, bien loin du rituel victorien des Morts, si populaires auprès des terriens du 19<sup>e</sup> siècle<sup>7</sup>. Montréal offrait donc à certains hauturiers le lieu d'un dernier repos digne et à leur famille le réconfort de savoir le corps de leur proche inhumé en terre consacrée plutôt qu'abandonné dans « une mer sans fond, par une nuit sans lune ».

### Retour sur la traversée

Comme nous l'avons vu, le premier point de contact entre les marins et la cité était l'eau des bassins du port. Alors que l'océan derrière eux représentait une terreur et, selon un certain symbolisme chrétien, l'Enfer, le port était un symbole du Salut<sup>8</sup>. Mais le port pouvait être aussi dangereux que les flots glacés de l'Atlantique. Les marins, meilleurs nageurs que la majorité des citadins, se distinguaient par de nombreux sauvetages fortuits de citoyens qui risquaient la noyade. Cependant, plusieurs marins malencontreusement tombés à l'eau sombraient. L'alcool semble avoir joué un rôle déterminant dans plusieurs de ces noyades accidentelles. L'eau des bassins était d'un calme trompeur. Parfois, elle débordait pour inonder les quais et gênait le déchargement du fret<sup>9</sup>. Elle semblait assez invitante pour qu'on s'y baigne, mais engloutissait ses victimes aussi sûrement que Charybde. Le port était comme l'île de Circée : accueillant à première vue, mais plein de dangers. *A sailor ashore was anything but safe*<sup>10</sup>. La zone des quais était un lieu sordide, violent et malfamé. Comme dans tous les grands ports, c'était près des quais qu'on retrouvait ces quartiers chauds où l'alcool coulait à flots et où les jeunes hommes écumaient les rues, cherchant les plaisirs, les ennuis ou du travail, selon le volume d'argent qu'ils avaient encore en poche<sup>11</sup>. À terre, le marin posait problème. Son association étroite avec l'industrie du « péché et du vice » était considérée comme une menace pour l'ordre moral et social<sup>12</sup>. Les quais étaient des endroits achalandés où la criminalité était rampante. Pour protéger les intérêts commerciaux et maintenir un peu d'ordre, une force spéciale, bien armée, la *Montreal Water Police* était mise sur pied le temps de la saison de navigation. L'espace dans lequel évoluaient les marins au port était donc étroitement surveillé.

---

à la succession d'un matelot décédé et on a eu beaucoup de difficulté à régler la question. La décision que vient de prendre le département de la marine mettra fin aux disputes » (*La Patrie*, 28 octobre 1880).

<sup>7</sup> « *The stark descriptions of burials at sea indicate that the seafaring occupation was short on ceremonial, particularly that important nineteenth-century celebration, the Victorian way of death. Death at sea always resulted in a hasty dispatch of the body* » (Judith Fingard, *Jack in Port (...)*, p. 80).

<sup>8</sup> Alain Corbin, et Hélène Richard (dir.), *La mer : Terreur et fascination*, Paris, Éditions du Seuil, 2004.

<sup>9</sup> *La Minerve*, 19 mai 1869. *Canadian Illustrated News*, 27 mai 1876.

<sup>10</sup> Stan Hugill, *Sailortown*. Londres, Routledge & Kegan Paul Ltd, 1967, p. XVIII.

<sup>11</sup> Daniel Vickers et Vince Walsh, *Young Men and the Sea : Yankee Seafarers in the Age of Sail*, New Haven et Londres, Yale University Press, 2005, p. 132.

<sup>12</sup> Mary A. Conley, *From Jack Tar to Union Jack : Representing Naval Manhood in the British Empire, 1870-1918*, Manchester, Manchester University Press, 2009, p. 2.

Cette attention particulière des forces de l'ordre contribuait à renvoyer une image principalement turbulente des matelots.

Cependant sur la grève, différentes options s'offraient aux matelots pour se restaurer, boire, s'amuser et dormir. Même si la communauté n'était que de passage, la gamme d'établissements offrant des services aux marins était vaste. Elle allait de la cantine à Joe Beef au *Montreal Sailor's Institute*, un établissement sans alcool, avec sa bibliothèque, son thé et ses messes dominicales<sup>13</sup>. Les marins qui cherchaient à se désaltérer débarquaient au centre d'une bataille déjà bien entamée, entre *wet* (anti-prohibitionniste) et *dry* (prohibitionniste) autrement plus féroce au Canada qu'en Grande-Bretagne. À cet égard, les marins du port tendaient à être amalgamés en bloc à un prolétariat urbain notoirement intempérant<sup>14</sup> avec lequel ils partageaient certains lieux de socialisation ; la taverne à Joe Beef étant le plus célèbre. Cette image du marin buveur était renforcée par leur classe sociale et leur origine ethnique. Les matelots prolétaires venaient en majorité de nations où la prohibition ne fut jamais imposée<sup>15</sup> (Allemagne, Royaume-Uni), contrairement au Canada où, même chez les francophones, le programme des mouvements de tempérance obtenait le support d'une large coalition d'intérêts, allant des progressistes séculiers aux réformateurs catholiques<sup>16</sup>. Le lien entre le marin buveur et le marin rebelle ne doit pas être négligé. En effet, pour l'opinion bourgeoise, la question de l'alcoolisme en était venue à englober ce qu'on appelait la « question sociale<sup>17</sup> ». En termes larges, l'histoire du mouvement de tempérance fut le récit de la lutte pour l'élévation des valeurs domestiques au-dessus de celles d'une certaine sous-culture masculine<sup>18</sup>, culture qui s'exprimait entre autres dans les tavernes des *sailortowns*. Comme l'a démontré Judith Fingard, les réformateurs maritimes, sous couvert de s'attaquer à des fléaux tel le *shanghaiing*, faisaient plutôt croisade contre le *sailortown* et sa culture<sup>19</sup>.

---

<sup>13</sup> Financé largement par les propriétaires de la ligne maritime Allan, dont les patrons étaient des défenseurs convaincus de la tempérance, le *Sailor's Institute* se voulait une antithèse de ce que représentait un endroit comme Joe Beef (Darcy Ingram, « Saving the Union's Jack: The Montreal Sailor's Institute and the Homeless Sailor, 1862-1898 », Bettina Bradbury et Tamara Myers (dir.), *Negotiating Identities in 19<sup>th</sup> and 20<sup>th</sup> Century Montreal*, Vancouver et Toronto, UBC Press, 2005, p. 49-76).

<sup>14</sup> Craig Heron, *Booze : A Distilled History*, Toronto, Between the Lines, 2003, p. 75-77.

<sup>15</sup> Eric Hobsbawm, *The Age of Revolution 1789-1848*, New York, Vintage Books, 1996, p. 202-203 et Pete Brown, *Man Walks Into a Pub : A Sociable History of Beer*. Londres, Pan MacMillan, 2010, p. 133-166. La situation était différente en ce qui concerne la Norvège où la prohibition fut appliquée brièvement au début du 20<sup>e</sup> siècle. Fait notable, lorsqu'elle fut abolie par référendum en 1926, les principales villes et ports votèrent massivement pour son abrogation.

<sup>16</sup> Jan Noel, *Canada Dry : Temperance Crusades Before Confederation*, Toronto, Buffalo et Londres, University of Toronto Press, 1995, p. 153.

<sup>17</sup> Didier Nourisson, *Le Buveur du XIX<sup>e</sup> siècle*, Paris, Albin-Michel, 1990, p. 218-219.

<sup>18</sup> Cheryl Krasnick Warsh, *Drink in Canada : Historical Essays*, Montréal et Kingston, McGill-Queen's University Press, 1993, p. 5.

<sup>19</sup> Judith Fingard, *Jack in Port (...)*, p. 5.

Dans l'opinion bourgeoise, les classes laborieuses étaient fréquemment marginalisées et confondues avec les milieux criminels<sup>20</sup>. Les marins, qui entretenaient une proximité sociale et géographique avec d'autres groupes marginaux montréalais, prostitués ou petits voyous, avec qui ils partageaient certains comportements délictueux, en plus de lieux de socialisation, faisaient eux-aussi partie de cet amalgame ou crime et pauvreté se confondaient dans une peur commune<sup>21</sup>, la « grande peur des bien-pensants », dirait Bernanos. Leur fréquentation de débits de boisson comme Joe Beef's pouvait inquiéter, puisque la taverne était un lieu de protestation et d'animation ouvrière<sup>22</sup>. Cependant, les marins au port, bien que fier de leur identité de « groupe », ne semblent pas avoir développé ce que les marxistes appelleraient une conscience de classe. La résistance des marins vis-à-vis de l'autorité patronale, en l'occurrence celle du capitaine, s'exprimait par des comportements individuels, plutôt que par des actions collectives. Jamais actes visant à assumer la propriété collective des navires et de ses cargaisons n'ont été tentés ou évoqués. Toutefois, le spectre d'un « socialisme » qui s'abattrait sur les ports semble bien avoir joué un rôle d'épouvantail, à tout le moins dans les provinces maritimes<sup>23</sup>.

Malgré leur forte présence numérique durant les sept mois de la saison de navigation, on constate que les marins d'outre-mer sont peu visibles dans l'espace montréalais. Ils forment un groupe distinct, aisément identifiable, mais qu'on ne voit guère. Un groupe qu'on ne remarque que lorsqu'on ne peut les ignorer, c'est-à-dire lorsqu'ils troublent l'ordre quotidien et tombent sous l'attention des journalistes de la rubrique des chiens écrasés. Les marins au port occupent une situation ambiguë. Ils constituent un rouage essentiel à la bonne marche du commerce et à la prospérité de la cité. Cependant, la bonne société n'apprécie jamais autant leurs services que lorsqu'ils sont en mer où on aurait sans doute préféré qu'ils demeurent<sup>24</sup>. Seule une poignée de taverniers, de *crimps* et de nymphes du pavé les espèrent<sup>25</sup>. Pour Judith Fingard, c'est justement la

---

<sup>20</sup> Louis Chevalier, *Classes laborieuses et classes dangereuses, à Paris, pendant la première moitié du XIX<sup>e</sup> siècle*, Paris, Hachette, 1984, p. 596.

<sup>21</sup> Jean-Marie Fecteau, *La liberté du pauvre : Crime et pauvreté au XIX<sup>e</sup> siècle québécois*, Montréal, VLB Éditeur, 2004, p. 145.

<sup>22</sup> Anouk Bélanger et Lisa Sumner, « De la Taverne Joe Beef à l'Hypertaverne Edgar. La taverne comme expression populaire du Montréal industriel en transformation », *Globe : revue internationale d'études québécoises*, vol. 9, no. 2, 2006, p. 47.

<sup>23</sup> « *In the 1880s, at least one Halifax employer worried, rather melodramatically, about the prospect of "communism" gaining influence among local longshoremen* » (Ian McKay, *Rebels, Reds, Radicals : Rethinking Canada's Left History*, Toronto, Between the Lines, 2005, p. 147).

<sup>24</sup> Cette préoccupation se reflète aussi en matière d'immigration. Dans une missive adressée aux agents d'émigration datée de 1871, on met l'accent sur le choix d'une population « morale et amie de l'ordre » (Martin Pâquet, *Tracer les marges de la Cité : Étranger, Immigrant et État au Québec 1627-1981*, Montréal, Boréal, 2005, p. 145).

<sup>25</sup> Dans les grands ports, des prostituées se spécialisaient dans le service de la clientèle maritime. Certaines œuvraient dans des champs particulièrement pointus. À Liverpool, par exemple, un groupe distinct de

rencontre des intérêts des matelots avec ceux de certains résidents qui a permis au *sailortown* de fleurir et de jouer le rôle de bastion de résistance aux notions bourgeoises d'ordre et de modernité<sup>26</sup>. Elle n'est pas la seule à voir dans les marins du port des acteurs d'une contre-culture de la modernité<sup>27</sup>. Leur monde serait un espace de liberté, un contrepoids à l'ordre libéral que tentent d'imposer les élites bourgeoises à grands coups de réformes et de discours (au sens propre comme au sens foucauldien du terme). Du temps de la marine à voile, à l'ère des Révolutions, le prolétariat atlantique aurait formé une classe anonyme transnationale, hétéroclite et polyglotte, traversée par une exigence d'émancipation et de démocratie radicale<sup>28</sup>. En ce qui concerne le port de Montréal pour la période qui suit cette « ère des Révolutions<sup>29</sup> », malgré leur turbulence d'habitude et d'occasionnelles entraves au travail des policiers, jamais les marins n'ont sérieusement menacé de faire tanguer l'ordre social. Plutôt que de chercher à évaluer le potentiel de résistance des matelots à l'ordre libéral<sup>30</sup>, je me suis efforcé de suivre ces hommes dans leurs différentes interactions avec la ville, ses normes, ses lois et ses habitants. Ces marins, m'a-t-il semblé, méritaient qu'on s'intéresse à leur quotidien à terre. Après tout, c'est sur le dos d'hommes comme eux que s'est érigé ce soi-disant ordre libéral. C'est leur sous-culture qui bien souvent servait de repoussoir aux nouvelles normes de la vie sociale bourgeoise. C'est par leur travail (et leur exploitation) qu'un grand capitaliste comme John Young, dont la statue de bronze trône aujourd'hui dans le vieux port, est parvenu à faire fortune. Une partie de la prospérité de la grande bourgeoisie montréalaise leur est due.

---

prostituées possédaient une clientèle uniquement composée de matelots noirs (Kellow Chesney, *The Anti-Society, An Account of the Victorian Underworld*, Boston, Gambit Incorporated, 1970, p. 322).

<sup>26</sup> Judith Fingard, *Jack in Port (...)*, p. 6. Cette liberté ne devrait-elle pas inclure la liberté du marin à rester à bord, à ne pas participer à la vie du *Sailortown*? Comme l'écrit Hugill : « *some never even went ashore, boasting that they had been right round the world and never set foot on terra firma* », une remarque qui relativise toute son étude et qui, pour ainsi dire, nous ramène les pieds sur terre (Stan Hugill, *Sailortown*. Londres, Routledge & Kegan Paul Ltd, 1967, p. XIX).

<sup>27</sup> Paul Gilroy, *The Black Atlantic : Modernity and Double Consciousness*, Cambridge, Harvard University Press, 1993, p. 1-40.

<sup>28</sup> Marcus Rediker et Peter Linebaugh, *L'Hydre aux mille têtes : l'histoire cachée de l'atlantique révolutionnaire*, Paris, Éditions Amsterdam, 2001. Il est vrai qu'à certains moments de l'histoire, les matelots ont été des vecteurs proprement révolutionnaires. En se mutinant à Odessa en 1905, les marins russes furent les premiers à s'être élevé contre le régime du Tsar. Fer-de-lance de la révolution d'Octobre 1917 et porte-flambeau de l'activisme révolutionnaire, les matelots furent aussi les premiers à se rebeller contre le nouveau pouvoir Bolchevique à Cronstadt en 1921 (Paul Avrich, *La tragédie de Cronstadt 1921*, Paris, Éditions du Seuil, 1975, p. 59-88).

<sup>29</sup> Que cet âge des révolutions corresponde à celui, axé sur l'Europe, d'Eric Hobsbawm : 1789-1848 (Eric Hobsbawm, *The Age of Revolution 1789-1848*, New York, Vintage Books, 1996), ou à celui, plus sensible à l'histoire atlantique, de Rediker et Linebaugh, centré sur la révolution américaine en amont ; la période demeure antérieure à notre étude.

<sup>30</sup> Ian McKay, « The Liberal Order Framework : A prospectus for a Reconnaissance of Canadian History », *The Canadian Historical Review*, vol. 81, no. 4, 2000, p. 617-645.

\*

Cette étude largement préliminaire avait comme objectif de rescaper quelques bribes de la vie des marins accostés à Montréal. Tributaire des sources produites par les hommes (et non les femmes) de la cité et non ceux de la mer, on doit se contenter de tracer les contours de l'expérience des marins à terre, de peindre des silhouettes à défaut de portraits. Une étude plus approfondie et qui porterait un regard comparatif avec ce qui se passait dans d'autres ports aurait sans doute permis de ne pas traiter des marins en bloc, mais de souligner les nuances existantes entre les différents corps et les différents types de marins. Les expériences des stewards à bord des grands *liners*, des chauffeurs à bord des *screw-ships* et des matelots sur des schooners, étaient très distinctes les unes des autres. Durant la seconde moitié du 19<sup>e</sup> siècle, la profession maritime connaît une période d'expansion et de grands bouleversements suite au passage de la marine à voile à la marine à vapeur et ce changement technologique s'accompagne d'une plus grande division du travail et d'un renforcement de la hiérarchie à l'intérieur du navire<sup>31</sup>. La taille réduite de mon échantillonnage ne m'a pas permis de bien identifier et donc décrire les conséquences de tels changements.

La question du genre dans le monde maritime aurait aussi mérité qu'on s'y attarde. Il y a quelque chose à explorer dans cette sous-culture homosociale, à la fois tenue comme modèle de masculinité<sup>32</sup> et décriée en raison des actes homosexuels, réels ou imaginaires, auxquels se seraient adonnés les marins<sup>33</sup>. En mer, alors que la présence de femmes à bord est un phénomène rare, le beau sexe demeure pourtant présent dans l'univers confiné du bateau. Les marins désignent toujours leur vaisseau à la troisième personne du féminin, que ce soit le *Patana* chez Conrad<sup>34</sup> ou le *Pequod* du capitaine Achab chez Melville<sup>35</sup>; les navires à voiles, qu'ils soient ou non ornés d'une sirène lascive en guise de figure de proue, sont toujours femmes. Il aurait été intéressant de pousser l'investigation à terre.

---

<sup>31</sup> Daniel Vickers et Vince Walsh, *Young Men and the Sea : Yankee Seafarers in the Age of Sail*, New Haven et Londres, Yale University Press, 2005, p. 195.

<sup>32</sup> Mary A. Conley, *From Jack Tar to Union Jack : Representing Naval Manhood in the British Empire, 1870-1918*, Manchester, Manchester University Press, 2009.

<sup>33</sup> Eric W. Sager, *Ships and Memories : Merchant Seafarers in Canada's Age of Steam*. Vancouver, UBC Press, 1993, p. 115-117.

<sup>34</sup> Joseph Conrad, *Lord Jim : A Tale*, Londres, Penguin Books Ltd., 2012.

<sup>35</sup> Herman Melville, *Moby-Dick or, The Whale*, Londres, Penguin Books Ltd., 1988.

## Un havre de paix

Les beaux jours de cette Babylone des marins que fut un peu Montréal n'auront été qu'un bref épisode dans l'histoire de la navigation sur le Saint-Laurent. Le début du 20<sup>e</sup> siècle a vu la métamorphose du front portuaire, le coupant effectivement de la vieille métropole, cependant que les activités se déplacèrent plus à l'est vers les nouveaux développements d'Hochelaga et de Maisonneuve. Lorsque Clayton Gray visite la *Star Tavern* « successeur de la cantine de Joe Beef » l'atmosphère n'évoque plus les marins de jadis.

Le jour de ma visite, écrit-il, la taverne du *Star* avait l'air morose. L'ambiance n'était plus celle d'un bouge. Les premières mesures d'une symphonie de Beethoven s'égrenaient dans la pièce ; personne ne brandissait le poing, prêt à déclencher une bagarre<sup>36</sup>.

Le caractère houleux du quartier du port est déjà de l'histoire ancienne dans le récit de Gray, publié en 1952. C'était sept ans avant l'inauguration de la Voie maritime du Saint-Laurent, qui fera de Montréal un port de seconde zone. Les dernières communautés portuaires qui auraient pu garder vivace le souvenir de l'ère des grands voiliers n'ont pas résisté à l'avènement de la conteneurisation<sup>37</sup>. Durant quelques décennies, cette clientèle très mobile et saisonnière sera parvenue à donner un caractère distinctement maritime au front portuaire montréalais. Néanmoins, nos marins sont disparus presque sans laisser de traces dans l'imaginaire de la métropole québécoise, hormis, peut-être, la traditionnelle remise de la canne à pommeau d'or, aujourd'hui folklorique<sup>38</sup>. Peut-être que toute identité maritime étant surtout l'apanage de l'identité régionale des Maritimes, elle ne cadrerait pas avec la mémoire québécoise<sup>39</sup>. Plusieurs des grandes composantes historiques qui ont servies de blocs de construction à l'édifice de « l'identité québécoise », à savoir la langue française, le catholicisme, et l'importance tant socio-économique que spirituelle du monde rural étaient largement étrangères au monde maritime tel qu'il s'exprimait à Montréal<sup>40</sup>. Même lorsque ces éléments ne sont pas mutuellement exclusifs, comme dans le cas

---

<sup>36</sup> Clayton Gray, *Montréal qui disparaît*, Montréal, Librairie J.-A. Pony, Ltée, 1952, p. 18.

<sup>37</sup> Marc Levinson, *The Box : How the Shipping Container Made the World Smaller and the World Economy Bigger*, Princeton et Oxford, Princeton University Press, 2006, p. 16-35.

<sup>38</sup> À l'origine un chapeau haut de forme, remplacé par une canne vers 1880, la canne à pommeau d'or est remise d'abord irrégulièrement depuis les années 1840 au capitaine du premier navire à entrer dans le port. À l'origine, cela servait d'incitatif pour ouvrir la navigation dans ce qui était un port de second ordre, longtemps paralysé par les glaces. Depuis 1964, le port de Montréal est libre de glace à longueur d'année, rendant purement symbolique l'attribution de la canne (*La Canne à pommeau d'or*. Montréal, Service des relations publiques du Port de Montréal, 1988).

<sup>39</sup> J.M.S. Careless, « "Limited Identities" in Canada ». *The Canadian Historical Review*, vol. 50, no. 1, 1969, p. 1-10.

<sup>40</sup> Jocelyn Létourneau, *Le Québec, les Québécois un parcours historique*. Montréal, Fidès, 2004.

de l'Église et de la mer<sup>41</sup>, le mariage ne s'opère pas. À Montréal, l'encadrement spirituel des marins a été largement assuré par des organisations protestantes. D'ailleurs, ce n'est qu'à l'instigation du milieu irlandais catholique qu'est créé tardivement (1893) le *Catholic Sailors' Club*<sup>42</sup>.

À côté de la « race insulaire » britannique<sup>43</sup>, le Canadien-français serait un être marqué par sa continentalité<sup>44</sup>. Même dans les régions du Québec plus connectées avec le monde maritime, comme la Gaspésie, Charlevoix, le Bas-Saint-Laurent, la Côte-Nord, l'expérience des pêcheurs, marins et pilotes est surtout centrée sur l'axe laurentien<sup>45</sup>. Ici, la mer ne dépasse guère le golfe du Saint-Laurent. De même pour le musée maritime du Québec, à l'Islet, qui raconte le lien entre les habitants et le fleuve, « figure de proue de l'identité québécoise ». Dans ce contexte, un homme comme le capitaine Elzéar Bernier (1852-1934), explorateur des mers arctiques, demeure une singulière exception<sup>46</sup>.

La vie des marins hauturiers dans le port de Montréal n'avait rien d'idyllique. Devant un quotidien assez peu romantique qui se traduit par un travail dangereux, une vie précaire au jour le jour, les bonheurs éphémères du port ne sont que minces consolations. Les marins n'étaient pas les victimes consentantes d'un ordre social inique. Ils ne se souciaient guère des règlements ou de la bienséance quand venait le temps de soulager leur vessie, volaient de la marchandise pour pallier à des salaires de misère, trinquaient à la santé de leur capitaine ou des belles des docks. Ils se battaient entre eux à la sortie des tavernes, ou, pris à partie par quelques gangs de voyous des environs, défendaient à coup de poing l'honneur de la marine marchande. Ils utilisaient les tribunaux pour faire valoir leurs droits d'employés quand ils ne résistaient pas physiquement aux ordres. Le plus souvent, les marins préféraient la désertion à la confrontation ouverte, subvertissant tout le système au grand dam des autorités.

Voguant entre Charybde et Scylla, il ne s'agissait pas pour nous de broser un portrait idéalisé de la vie au port ni de perpétuer des clichés misérabilistes déjà présents à la Belle Époque<sup>47</sup>, mais

---

<sup>41</sup> Alain Cabantous, *Le Ciel dans la Mer : Christianisme et civilisation maritime XVI<sup>e</sup> – XIX<sup>e</sup> siècle*. Fayard, Paris, 1990.

<sup>42</sup> Darcy Ingram, *Op. cit.*, p. 49-76. Anonyme, *A History of the Catholic Sailors' Club*, Montreal, Gazette printing company, 1917.

<sup>43</sup> Archibald Hurd, *The Triumph of the Tramp Ship*, Londres, New York et Toronto, Cassel and Company Ltd., 1922, p. 190. La formule a été popularisée par Winston Churchill.

<sup>44</sup> Jocelyn Létourneau, *Le Québec, les Québécois un parcours historique*. Montréal, Fidès, 2004, p. 48-57.

<sup>45</sup> Jean Leclerc, *Le Saint-Laurent et ses pilotes 1805-1860*, Montréal, Leméac, 1990. Gérard Harvey, *Marins du Saint-Laurent*, Montréal, Éditions du Jour, 1974.

<sup>46</sup> Marjolaine Saint-Pierre, *Joseph-Elzéar Bernier capitaine et coureur des mers (1852-1934)*. Québec, Septentrion, 2004.

<sup>47</sup> John J. Kasson, *Rudeness and Civility : Manners in Nineteenth-Century Urban America*. New York, Hill and Wang, 1991, p. 106.

d'explorer, *sine ira et studio*, certaines facettes de la vie des marins à terre. Toutefois, le monde maritime à un pouvoir d'évocation tel que la bataille est peut-être perdue d'avance. Cet univers des marins au port mobilise nombre de phantasmes qui renvoient autant au sordide<sup>48</sup> qu'au merveilleux. Ce n'est pas par hasard si Bertolt Brecht dans son *Opéra de quat' sous*, qui se déroule dans les bas-fonds de la Londres victorienne, choisit Wapping, le quartier du port, pour situer le bordel de Jenny-des-Lupanars<sup>49</sup>.

Pourtant, contre vents et marées, le marin du temps jadis évoque encore un espace de rêve<sup>50</sup> et d'aventure où s'entremêlent les senteurs de café, d'épices et de poisson salé. Source de phantasmes que la mondialisation contemporaine ne saurait étancher. Le goût du voyage, cet appel du large sans cesse nourri par des explorateurs de l'imaginaire, ceux que le critique littéraire Olivier Barrot appelle les aventuriers de l'écriture, marins ou pas, éperdus et inspirés, lyrique souvent.

---

<sup>48</sup> « Les ports sont aussi des lieux privilégiés [de l'imaginaire des bas-fonds]. Ils sont à la fois terminus où viennent s'échouer des destinées misérables et la promesse, toujours illusoire, du départ et d'une autre vie ailleurs » (Dominique Kalifa, *Les bas-fonds : Histoire d'un imaginaire*, Paris, Éditions du Seuil, 2013, p. 261).

<sup>49</sup> Brecht avait déjà compris le lien existant entre classes laborieuses et classes dangereuses dans la *Weltanschauung* bourgeoise. Aussi son *Opéra de quat' sous* se veut-il un portrait de la société bourgeoise dans son ensemble et pas seulement des éléments du lumpenprolétariat (Bertolt Brecht, *L'Opéra de quat' sous*, Paris, L'Arche, 1974).

<sup>50</sup> « ... le bateau, c'est un morceau flottant d'espace [...] qui, de port en port, de bordée en bordée, de maison close en maison close, va jusqu'aux colonies chercher ce qu'elles recèlent de plus précieux [...] le bateau a été pour notre civilisation, depuis le XVI<sup>e</sup> siècle jusqu'à nos jours, à la fois non seulement, bien sûr, le plus grand instrument économique [...], mais la plus grande réserve d'imagination. Le navire, c'est l'hétérotopie [espace autre] par excellence. Dans les civilisations sans bateaux les rêves se tarissent, l'espionnage y remplace l'aventure, et la police, les corsaires » (Michel Foucault, *Dits et écrits 1954-1988*, tome IV, Paris, Gallimard, 1994, p. 762).

## **Bibliographie**

### **Sources manuscrites**

ANC, *Sir John A. Macdonald Papers*

ANQ-M, Rapports du Coroner : TL32 s26 ss7

### **Sources éditées**

#### **Journaux de langue anglaise**

*The Canadian Illustrated News*, 1871.

*The Daily Witness*, 1874, 1878, 1880, 1890.

*The Montreal Evening Star*, 1869.

*The Montreal Gazette*, 1860, 1879.

*The Montreal Star*, 1879.

*The Montreal Witness*, 1874, 1890.

#### **Journaux de langue française**

*Le Canadien*, 1886, 1892.

*L'Étendard*, 1883.

*La Feuille d'Érable*, 1880.

*La Minerve*, 1850, 1852, 1859, 1863, 1865, 1868-69, 1872, 1874.

*L'Opinion publique*, 1874.

*La Patrie*, 1879-80, 1885-87, 1889.

*Le Pays*, 1858-59.

*Le Violon*, 1887.

#### **Documents officiels**

*Annual Reports of the Harbour Commissioners of Montreal*, 1880-1900.

*Board of Trade Wreck Report*.

*By-laws passed by the Harbour Commissioners of Montreal*, 1875.

*Debates of the House of Commons of the Dominion of Canada*, 1880, Vol. IX.

*Journals of the Legislative Assembly of the Province of Canada*, 1856.

*Sessional Papers of the Dominion of Canada*, 1870-1896.

### **Documents Juridiques**

Kirby, James (dir.). *The Legal News*, vol. IV, Montréal, The Gazette Printing Co., 1881.

Kirby, James (dir.). *The Montreal Law Reports*, vol. III, Montréal, The Gazette printing Co., 1887.

### **Mémoires**

Dana Jr., R. H. *The Seaman's Friend : Containing a Treatise on Practical Seamanship, With Plates; a Dictionnary of Sea Terms; Customs and Usages of the Merchant Service; Laws Relating to the Practical Duties of Master and Mariners*. Boston, Thomas Groom & Co., 1851.

Harvey, Gérard. *Marins du Saint-Laurent*. Montréal, Éditions du Jour, 1974.

Poole, Ernest. *The Bridge : My Own Story*. New York, The Macmillan Company, 1940.

### **Sources littéraires**

Anonyme, *Montreal by Gaslight*, 1889.

Clark Russell, William. *The Mystery of the "OceanStar": A Collection of Maritime Sketches*. New York, D. Appleton and Company, 1888.

Conrad, Joseph. *Lord Jim: A Tale*. Londres, Penguin Books Ltd., 2012.

Conrad, Joseph. *Œuvres*, Tome II, Paris, Gallimard, 1985.

Jewett, Sarah Orne. *Deephaven*. Boston, Houghton, Mifflin and Company, 1889.

Law, John (Margaret Harkness). *In Darkest London*. Cambridge, Black Apollo Press, 2009.

Melville, Herman. *Moby-Dick or, The Whale*. Londres, Penguin Books Ltd., 1988.

Monk, Maria. *Awful Disclosures of the Hotel Dieu Nunnery of Montreal*. New York, Booksellers Generally, 1836.

Yates, Edmund. *The Business of Pleasure*. Londres, George Routledge and Sons, 1879.

## Études

### Ouvrages généraux

Braudel, Fernand. *Écrits sur l'Histoire*. Paris, Flammarion, 1969.

Careless, J.M.S. « “Limited Identities” in Canada ». *The Canadian Historical Review*, vol. 50, no. 1, 1969, p. 1-10.

Douglas, Francis R. et Donald B. Smith (dir.). *Readings in Canadian History: Post-Confederation*, Toronto, Thomson Nelson, 2006.

Foucault, Michel. *L'archéologie du savoir*. Paris, Gallimard, 1969.

Foucault, Michel. *Dits et écrits 1954-1988*. Tome IV, Paris, Gallimard, 1994.

Gaddis, John Lewis. *The Landscape of History : How Historians Map the Past*. Oxford, Oxford University Press, 2002.

Ginzburg, Carlo. *Threads and Traces : True False Perspectives*. Berkley, University of California Press, 2012.

Hobsbawm, Eric. *The Age of Revolution 1789-1848*. New York, Vintage Books, 1996.

Larousse, Pierre (dir.). *Grand dictionnaire universel du XIX<sup>e</sup> siècle: français, historique, géographique, mythologique, bibliographique, littéraire, artistique, scientifique, etc.*, Paris, Librairie classique Larousse et Boyer, 1873.

Létourneau, Jocelyn. *Le Québec, les Québécois un parcours historique*. Montréal, Fides, 2004.

McKay, Ian. « The Liberal Order Framework: A prospectus for a Reconnaissance of Canadian History ». *The Canadian Historical Review*, vol. 81, no. 4, 2000, p. 617-645.

McKay, Ian. *Rebels, Reds, Radicals : Rethinking Canada's Left History*. Toronto, Between the Lines, 2005.

Rudin, Ronald « Revisionism and the Search for a Normal Society: A Critique of Recent Quebec Historical Writing ». *The Canadian Historical Review*, vol. 73, no. 1, 1992, p. 30-61.

Sefton MacDowell, Laurel et Ian Radforth (dir.). *Canadian Working-Class History: Selected Readings*. Toronto, Canadian Scholars' Press Inc., 2006.

### Histoire socio-économique

Faucher, Albert. *Québec en Amérique au XIX<sup>e</sup> siècle : essai sur les caractères économiques de la Laurentie*. Montréal, Fides, 1973.

Hamelin, Jean et Yves Roby. *Histoire économique du Québec 1851-1896*. Montréal, Fides, 1971.

Levinson, Marc. *The Box: How the Shipping Container Made the World Smaller and the World Economy Bigger*. Princeton et Oxford, Princeton University Press, 2006.

Young, Brian et John Dickinson, *Brève histoire socio-économique du Québec*, Québec, Septentrion, 2009.

## **Histoire maritime**

Alexander, David. « Literacy Among Canadian and Foreign Seamen, 1863-1899 ». Ommer, Rosemary et Gerald Panting (dir.). *Working Men Who Got Wet*. Actes du 4e colloque de l'Atlantic Canada Shipping Project. Saint-John's, Printing Services of the Memorial University of Newfoundland, 1980, p. 1-35.

Blondel-Loisel, Annie. *La compagnie maritime Allan : de l'Écosse au Canada au XIXe siècle*. Paris, L'Harmattan, 2009.

Cabantous, Alain. *Le Ciel dans la Mer: Christianisme et civilisation maritime XVI<sup>e</sup> – XIX<sup>e</sup> siècle*. Paris, Fayard, 1990.

Camu, Pierre. *Le Saint-Laurent et les Grands Lacs au temps de la vapeur 1850-1950*. Montréal, Hurtubise HMH, 2005.

Clark Russell, William. *Sailors' Language : A Collection of Sea-terms and their Definitions*. Londres, Sampson Low, Marston, Searle & Rivington, 1883.

Conley, Mary A. *From Jack Tar to Union Jack: Representing Naval Manhood in the British Empire, 1870-1918*. Manchester, Manchester University Press, 2009.

Corbin, Alain et Hélène Richard (dir.). *La mer: Terreur et fascination*. Paris, Éditions du Seuil, 2004.

Duval, Maurice. *Ni morts, ni vivants : marins! Pour une ethnologie du huis clos*. Paris, PUF, 1998.

Fink, Leon. *Sweatshops at Sea: Merchant Seamen in the World's First Globalized Industry, from 1812 to the Present*. Chapel Hill, University of North Carolina Press, 2011.

Franck, Alain. *Naviguer sur le fleuve au temps passé 1860-1960*. Sainte-Foy, Les Publications du Québec, 2000.

Gilroy, Paul. *The Black Atlantic: Modernity and Double Consciousness*. Cambridge, Harvard University Press, 1993.

Hurd, Archibald. *The Triumph of the Tramp Ship*. Londres, New York, Toronto et Melbourne, Cassel and Company ltd, 1922.

Jones, Clement. *British Merchant Shipping*. Londres, Edward Arnold & Co., 1922.

Kirkaldy, Adam W. *British Shipping: its History, Organisation and Importance*. Londres, Kegan Paul, Trench, Trubner & Co., Ltd, 1919.

Leclerc, Jean. *Le Saint-Laurent et ses pilotes 1805-1860*. Montréal, Leméac, 1990.

Lewis R. Fisher, « A Dereliction of Duty: the Problem of Desertion on Nineteenth Century Sailing Vessels ». Rosemary Ommer et Gerald Panting (dir.) *Working Men Who Got Wet*. Saint-John's, Printing Services of the Memorial University of Newfoundland, 1980, p. 51-70.

Mackey, Frank. *Steamboat Connections : Montreal to Upper Canada, 1816-1843*. Montreal et Kingston, McGill-Queen's University Press, 2000.

McKee, Christopher. *Sober Men and True, Sailors Lives in the Royal Navy 1900-1945*. Cambridge et Londres, Harvard University Press, 2002.

Normand, France. *Naviguer le Saint-Laurent à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle : une étude de la batellerie du port de Québec*. Sainte-Foy, Presses de l'Université Laval, 1997.

Rediker, Marcus et Peter Linebaugh, *L'Hydre aux mille têtes : l'histoire cachée de l'atlantique révolutionnaire*, Paris, Éditions Amsterdam, 2001.

Sager, Eric W. *Seafaring Labour : The Merchant Marine of Atlantic Canada, 1820-1914*. Kingston, Montréal et Londres, McGill – Queen's University Press, 1989.

Sager, Eric W. « The Atlantic Canada Shipping Project: A Retrospective and Rejoinder ». *Newfoundland and Labrador Studies*. vol. 5, no. 1, printemps 1989, p. 61-68.

Sager, Eric W. *Ships and Memories: Merchant Seafarers in Canada's Age of Steam*. Vancouver, UBC Press, 1993.

Saint-Pierre, Marjolaine. *Joseph-Elzéar Bernier capitaine et coureur des mers (1852-1934)*. Québec, Septentrion, 2004.

Stewart, David J. *The Sea their Graves an Archeology of Death and Remembrance in Maritime Culture*. Gainesville et Tallahassee, University Press of Florida, 2011.

Terrien, Paul. *Québec à l'âge de la voile*. Hull, Éditions Asticou, 1985.

Thornton, R. H. *British Shipping*. Cambridge, Cambridge University Press, 1939.

Vickers, Daniel et Vince Walsh. *Young Men and the Sea: Yankee Seafarers in the Age of Sail*. New Haven et Londres, Yale University Press, 2005.

## **Histoire portuaire**

Anonyme. *The History of the Catholic Sailors' Club*, Montréal, The Gazette printing company, 1917.

Anonyme. *La Canne à pommeau d'or*. Montréal, Service des relations publiques du Port de Montréal, 1988.

Babcock, Robert H. « Compte rendu : Judith Fingard, *Jack in Port : Sailortowns of Eastern Canada* ». *American Historical Review*, vol. 88, no. 3, juin 1983, p. 1111-1112.

Belchem, John. *Shock City : Sailortown Liverpool*. In *On the Waterfront: Culture, Heritage and Regeneration of Port Cities*. 19-21 novembre 2008, Liverpool.

Burton, Valerie. « Boundaries and Identities in the Nineteenth-Century English Port: Sailortown Narratives and Urban Space ». Dans Simon Gunn and Robert J. Morris (dir.). *Identities in Space: Contested Terrains in the Western City Since 1850*. Aldershot, Ashgate, 2001, p. 137-151.

Desjardins, Pauline. *Le Vieux-Port de Montréal*. Montréal, Les Éditions de l'Homme, 2007.

Fingard, Judith. « Those Crimps of Hell and Goblins Damned: The Image and reality of the Quebec Sailortown bosses ». Ommer, Rosemary et Gerald Panting (dir.). *Working Men Who Got Wet*. Actes du 4e colloque de l'Atlantic Canada Shipping Project. Saint-John's, Printing Services of the Memorial University of Newfoundland, 1980, p. 323-333.

Fingard, Judith. *Jack in Port : Sailorstowns of Eastern Canada*. Toronto, Toronto University Press, 1982.

Gauthier, Martin. *L'Histoire du port de Trois-Rivières*. Québec, Septentrion, 2013.

Hugill, Stan. *Sailortown*. Londres, Routledge & Kegan Paul Ltd, 1967.

Ingram, Darcy. « Saving the Union's Jack: The Montreal Sailor's Institute and the Homeless Sailor, 1862-1898 ». Bettina Bradbury et Tamara Myers (dir.). *Negotiating Identities in 19<sup>th</sup> and 20<sup>th</sup> Century Montreal*. Vancouver et Toronto, UBC Press, 2005, p. 49-76.

Land, Isaac. « The Humours of Sailortown : Atlantic History Meets Subculture Theory ». Glenn Clark, Judith Owens et Greg T. Smith (dir.), *City Limits: Perspectives on the Historical European City*, Montréal et Kingston, McGill – Queen's University press, 2010, p. 325-347.

Leacock, Stephen. *Montreal Seaport and City*. Toronto, McClelland and Stewart, 1948.

Manning, Roy O. « Sailortown ». *The Sociological Quarterly*, vol. 10, no. 1, hiver 1969, p. 137-138.

Rediker, Marcus. « Compte rendu : Judith Fingard, *Jack in Port : Sailortowns of Eastern Canada* ». *Labour/Le travail*, vol. 14, automne 1984, p. 230-231

Simpson, Patricia et Louise Pothier. *Notre-Dame-de-bon-secours : A Chapel and its Neighbourhood*. Montréal, Fides, 2001.

Smith, Gaddis. « Compte rendu : Judith Fingard, *Jack in Port : Sailorstowns of Eastern Canada* ». *International Labor and Working Class History*, no. 23, 1983, p. 97-100.

Vallières, Marc. « Compte rendu: Judith Fingard, *Jack in Port : Sailortowns of Eastern Canada* ». *RHAF*, vol. 38, no. 1, 1984, p. 101-103

## **Histoire de Montréal**

Burgess, Joanne. « Le centre: commerce et culture, 1850-1880 ». Lauzon, Gilles et Madeleine Forget (dir.), *L'histoire du Vieux-Montréal à travers son patrimoine*. Québec, Les publications du Québec, 2004, p. 151-198.

Dicaire, Daniel. *Police et société à Montréal au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle*. Mémoire de Maîtrise, Département d'Histoire, UQAM, 1990.

Fougères, Dany (dir.). *Histoire de Montréal et de sa région*. Tome I. Des Origines à 1930. Québec, Presses de l'Université Laval, 2012.

Gray, Clayton. *Montréal qui disparaît*. Montréal, Librairie J.-A. Pony, Ltée, 1952.

Lauzon, Gilles et Jean François Leclerc, « Le cœur de la métropole dans le vieux Montréal, 1880-1950 », Dans Gilles Lauzon et Madeleine Forget (dir.), *L'histoire du Vieux-Montréal à travers son patrimoine*. Québec, Les publications du Québec, 2004, p. 199-243.

Leblond de Brumath, Adrien. *Histoire populaire de Montréal depuis son origine jusqu'à nos jours*. Montréal, Librairie Beauchemin Limitée, 1926.

Linteau, Paul-André. « Le développement du port de Montréal au début du 20<sup>e</sup> siècle », *Historical Papers/Communications historiques*, 1972, p. 181-205.

Linteau, Paul-André. *Histoire de Montréal depuis la Confédération*. Montréal, Boréal, 1992.

Percival, Walter P. *The Lure of Montreal*. Toronto, The Ryerson Press, 1964.

Rumilly, Robert. *Histoire de Montréal*. Tome III, Montréal, Fidès, 1972.

Warren, Jean-Philippe. *Honoré Beaugrand : La plume et l'épée (1848-1906)*. Montréal, Boréal, 2015.

## **Les Bas-fonds**

Chesney, Kellow. *The Anti-Society : An Account of the Victorian Underworld*. Boston, Gambit Incorporated, 1970.

Chevalier, Louis. *Classes laborieuses et classes dangereuses, à Paris, pendant la première moitié du XIX<sup>e</sup> siècle*. Paris, Hachette, 1984.

Chevalier, Louis. *Splendeur et misère du fait divers*, Paris, Perrin, 2004.

Fecteau, Jean-Marie. *La liberté du pauvre: Crime et pauvreté au XIX<sup>e</sup> siècle québécois*. Montréal, VLB Éditeur, 2004.

Gilfoyle, Timothy J. *City of Eros: New York City, prostitution, and the commercialization of sex, 1790-1920*. New York, W. W. Norton & Company, 1994.

Kalifa, Dominique. *Les bas-fonds : Histoire d'un imaginaire*, Paris, Éditions du Seuil, 2013.

Valverde, Mariana. *Law and Order : Image, Meanings, Myth*. New Brunswick, Rutgers University Press, 2006.

## **Alcool**

Bélanger, Anouk et Lisa Sumner. « De la Taverne Joe Beef à l'Hypertaverne Edgar. La taverne comme expression populaire du Montréal industriel en transformation », *Globe : revue internationale d'études québécoises*, vol. 9, n° 2, 2006, p. 27-48.

Brown, Pete. *Man Walks Into a Pub: A Sociable History of Beer*. Londres, Pan MacMillan, 2010.

Castelain, Jean-Pierre, *Manières de vivre, manière de boire : Alcool et sociabilité sur le port*. Paris, Éditions Imago, 1989.

DeLottinville, Peter. « Joe Beef of Montreal: Working-Class Culture and the Tavern, 1869-1889 ». *Labour / Le Travail*, vol. 8/9, automne 1981 - printemps 1982, p. 9-40.

Denison, Merrill. *The Barley and the Stream : The Molson Story, A Footnote to Canadian History*. Toronto, McClelland et Stewart, 1955.

Fleer, Joshua. « Compte rendu de : Parsons, Elaine Franz *Manhood Lost: Fallen Drunkards and Redeeming Women in the Nineteenth-Century United State* ». *Journal of Men, Masculinities and Spirituality*, vol. 5, no. 1, 2011, p. 32-34.

Heron, Craig. *Booze : A Distilled History*, Toronto, Between the Lines, 2003.

Heron, Craig. « The Boys and Their Booze : Masculinities and Public Drinking in Working-class Hamilton, 1890-1946 ». *The Canadian Historical Review*, vol. 86, no. 3, Septembre 2005, p. 411-452.

Krasnick Warsh, Cheryl (dir.). *Drink in Canada : Historical Essays*. Montréal et Kingston, McGill-Queen's University Press, 1993.

Noel, Jan. *Canada Dry: Temperance Crusades Before Confederation*. Toronto, Buffalo et Londres, University of Toronto Press, 1995.

Nourisson, Didier, *Le Buveur du XIX<sup>e</sup> siècle*. Paris, Albin-Michel, 1990.

Parsons, Elaine Franz. *Manhood Lost: Fallen Drunkards and Redeeming Women in the Nineteenth-Century United States*. Baltimore, John Hopkins University Press, 2003.

Powers, Madelon. « The Lore of the Brotherhood : Continuity and Change in Urban American Saloon Culture, 1870-1920 », Mack P. Holt (dir.), *Alcohol: A Social and Cultural History*, Oxford et New York, Berg, 2006, p. 145-160.

Stott, Richard. *Jolly Fellows: Male Milieus in Nineteenth-Century America*. Baltimore, John Hopkins University Press, 2009.

Valverde, Mariana. *Diseases of the Will: Alcohol and the Dilemmas of Freedom*. Cambridge, Cambridge University Press, 1998.

## **Virilité**

Baker, Paul et Jo Stanley. *Hello Sailor! The Hidden Story of Gay Life at Sea*. Londres, Longman, 2003.

Chauncey, George. *Gay New York : Gender, Urban Culture and the Making of the Gay Male World 1890-1940*. New York, Basic Books, 1994.

Corbin, Alain (dir.). *Histoire de la virilité, Le XIX<sup>e</sup> siècle : le triomphe de la virilité*. Paris, Les éditions du Seuil, 2011.

Gorn, J. Elliott. *The Manly Art : Bare-Knuckle Prize Fighting in America*. Ithaca, Cornell University Press. 1989.

Hurteau, Pierre. *Homosexualité, religion et droit au Québec : Une approche historique*. Thèse de Doctorat, Département de Religion, Université Concordia, 1991.

Klein, Christopher. *Strong Boy: The Life and Times of John L. Sullivan, America's First Sports Hero*, Gilford, Lyons Press, 2013.

Perry, Adele. *On the Edge of Empire: Gender, Race and the Making of British Columbia, 1849-1871*. Toronto, University of Toronto Press, 2001.

## **Autres**

Avrich, Paul. *La tragédie de Cronstadt 1921*. Paris, Éditions du Seuil, 1975.

Berger, Carl. *The Sense of Power : Studies in the Ideas of Canadian Imperialism 1867-1914*. Toronto, University of Toronto Press, 1970.

Beaulieu, André et Jean Hamelin. *La presse québécoise des origines à nos jours : tome premier 1764-1859*. Québec, Les presses de l'université Laval, 1973.

Beaulieu, André et Jean Hamelin. *La presse québécoise des origines à nos jours : tome deuxième 1860-1879*. Québec, Les presses de l'université Laval, 1975.

Bonville (de), Jean. *La presse Québécoise de 1884 à 1914: genèse d'un media de masse*. Québec, Les presses de l'université Laval, 1988.

Dukes, Thomas W. et Bertrand Labonté. « A hundred years of importation: The first animal quarantine station in North America; Lévis, Québec, 1876-1982 ». *The Canadian Veterinary Journal*, 1991, Juin, 32(6), p. 375–381.

Fougères, Dany. *L'approvisionnement en eau à Montréal : du privé au public 1796-1865*. Sillery, Septentrion, 2004.

Fyson, Donald. *Magistrates, Police and People : Everyday Criminal Justice in Quebec and Lower Canada, 1764-1837*. Toronto, University of Toronto Press, 2006.

Guay, Donald. *Introduction à l'histoire des sports au Québec*. Montréal, VLB Éditeur, 1987.

Kasson, John. F. *Rudeness and Civility : Manners in Nineteenth-Century Urban America*. New York, Hill and Wang, 1991.

Kyle Senior, Elinor. *British Regulars in Montreal : An Imperial Garrison 1832-1854*. Montreal, McGill – Queen's University Press. 1981.

McMillan, David, Frédéric Morin et Meredith Erikson. *L'art de vivre selon Joe Beef*, Montréal, Parfum d'encre, 2011.

Pâquet, Martin. *Tracer les marges de la Cité : Étranger, Immigrant et État au Québec 1627-1981*. Montréal, Boréal, 2005.

Renouard, Michel. *Joseph Conrad*. Paris, Gallimard, 2014.

Valverde, Mariana. *The Age of Light, Soap and Water, Moral Reform in English Canada, 1885-1925*. Toronto, McClelland & Stewart, 1999.

Young, Brian. *Respectable Burial : Montreal's Mount Royal Cemetery*. Montréal et Kingston, McGill-Queen's University Press, 2003.

## **Imaginaire**

Brecht, Bertolt. *L'Opéra de quat'sous*. Paris, L'Arche, 1974.

Fennario, David. *Joe Beef (A History of Pointe Saint Charles)*. Vancouver, Talonbooks, 1991.

Kavvadias, Nikos. *Le Quart*. Paris, Denoël, 2006.

Hergé. *Le Crabe aux pinces d'or*. Paris et Tournai, Casterman, 1953.

Hugo, Victor. *Les Chants du crépuscule, Les Voix intérieures, Les Rayons et les Ombres*, Paris, Gallimard, 1960.

Mann, Thomas, *La mort à Venise*, Paris, Fayard, 1971.

## Ressources Internet

<http://www.legislation.gov.uk>

<http://www.norwayheritage.com>

<http://www.nationalarchives.gov.uk>

<http://www.theshipslist.com>

## Illustrations

- Illustration no. 1 :     **Photographie**  
*Vue du port de Montréal depuis la Douane, QC, vers 1872*  
Alexander Henderson (1831-1913)  
Vers 1872, 19<sup>e</sup> siècle  
Sels d'argent sur papier monté sur carton - Papier albuminé  
16 x 21 cm  
Don de Miss E. Dorothy Benson  
MP-0000.1452.53  
© Musée McCord
- Illustration no. 2 :     *Canadian Illustrated News*, 23 juillet 1881, p. 61.
- Illustration no. 3 :     **Gravure**  
*Cantine de Joe Beef, rue de la Commune, Montréal*  
John Henry Walker (1831-1899)  
1850-1885, 19<sup>e</sup> siècle  
Encre sur papier - Gravure sur bois  
12.2 x 16.2 cm  
Don de Mr. David Ross McCord  
M930.50.8.589  
© Musée McCord

## Annexes

### Nombre de matelots et de navires de passage à Montréal

Années	1880	1881	1882	1883	1884	1885	1886	1887	1888	1889	1890	1891	1892	1893	1894	1895	1896	1897	1898	1899
Nombre de vaisseaux océaniques	710	569	648	660	626	629	703	767	655	695	746	725	735	804	734	640	709	796	868	801
Nombre de marins	18046	15160	16899	19241	17383	18344	20715	23425	20696	20254	22663	23907	23018	23764	25177	22555	21853	27640	32323	30686

### Nombre et de navires de la mer de passage à Montréal, par pavillon

Années	1880	1881	1882	1883	1884	1885	1886	1887	1888	1889	1890	1891	1892	1893	1894	1895	1896	1897	1898	1899	1900	Total
<b>Pavillon</b>																						
British	643	516	598	623	594	598	651	660	594	641	697	684	673	733	681	611	675	739	779	678	566	13634
Norwegian	24	22	14	19	14	19	29	66	26	26	24	5	30	29	19	9	13	39	69	95	116	707
Austrian	17	12	3	2	2	2														1		39
American	8	3	8	3	6	4	4	9	5		1	11	6	5	5	1	10	6	14	13	33	155
Spanish	5	3	2				1	3	1	2	2	1		3	2	1						26
German	3	7	5	4	4	5	10	17	19	16	20	20	20	30	19	14	10	10		8	11	252
Hungarian	3																					3
Swedish	3	1	4	3	3	1	3												1		2	21
Italian	2	1					1	1				1	1	1							1	9
Belgian	1	2	4	4	1										5	4						21
French	1	1	5		2		2	10	10	8	2	1	3	2	3						3	53
Portuguese		1	1	1																		3
Holland/Dutch			2					1				2	2	1								8
Danish			2	1														2	1	6		12
Prussian							2															2
Russian									2								1					3
Canada																			4			4

Tableaux compilés à partir des rapports annuels des commissaires du Havre de Montréal, 1880-1900.

### Arrestations pour ivresse, etc.

	1869-1870	1870-1871	1871-1872	1872-1873	1873-1874	1874-1875	1875-1876	1876-1877	1877-1878	1878-1879	1879-1880	1880-1881	1881-1882	1882-1883	1883-1884	1885	1886	1887	1888
Drunk	125	172	191	212	254	212	166	106	66	57	80	69		58	70		78		103(1)
Drunk and disorderly	45	50	56	66	50	42	22	20	24	35(2)	4	14	23(2)	36(2)	160(3)	32(2)	67(2)		
Drunk lying on a railroad track					4	4													
Drunk and resisting the police										9	12			16	23	17			12(4)
Drunk on board														35	21				
Drunk and fighting on board														16	19	18(5)			17
Drunk on board ship or elsewhere, resisting the police, fighting, disorderly or incapable.																			70(6)
Notes	(1)28 drunk sailors, 75 drunk on the wharves																		
	(2)On the wharves																		
	(3)51, 27 sailors, 82 on the wharf																		
	(4)Drunk and abusing the police																		
	(5)Fighting on board																		
	(6)27 drunk and disorderly on board, 43 disorderly on board																		

Tableau compilé à partir des rapports annuels de la *Montreal Harbour Police*, 1870-1890.

### Arrestations pour violence, assaut, etc.

	1869-1870	1870-1871	1871-1872	1872-1873	1873-1874	1874-1875	1875-1876	1876-1877	1877-1878	1878-1879	1879-1880	1880-1881	1881-1882	1882-1883	1883-1884	1885	1886	1887	1888	
Murder	1			2																
Assault, with intent to murder	1								1			3								
Shooting with intent to murder				1	1															
Suspicion of Murder						4														
Rape									1											
Cutting and wounding	3	3	5	4	4	3	3	2			1(1)	4(2)			4(3)					
Throwing stones																		2		
Assault and battery	12	23	45	39	37	19	19	24	8		10(4)	14	15	16	15	14	15	8	10	
Carrying deadly wapons			5	2	1													1(5)		
Fighting on the wharves	6	16	16	15	25	12	17	5	2	21	24(6)	10	32		34(7)	31	40	22	37	
Attempting to stab									1										2	
Notes	(1) Stabbing						(5) Firing of a revolver													
	(2) 2 stabbing and 2 wounding with intent						(6) 14 Drunk and fighting													
	(3) Stabbing						(7) Drunk and fighting													
	(4) Assaulting																			

Tableau compilé à partir des rapports annuels de la *Montreal Harbour Police*, 1870-1890.

### Arrestations pour vols sur les quais, etc.

	1869-1870	1870-1871	1871-1872	1872-1873	1873-1874	1874-1875	1875-1876	1876-1877	1877-1878	1878-1879	1879-1880	1880-1881	1881-1882	1882-1883	1883-1884	1885	1886	1887	1888		
Larceny on the wharves	44	72	54	50	59	51	69	38	29	33	17	27	22	36	30	58(1)	31	5(2)	24		
Conveying liquor on board ship																			2		
Dammaging property on the warf																			3		
Cow Stealing	4																				
Sailors stealing ships' cargo			4	11	7	3	1	2	3			3	1	9	16	7	4	2			
Obtaining goods by false pretences				1																	
Obtaining Money by False Pretences		2	3		1	1		3													
Picking Pockets		3									4										
Embezzlement		2	4		1	2															
Passing bad money										3											
Attempts to commit high-way robbery	3										4(3)					6(4)					
Highway robbery					4	4	3	2			1(5)						4(6)	2(7)			
Drunk and suspicion of stealing										9	1(8)										
Breaking into a Grand Trunk Car				1																	
Breaking into an office				2																	
Breaking into a store					6	2	3														
Breaking into a house and stealing										6											
Notes	(1)14 suspicion of larceny							(5)assault and robbery													
	(2)suspicion of larceny							(6)robbery													
	(3)Attempting to rob							(7)Robbing													
	(4) assault and attempt to rob							(8)Suspcion of stealing													

Tableau compilé à partir des rapports annuels de la *Montreal Harbour Police*, 1870-1890.

## Arrestations pour motifs disciplinaires

	1869- 1870	1870- 1871	1871- 1872	1872- 1873	1873- 1874	1874- 1875	1875- 1876	1876- 1877	1877- 1878	1878- 1879	1879- 1880	1880- 1881	1881- 1882	1882- 1883	1883- 1884	1885	1886	1887	1888	
Sailors refusing duty on board ship	9	36	24	29	47	28	24	21	10	19(1)	19	35	38	38	39	36	29	28	25	
Mutiny on board																			1	
Threatening the lives of their captains			6											15	12(2)					
Sailor drunk and attempting to stab his captain				1																
Sailors assaulting their captains and officers				14	6	5	4	5	4	9	4	3	18(3)	7	7	9	6	9(4)	3	
Impending and resisting the police										6			5(5)	10(5)	14(5)	9(5)	9(6)	23(7)		
Notes	(1) 11 drunk and refusing duty on board						(6)Obstucting the police													
	(2)Sailors threatening their officers						(7)11 resisting the police, 7 interfering, 5 insulting)													
	(3)Threatening or assaulting																			
	(4) 5 abusing their officers																			
	(5) Interfering with the police																			

Tableau compilé à partir des rapports annuels de la *Montreal Harbour Police*, 1870-1890.

### Arrestations pour *crimping*, désertion, etc.

	1869-1870	1870-1871	1871-1872	1872-1873	1873-1874	1874-1875	1875-1876	1876-1877	1877-1878	1878-1879	1879-1880	1880-1881	1881-1882	1882-1883	1883-1884	1885	1886	1887	1888	
Crimping Seamen	5	5	3	14	6	10	2	2	1				3	8(1)	2					
Assisting Sailors to desert												4	7				2			
Sailors deserting their ships	60	69	113	105	64	43	18	12	3	7	22	69	37	54	43	35			29	24
Sailors drunk and disorderly on board ship	16	30	27	24	29	36	18	5	20	6	33(2)	28(3)	17(4)					27	16	17(5)
Sailors refusing duty on board ship	9	36	24	29	47	28	24	21	10	19(6)	19	35	38	38	39	36	29	28	25	
Sailors absent without leave		6	23	27	31	20	22	10	17	12	25	47	35	55	49	99	45	49	39	
Suspicion of deserting												15	19	45	35	43	11	8	16	
Mutiny on board																				1
Sailors arrested on board													240							
Sailors placed on board ship														296	192	181	135	136	177	
Notes	(1)4 Inducing seamen to desert																			
	(2)10 Disorderly on board ship																			
	(3) 7 Drunk and fighting																			
	(4) Disorderly																			
	(5) Drunk and fighting																			
	(6)11 drunk and refusing duty																			

Tableau compilé à partir des rapports annuels de la *Montreal Harbour Police*, 1870-1890.

## Arrestations pour d'autres motifs

	1869- 1870	1870- 1871	1871- 1872	1872- 1873	1873- 1874	1874- 1875	1875- 1876	1876- 1877	1877- 1878	1878- 1879	1879- 1880	1880- 1881	1881- 1882	1882- 1883	1883- 1884	1885	1886	1887	1888	
Bathing opposite the City		13	2	13	8	7	9	3(1)	2	7	6		5	8	15	9	5		2(2)	
Vagrancy	27	29	19	24	20	8	13	6	10		6	7	8		16	20	12	21(3)	11(4)	
Cruelty to animals	6	3	2	2	4	1	2	2	1(5)	8	6		13	12	8	6	3			
Threatening to set fire to a House		1																		
Attempting to set fire to a house				2																
Setting fire to a house			3																	
Indecent assault			1																	
Insanity				3		3	1	3	9											
Buying Militia clothing	2																			
Attempt to commit suicide	5	2	3	2	3	5	3	4	2		2	1	8	6	6		4	3(6)	3	
Committed suicide								2												
Body snatching								1			1									
For protection	230	224	260	148	170	209	143	107	65	98	110	87	80	75	101	113	60	49	69	
Notes		(1) Bathing in the docks					(6) Suspicion of suicide													
		(2) Exposing their persons																		
		(3) Loitering																		
		(4) Loitering on the wharves																		
		(5) Killing birds																		

Tableau compilé à partir des rapports annuels de la *Montreal Harbour Police*, 1870-1890.



**Chapelle Notre-Dame-de-Bonsecours, Montréal, vers 1884.**

Considérée comme la chapelle des marins, son abside est surmontée d'une statue de la vierge regardant le fleuve. Devant l'abside, donnant sur la rue de la Commune, remarquez le magasin de liqueurs de Christophe Brodeur. Sa devanture arbore une ancre. Une façon de signifier « bienvenu aux marins » dans toutes les langues.

**Photographie**

*Église Bonsecours, rue Saint-Paul, Montréal, QC, vers 1884*

Wm. Notman & Son

Vers 1884, 19<sup>e</sup> siècle

Plaque sèche à la gélatine

25 x 20 cm

Achat de l'Associated Screen News Ltd.

VIEW-1316

© Musée McCord

## **The Daily Witness 25 août 1880.**

### **A Wild sea-cook**

A Day's quarrels rehearsed in court – the defendant as a witness – sailors in the box.

This morning the parties in some difficulties on board the barque "Brinburn" now lying in port, sought justice in the Police Court. The first action was against William Chambers, the cook on board the vessel, who was charged with having committed a savage and unprovoked assault upon the ship's carpenter. His evidence was to the effect that last Sunday morning, while he was sitting on the rail, the cook, without saying a word, rushed at him and dealt him a blow in the face, and then pursued him all over the vessel. The first mate had interfered to prevent the quarrel, and the cook had assaulted him. The captain, a burly son of Neptune, whom few would like to tackle, had put an end to the noise by striking the cook two stunning blows. The evidence of the first and second mates, captain, chief engineer, etc., was heard, stating that Chambers, the cook, had assaulted the carpenter without any provocation.

A recent statute gives the accused in a case of simple assault the right to give evidence on his own behalf, and the counsel for the defence determined to take advantage of this. The prisoner, a short, light complexioned fellow, was accordingly removed to the witness box, and having been sworn gave the following evidence in his defence. It would have been enough of itself to convict him, and a burst of laughter greeted him as he addressed the Court.

"Your Honor," he began, making the aspirate very prominent, "H'I'll tell you 'ow it was. 'e and h'I was at a public 'ouse on Saturday night, and we 'ad some 'igh words and we 'ad a little fight. 'So on Sunday morning h'I sees 'im on the rail and h'I runs hup to 'im and 'its 'im a blow yer Honor, and 'e runs haft and h'I runs hafter 'im. That's hall yer Honor." It was with difficulty that silence was preserved while he made this confession with the manner of one who expected to clear himself completely.

"\$5 or one month," said the Court when the counsel had finished.

Chambert, the cook, had an action against the captain, William Patterson, for having struck him two blows in the face. The evidence was, that while the cook was attacking the mate for having interfered to protect this carpenter, whom he was bent on the thrashing, the captain came out of his room and gave the troublesome member two blows on the face. After all the witnesses had been heard application was made that the captain's own evidence should be heard, as that of the previous defendant had been. The captain, however, said it was not necessary, but his counsel insisted, and

he entered the box. He was equally candid with the cook, but his evidence was less damaging to his case.

“When I saw him shaping up to fight.” He said, “I struck him twice in the mouth – two good blows in the mouth.”

“Did you struck him hard?” asked the counsel.

“Yes, I struck him pretty hard. He’ll be better able to tell you how hard, ask him I’d sooner strike than be struck any day, and he was going to strike me. I never wait till I’m struck to defend myself.”

His Honor, after some deliberation, decided to dismisses the cross action, on the ground that the captain had the right to preserve order on his’ own vessel.