
L'importance relative des conditions matérielles du déplacement dans les récits d'immigrantes au Canada, 1945-1967

Modern journeys to Canada in female immigrants' narratives (1945-1967)

Sheena Trimble



Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/eccs/536>

DOI : 10.4000/eccs.536

ISSN : 2429-4667

Éditeur

Association française des études canadiennes (AFEC)

Édition imprimée

Date de publication : 1 juin 2015

Pagination : 189-205

ISSN : 0153-1700

Référence électronique

Sheena Trimble, « L'importance relative des conditions matérielles du déplacement dans les récits d'immigrantes au Canada, 1945-1967 », *Études canadiennes / Canadian Studies* [En ligne], 78 | 2015, mis en ligne le 01 juin 2016, consulté le 20 avril 2019. URL : <http://journals.openedition.org/eccs/536> ; DOI : 10.4000/eccs.536

L'IMPORTANCE RELATIVE DES CONDITIONS MATÉRIELLES DU DÉPLACEMENT DANS LES RÉCITS D'IMMIGRANTES AU CANADA, 1945-1967

Sheena TRIMBLE
Université d'Angers

Cet article propose quelques réflexions préliminaires sur l'importance que les femmes migrantes (1945-1967) accordent, dans leurs récits de vie et de migration, à la logistique et aux conditions matérielles de leur déplacement au Canada. Des récits tels que ceux disponibles sur le site du Musée canadien de l'immigration du Quai 21 ont été examinés afin d'identifier les facteurs pouvant déterminer le poids accordé à ces questions. Ce qui motive la migrante à faire connaître son histoire joue souvent un rôle décisif. L'article se termine par un aperçu du type d'informations que les femmes ont tendance à fournir concernant les conditions matérielles de leur migration, puis il suggère d'autres champs d'investigation.

This article offers some preliminary reflections on the importance that post-war women migrants (1945-1967) place, within their life/migration stories, on the material conditions and logistics of their move to Canada. Existing stories such as those available on the web site of the Canadian Museum of Immigration at Pier 21 were examined in order to identify factors that determine the weight given to these matters. The migrant's reason for sharing her story often plays a deciding role. The article concludes with an overview of the type of information women share regarding the material aspects of the migration process and suggests further avenues of study.

Recueillir les récits de vie d'immigrants est un exercice primordial pour reconstituer leur histoire, quel que soit l'objectif de leurs récits, qu'il s'agisse simplement de conserver les souvenirs de leurs vécus pour leurs descendants ou d'alimenter des recherches universitaires. Beaucoup de femmes ayant immigré au Canada entre la fin de la Seconde Guerre Mondiale et 1967, année de l'instauration du système de points pour sélectionner les immigrants, sont l'objet d'efforts variés de la part des historiens et des centres d'archives pour conserver leurs témoignages. Ce corpus d'écrits personnels qui se trouve dans des ouvrages scientifiques ou des recueils destinés au grand public, dans des archives associatives ou personnelles ou sur des sites Web consacrés à l'expérience migrante, représente une source riche donnant la possibilité d'étudier le processus de migration de multiples points de vue.

Si les archives des instances publiques ou des compagnies de transport qui sont en charge des politiques et de la logistique liées aux mouvements migratoires de l'après-guerre, sont riches en documents officiels, les récits de vie présentent la perspective des premiers intéressés, les émigrants, sur les conditions matérielles de leur déplacement, une étape cruciale vers leur nouveau lieu de

vie. En se concentrant sur les récits de femmes, on accède à un regard genré sur les conditions de transport. En sondant des récits de migrantes au Canada entre 1945 et 1967, on s'aperçoit que les conditions matérielles de déplacement occupent une place dans presque tous les récits. Cette place varie cependant selon le témoignage, ce qui mène tout d'abord à se demander s'il est possible de comprendre pourquoi les conditions du voyage prennent plus ou moins d'importance selon les migrantes. Dans un deuxième temps, cet article examinera les commentaires des migrantes sur les dispositifs de leur déplacement vers le Canada.

La place du récit du déplacement dans les témoignages des émigrantes

Les différents vécus des migrantes, avant et après leur immigration au Canada, peuvent influencer la place qu'elles donnent aux dispositifs de déplacement dans leurs récits. Beaucoup de migrantes au Canada entre 1945 et 1967 ont vécu la Seconde Guerre mondiale ou un autre bouleversement comme l'insurrection hongroise, de façon plus ou moins traumatisante. Peut-on penser que l'intensité du trauma modifie la place que le récit donne aux conditions du déplacement ? Il est par exemple possible que les dispositifs du déplacement prennent une place moins importante dans les récits des survivantes de la Shoah, où le poids de la tragédie est susceptible d'écraser d'autres expériences. Éprouver les pires difficultés pour s'installer une fois arrivée au Canada peut également faire éclipser le moment de la migration, dans les récits rétrospectifs de l'émigration.

Certains des récits donnent raison à cette hypothèse. Selon Celina Lieberman, orpheline juive qui arrive à Halifax le 14 février 1948, « for those of us who had experienced so much during the war, going across the ocean was not such a big adventure, the big adventure had been our survival » (LIEBERMAN s.d.). Lorsque Pamela Klassen interviewe deux femmes mennonites qui furent l'Ukraine avec l'armée allemande en retraite, elle constate que « when Katja and Agatha first told me the stories of their lives, they told their stories of war — they offered ten years of their lives in place of seventy » (KLASSEN 1994 : 63).

Néanmoins, cette hypothèse se révèle rapidement fragile car chaque individu en transit vit des bouleversements et les internalise d'une façon qui lui est propre. Se concentrer sur les dispositifs du voyage dans un récit peut également servir à occulter d'autres souvenirs trop douloureux à évoquer. Olga Verrall, vingt ans au moment de sa migration, est une survivante de la Shoah et elle se réfugie au Canada suite à la révolution hongroise. Elle raconte le côté dramatique de son

histoire, mais elle démontre également un fort désir de prendre en compte son voyage transatlantique comme un espace-temps à part, un sas, pour créer d'autres souvenirs et reprendre pied dans la vie. Comme elle le dit elle-même « I danced my way to Canada » :

I discovered there were European students on board returning to university in Canada and there was dancing every evening. [...] I loved dancing and I liked being popular. I wanted a little pleasure in my life, in this upside-down world in which I had been living for the past twelve years. [...] I decided from the beginning of the journey that if it was going to be a choice between standing miserably at the ship's rail and vomiting over the side or having fun, I was going to have fun. So I danced my way to Canada (VERRALL 2007 : 116).

La conservation de ces récits personnels joue un rôle très important dans la place donnée aux conditions matérielles du déplacement. Le Musée canadien de l'immigration du Quai 21 à Halifax publie sur son site Web des dizaines de récits de vie d'immigrants et d'immigrantes de l'après-guerre. Le Quai 21 étant le lieu de débarquement de milliers d'immigrants au Canada, il est normal que beaucoup des récits recueillis se concentrent sur le voyage transatlantique et l'arrivée dans le pays d'accueil. Le musée encourage ce type de récit et fournit même un guide pour les personnes voulant partager leur histoire d'immigration.

Les thèmes suggérés sont plutôt vastes, depuis l'esquisse de la vie de l'immigrant dans son pays d'origine jusqu'à son établissement au Canada. Trois des grands thèmes suggérés par le musée, touchent néanmoins aux dispositifs mis en place pour le déplacement : « le processus de demande d'immigration », « le voyage » et « l'arrivée »¹. Un nombre très important de récits se focalise largement sur ces deux derniers thèmes. Il est possible que ce guide détaillé dirige un peu trop les émigrants dans l'évocation de leur voyage ou que les immigrants associent spontanément le dépôt de leur récit sur le site du Quai 21, en insistant sur l'étape du voyage.

De façon générale, les récits écrits ou enregistrés spontanément par les migrantes elles-mêmes sont beaucoup moins nombreux que ceux recueillis pour répondre à certains objectifs ou à des questions amenant la migrante à se concentrer sur certains aspects de sa migration. D'autres récits sont en effet recueillis par des chercheurs et publiés dans des collectifs au sein desquels les

¹ Pier 21 / Quai 21 - <http://www.quai21.ca/accueil>

émigrantes sont peut-être plus orientées dans leur écriture vers un objectif précis. Même les associations qui recueillent des témoignages ostensiblement dans le but de créer un souvenir de l'expérience migratoire ont des objectifs plus ou moins ciblés. Ceux qui conduisent ces entretiens oraux peuvent chercher, en posant des questions ou en donnant des consignes, à encourager l'immigrante à raconter son histoire ou à valoriser les histoires d'un groupe donné d'immigrants.

Parmi les témoignages de réfugiés hongrois de 1956 réunis par la *Multicultural History Society of Ontario (MHSO)*², on trouve celui d'Adel Csima. Celle-ci raconte comment son époux et elle ont marché dans la neige jusqu'à la taille pour rejoindre la frontière yougoslave, se demandant si des pots de vins suffiraient pour convaincre les gardes-frontières hongrois de les laisser passer. Elle décrit également leur séjour dans un camp très spartiate en Yougoslavie, la recherche d'un pays d'accueil, le choix du Canada, puis elle commence à raconter sa vie après son arrivée au Canada. À ce point, l'intervieweuse lui demande « But what about the trip ? ». Étant donné le drame de sa migration, on pourrait s'attendre à ce que Csima considère le voyage au Canada comme un aspect mineur de son histoire. Pourtant, elle répond : « The trip, I could talk an hour about that » (CSIMA 2006). Ce n'était donc pas un aspect si mineur que cela, mais il n'était pas venu à l'esprit de Csima de l'aborder avant que l'intervieweuse ne lui pose la question.

Certains organismes réunissent des récits comme preuves pour atteindre un objectif politique, social ou économique demandant un type de témoignage très précis où les dispositifs du déplacement n'ont pas leur place. En 1951 et 1953, la *National Japanese Canadian Citizens' Association* soumet un livre blanc, illustrés de témoignages pour revendiquer la réadmission de personnes d'origine japonaise expulsées injustement du Canada en 1946. La majorité des cas présentés concernent des femmes³. Les conditions matérielles de leur expulsion ne figurent pas du tout dans ces témoignages bien que l'on sache par d'autres sources que leur voyage et leur débarquement au Japon ont souvent été très difficiles (« I Want to Return to Canada » 1949; MAIKAWA 2010).

Même une migrante qui décide de rédiger ou d'enregistrer son récit pour des

² www.mhso.ca

³ Bibliothèque et Archives Canada, fonds sous-ministre de la Citoyenneté et de l'Immigration, RG 26, vol. 128, dossier 3-33-19, livre blanc de la *National Japanese Canadian Citizens' Association* au ministre, juin 1951, p. 1 ; « Excluded relatives no. 1 JC problem », *The New Canadian*, 6 mai 1953, p. 1.

raisons qui lui sont propres, effectue un tri selon le message qu'elle veut transmettre ou ce qu'elle croit que les lecteurs ou auditeurs veulent savoir. Pendant un entretien radiophonique en 1982, Irene Arbuckle, qui est arrivée de Grande-Bretagne au Canada en 1947 comme épouse de guerre d'un soldat canadien, décrit ce qu'elle mettrait dans une éventuelle histoire de sa vie. Elle a une idée très précise de sujets à privilégier : « I'd probably lean towards the funny things because people like to be entertained and made happy when they're reading something » (ARBUCKLE ET FINEBERG 1982). Pourtant, à côté d'elle, une autre *war bride*, Evelyn Fineberg a trouvé très peu de matière pour faire rire les lecteurs, en faisant le récit de ses premières années au Canada, avec un époux qui n'assumait pas ses responsabilités et ne pourvoyait pas aux besoins les plus élémentaires de son épouse et de ses enfants.

En fin de compte, il est probablement impossible de tirer trop de conclusions quant à la place que les dispositifs de déplacement occupent dans un récit donné. Les proportions prises par ce moment dans l'ensemble des souvenirs ne sont pas nécessairement synonymes de l'importance que revêt ce vécu pour la migrante en question, et l'absence de témoignage ne signifie pas que le voyage transatlantique est nécessairement insignifiant pour l'auteure du récit. Les failles dans l'hypothèse que la place donnée aux dispositifs de déplacement dans les récits de vie d'immigrants est liée à d'autres vécus ne signifient pas qu'elle est complètement sans valeur, mais elle a certainement besoin d'un examen plus profond et systématique. Il serait probablement nécessaire de recueillir des récits de manière complètement libre, moins guidée et plus spontanée, pour prouver ou réfuter cette hypothèse. Mais cette approche risque d'aboutir à un récit très abrégé. Par ailleurs, même si le récit est libre, la subjectivité de l'émigrante l'amène souvent à chercher à répondre à ce qu'elle interprète comme les objectifs, même non exprimés, de son témoignage.

La « fin du voyage » dans les récits : les conditions matérielles de l'accueil au Canada

Dans un deuxième temps, il est possible d'identifier certains thèmes, certains motifs ou certains passages incontournables, en lien avec les conditions matérielles du déplacement, dans les récits de vie de migrantes au Canada entre 1945 et 1967. Le premier groupe important et remarquable de migrantes dans l'après-guerre, est constitué de quelque 45 000 épouses de guerre (*war brides*) de soldats canadiens, qui arrivent au Canada entre 1944 et 1948 (JARRATT 2009 : 270). Les conditions matérielles d'émigration de ces femmes prennent souvent une place privilégiée dans leurs récits. En tant qu'épouses de

Canadiens, leur droit d'admission n'est pas remis en question, elles ne craignent pas un rejet par les autorités canadiennes à leur arrivée, leurs craintes sont autres.

La logistique et le timing de leur voyage au Canada deviennent des enjeux importants pour ces femmes et leurs époux, ainsi que pour le ministère de la Défense canadien. Le fait de voyager au Canada en groupes, accompagnés parfois de leurs enfants en bas âge, donne une dimension itérative au déplacement qui semble amplifier sa place dans les récits. Il s'agit également de femmes d'âge et d'origine semblables : elles ont, pour la plupart, une vingtaine d'années, 94 % sont britanniques et certains historiens suggèrent également qu'elles sont majoritairement de la classe ouvrière (KENNEDY 2002 : 54–60 ; BUTLER 1995 : 57). Le ministère de la Défense les achemine d'abord vers Londres, même celles qui sont originaires des Pays-Bas ou de France. À Londres, elles passent une ou deux nuits dans un foyer spécial, puis on les transporte par train à Southampton ou à Liverpool où elles embarquent par centaines dans des navires commandités par le ministère. Les navires transportent souvent des troupes canadiennes également.

Toutes ses étapes se font sous le contrôle de militaires et ressemblent davantage à un transport de troupes qu'à un voyage d'agrément. Les femmes qui arrivent du Nord par le train se voient verrouillées dans leur wagon, de peur que certaines d'entre elles ne changent d'avis une fois que le train a quitté la gare. Le foyer où elles sont accueillies à Londres applique un couvre-feu (HIBBERT 1978 : 43-46 ; JOHNSON 1995 : 138 ; COMRIE s.d.). Dans les navires, les femmes et les troupes sont séparées par des gardes, parfois munis de fusils à baïonnette pour empêcher toute fraternisation entre les sexes (ROCHE 1983 : 208–209). Les voyages en mer sont éprouvants pour beaucoup de ces épouses de guerre, car les navires ont été équipés en hâte pour transporter femmes et enfants. On a du mal à trouver des récits qui n'évoquent pas le mal de mer, des bébés en pleurs et des couches séchant partout. Les mères ont très peur de voir leurs enfants tomber par dessus bord (HIBBERT 1978, 50, 84 ; EDWARDS 1983 : 205 ; DULONG 1983 : 237 ; BARR 2009 : 134). En revanche, presque toutes les *war brides* indiquent que la nourriture est copieuse, ce qui est bienvenu après les privations de la guerre, mais celles qui ont le mal de mer ne peuvent pas en profiter (WACEY 1983 : 22 ; BARDWELL 1983 : 131 ; BRACE 1995 : 22–23).

Une fois au Canada, on les fait monter directement dans des trains spéciaux desquels elles ne peuvent descendre qu'une fois arrivées à destination, et à la condition que la personne agréée à les recevoir soit présente (HIBBERT 1978 :

89 ; SAWCHUK 1995 : 256). Leur accompagnement est assuré en grande partie par des Canadiennes qui servent de chaperons, dont beaucoup sont des bénévoles de la Croix-Rouge. Les commentaires des épouses de guerre sur ce dispositif mis en place pour les transporter au Canada saines et sauvées sont pour la plupart positifs. L'une d'entre elles, Peggy McEwen, assure que « the Canadian Red Cross and those responsible for our transportation were simply marvelous. The efficient system was practically faultless » (MCEWAN 1983 : 166). Certaines femmes se sentent néanmoins trop encadrées et même infantilisées. Des décennies plus tard, Annette Van der Vegt-Brunton s'étonne de la docilité dont elle et les autres *war brides* faisaient preuve : « we were not allowed to leave the hotel unless somebody signed for us, [...] How times have changed when you consider how obediently we did whatever they told us » (BRUNTON s.d. ; BRUCE 1982 : 23).

Le groupe d'immigrants suivant qui arrivent au Canada par milliers, entre 1947 et 1952, est constitué d'Européens déplacés par la guerre. Le Canada reçoit environ 160 000 de ces personnes, pendant cette période. Ils ne sont pas considérés comme des réfugiés mais ils doivent se présenter comme des émigrants valides pour satisfaire les demandes de l'économie canadienne en main-d'œuvre (AVERY 1995 : 167). Les récits sur cette émigration évoquent les difficultés pour obtenir les documents et visas, répondre aux interviews des agents d'immigration et subir les affres des examens médicaux. Autant d'obstacles qui font partie des conditions matérielles du voyage qui se termine ici par des moments d'angoisse à l'arrivée au Canada. Il faut pourtant franchir ces derniers écueils pour obtenir le sésame d'entrée et le droit d'y travailler. Un réfugié estonien raconte comment sa candidature pour un contrat de travail agricole est sur le point d'être rejetée lorsque la déception émotionnelle de son épouse vient amadouer l'agent d'immigration : « My wife, who was with me, was more desperate than I and started to cry. That apparently mellowed the officer » (J.J. 1979). Ainsi, les larmes de l'épouse ont pu participer d'une stratégie féminine, consciente ou inconsciente, pour influencer la décision de l'officier, mais elles révèlent surtout l'état de stress et d'angoisse dans lequel cette famille arrivait au Canada.

L'examen médical est un obstacle important pour des personnes ayant subi les rigueurs de la guerre. La tuberculose est considérée comme étant le plus grand fléau et le Canada refoule même les cas guéris depuis peu de temps. Des témoignages d'émigrantes évoquent des méthodes pour truquer la batterie de tests médicaux : échanger les résultats et les noms ou trouver des femmes en bonne santé pour se faire remplacer. Certaines femmes versent des pots-de-vin

pour recevoir un avis médical positif (DANYS 1986 : 138–139 ; EPP 1999 : 83).

Faire semblant d'avoir l'expérience demandée par l'économie canadienne, comme bûcheron pour les hommes ou comme domestique pour les femmes, amène certaines à développer des stratégies ingénieuses⁴. Une Lituanienne prétend ainsi à l'officier d'émigration avoir déjà travaillé comme domestique dans son pays, alors qu'elle avoue dans son mémoire : « We were all sitting in the same shoes : we had all finished high school or were continuing our studies [...] I don't know how we managed to squeeze in all the time we had worked as servants ! During our holidays ! We'd say we had worked as servants in between terms » (DANYS 1986 : 138).

Les contrats de travail pour les hommes n'acceptent que des célibataires ou des hommes mariés prêts à laisser leur épouse et leurs enfants dans un camp en Europe le temps nécessaire pour s'installer au Canada. Les postes de domestiques n'accueillent que les femmes célibataires ou veuves sans enfant. Si un couple arrivait au Canada en même temps, ils devaient parfois mentir sur leur statut marital et prétendre qu'ils étaient séparés comme l'explique ici Irena Varnka, « They didn't take married women, but you arranged things – "I'm married, but I'm single" ». Elena Dirdaite Zubrys emploie la même stratégie : « They took only single people. [...] So I pretended that we had separated » (DANYS 1986 : 136).

Dans les récits des Européennes déplacées, on note souvent l'absence de description du transfert des camps jusqu'au port d'embarquement. Un grand nombre d'entre elles partait du port de Brême, mais très peu d'entre elles le décrivent ou fournissent des détails sur cette étape. Leurs récits donnent l'impression que dès qu'elles quittent les camps de personnes déplacées, elles se focalisent sur le voyage maritime, qu'elles considèrent comme étant le pont les menant vers un futur plus sûr. Une des rares exceptions à cette remarque générale reste la description détaillée fournie par Tamara Dubowik qui nous fait vivre son voyage par train d'un camp à Ried im Innkreis en Autriche jusqu'à Brême en décembre 1948. Âgée de 14 ans à l'époque, elle savoure l'expérience de voir d'autres horizons que l'intérieur d'un camp :

Soon we were loaded onto a train, a regular passenger train, which took

⁴ Bibliothèque et Archives Canada, fonds ministère de la Citoyenneté et de l'Immigration, RG 76, vol. 656, dossier B46936, coupures de presse, « Ill-clad D.P.s cold but happy at jobs », *Winnipeg Tribune*, 28 novembre 1947 et « Refugees keen for new life, want to jitterbug, hear Bing », *Calgary Albertan*, 15 octobre 1947.

us to Bremen in Germany under American occupation. I felt very excited. After being behind barbed wire for eight years, I was going to see the outside world! [...] I could see the German landscape pass by [...] The train trip took two days and one night. Finally, we arrived and were dropped off at a camp somewhere in the area of Bremen. [...] At this temporary camp, we were properly housed, in rooms with beds, toilets, cafeteria where we received good nourishing, but plain food three times a day. It was heaven. I believe we stayed there for a week or so waiting for our ship to arrive. The ship was called the SS Scythia, from the Cunard White Star Line which was converted to transport allied troops to Europe and now was used to transport Displaced Persons (DUBOWIK s.d.).

Le voyage des personnes déplacées, jusqu'à Halifax ou parfois Montréal ou Québec, est organisé par l'Organisation Internationale pour les Réfugiés. Les émigrantes décrivent les navires utilisés pour transporter les réfugiés et beaucoup d'autres immigrants européens de l'époque. Les ponts sont partagés en sections réservées pour les voyageurs peu aisés, aménagées en dortoirs de taille variable, séparant hommes et femmes (RASKA 2013 ; HART s.d.). Nombreux récits évoquent le mal de mer et les angoisses de mères soucieuses pour la santé et l'avenir de leurs enfants. Ces thèmes sont récurrents pour toutes les immigrantes qui arrivent par bateau à l'époque (MACLEAN s.d. ; LEVYSTSKY s.d. ; PALISCA, s.d. ; PALMA s.d.).

Aux ports, des bénévoles de différentes associations et églises accueillent les nouveaux arrivés. Les femmes qui sont destinées à devenir domestiques ont droit à une attention particulière de la part des associations de femmes. Des religieuses veillent tout particulièrement à empêcher les hommes d'approcher les recrues aux ports ou dans les gares. Aldona Morkunas raconte l'absurdité de ce surcroît de protection à l'arrivée au port, après les jours de mer qui ont créé une certaine promiscuité et intimité entre les voyageurs :

On the boat we had all danced together, become friends, sung, but when we landed in Halifax, they separated us with thick white ropes and the nuns wouldn't let the men come near the girls, even to get our addresses. They ran around between us, chasing the men away ! (DANYS 1986, 141 ; HARZIG 2003, 38).

Pour les immigrants recrutés en groupe spécifiquement, pour remplir des contrats de travail, les autorités trouvent qu'il est trop compliqué d'organiser

leur dispersion depuis le petit port de Halifax. On les achemine donc par train, durant un voyage peu confortable et relativement long, vers l'ancien dortoir d'une usine de munitions près de Montréal, à Saint-Paul-l'Ermite (DESPOTOVICH s.d.). Le séjour à Saint-Paul-l'Ermite, qui dure entre une nuit et quelques semaines, est une histoire en soi.

La question des documents nécessaires pour immigrer au Canada prend une dimension très importante dans les récits et témoignages de migrantes chinoises arrivant au Canada avant 1967. Avant l'introduction du système de points, les personnes d'origine chinoise ne peuvent pas immigrer au Canada, sauf dans le cadre du regroupement familial. Avant 1957, seuls les citoyens canadiens peuvent parrainer l'immigration de membres de leur famille. Ce droit est limité aux époux ou enfants ayant moins de 21 ans. Pour faire venir des personnes qui sont en dehors de ces catégories, le seul recours est l'achat de faux documents. May Mah arrive au Canada en novembre 1953 pour rejoindre son époux parti un an plus tôt grâce au parrainage de son père. Son époux, en tant que non-citoyen, ne peut pas la parrainer, aussi le beau-père de May Mah lui procure-t-il des faux documents. Selon le témoignage de cette dernière : « Back then it was very difficult to find 'papers' for women because most people had 'papers' for men, which could be sold at a higher price. [...] The price of my paper was quite reasonable, only \$1,500 Canadian – compared with the papers for men, \$100 Canadian for each year of age ».

Ses parents et sa fratrie lui manquant beaucoup, May Mah facilite leur immigration au Canada, en achetant des documents pour son petit frère de 11 ans. Elle est prête à dépenser les 2.100 dollars nécessaires malgré ses moyens modestes : « No matter how poor I was, I wanted to reunite my entire family » (MAH 1995 : 104-105).

Durant les années 1950, les immigrants économiques de l'Europe du Sud remplacent les Européens déplacés de l'époque précédente. On peut constater des ressemblances et des différences entre les récits de voyage des Italiennes, des Grecques et des Portugaises et ceux des Européennes déplacées. Du fait que les Européennes du Sud partent directement de leur pays d'origine, le port d'embarquement semble prendre une place plus importante dans les récits. Le port de départ représente une dernière vision du chez soi et de la famille (SIMON s.d. ; LANNI s.d.). A cette époque, beaucoup de femmes voyagent pour rejoindre un époux qui a émigré au Canada de un à cinq ans plus tôt. Les récits d'émigration évoquent l'anticipation des retrouvailles qui atténue quelque peu la tristesse du départ. L'espoir de s'établir dans le pays d'accueil est moins

présent que chez les Européennes déplacées.

A leur arrivée, ces femmes comparent les villes portuaires de Naples et de Gènes à la ville d'Halifax d'une façon qui n'est guère flatteuse. Le pays d'accueil ne fait pas rêver. Selon Luisa Papaiz Martin, sa mère « took one look at that depressing port city and wept. Her home in Italy was so beautiful and this city of the 'promised land' was so ugly ». Les cas de mal de mer parmi les femmes ne diminuent pas, au contraire. Luisa Martin intitule son récit de voyage *How I Vomited My Way from Tajedo to Timmins* (MARTIN s.d.). Les Européens du Sud sont davantage équipés pour leur voyage mais ils courent également le risque de voir leurs biens saisis à l'arrivée. Les saisies les plus fréquentes se font sur la viande et le fromage. Beaucoup de récits d'Italiennes parlent du gâchis d'un tas de salamis et de jambons destinés à la destruction (FRANETTI s.d. ; PAGANO s.d.). Les conditions matérielles de l'accueil par les autorités canadiennes semblent toujours suscitées autant d'angoisse et de stress chez les émigrantes.

Le voyage en train d'Halifax à la destination finale, suscite des remarques qui trouvent un écho chez toutes les immigrantes depuis la fin de la guerre : le sentiment qu'il n'y a rien à voir ou à admirer entre Halifax et Montréal ou le fait que ce qu'elles observent n'est pas très réconfortant. Des épouses de guerre britanniques trouvent déprimant « the slummy-looking wooden shacks near the railway line » et « the desolate scenery throughout the Maritime provinces » (HIBBERT 1978 : 87 ; O'HARA 1983 : 38). Deux autres femmes qui viennent des Pays-Bas ont le même sentiment devant l'immensité de ce Nouveau Monde : « We were simply astounded by the large expanses of land without a building on it; we were really not very impressed and longed to see a city » (BRUNTON n.d.). En 1953, Alberta Fabello Bottos, une migrante italienne partage leurs impressions: « I saw only small, modest, wooden houses along the tracks. At a few brief stops at small stations, I remember thinking: "The whole country can't be like this?!" » (BOTTOS s.d.). Une autre Italienne, Maria Nobile Harvey, ne trouve pas le paysage plus rassurant en 1961 :

I remember dry, brown, scruffy fields [...] and run-down barns and shacks. In Italy we grew up with a very popular song [...] Which roughly translates to: "there was a little house in Canada with pools and little fish and so many lilac flowers. And everyone that went by would say, 'how beautiful the little house in Canada is' ". I guess that was what I was expecting to see from the train. I was sorely disappointed (HARVEY s.d.).

Les immigrants achètent souvent du pain pour le voyage en train, pain qui étonne toutes les Européennes par sa blancheur et sa consistance très moelleuse (SALVI s.d. ; DIXON s.d. ; KLEIN s.d.). Les wagons réservés aux immigrants sans ressources manquent de tout confort. Certains ont droit à d'étroits sièges rembourrés mais beaucoup trouvent seulement des sièges en bois (BOTTOS s.d. ; STOFFER s.d.). Jane Helders, arrivée en 1957 des Pays-Bas, raconte son étonnement en voyant le train à Halifax :

I could not believe my eyes when I saw this old steam train with wooden benches, on which we had to spend a night and a day, travelling ever so slowly, stopping ever so often, belching black smoke. We were getting so dirty. What kind of backward country did I come to? Why had Gerald never told me about these old-fashioned trains? In Holland we were used to first class trains. Luckily, the train to Toronto was more like it (HELDERS s.d.).

Lorsque 40 000 réfugiés hongrois arrivent en 1956 et 1957, bon nombre voyagent par avions spécialement affrétés pour eux. D'autres immigrants commencent à choisir ce moyen de transport lorsqu'ils en ont les moyens. Cette évolution a un effet appréciable sur la place des conditions matérielles d'émigration dans les récits. Un temps de voyage écourté veut souvent dire une place moins importante consacrée aux dispositifs de déplacement (LIEB 2008 : 260). Certains aspects du voyage restent inchangés, comme la nécessité de faire face aux questions et procédures des agents d'immigration et de douane à l'arrivée, étape que beaucoup de migrantes trouvent déconcertante. Après les formalités de douane et d'immigration à Dorval, une femme originaire de St. Miguel au Portugal a tant de mal à refermer sa valise qu'elle rate son vol pour Ottawa. Une vingtaine d'années plus tard, elle est toujours énervée et stressée par ce traitement et son incapacité à l'époque à se défendre face aux douaniers : « Moi je dis que si c'était aujourd'hui et que je parlais le français, ah ! [...]. Ils ont abusé de moi car je ne pouvais pas me défendre, j'étais seule » (Demers 1987 : 64).

Un corpus très important de récits de vie d'immigrantes au Canada entre 1945 et 1967 contient des éléments pertinents pour des recherches sur les conditions matérielles du déplacement. Ces textes contiennent des pistes d'investigation prometteuses, largement ignorées par l'historiographie jusqu'ici : les entretiens et les négociations avec les agents d'immigration à l'étranger, le moyen de transport au port ou l'aéroport de départ, les dernières images et impressions du

pays, les adieux aux familles et amis, les premières impressions du moyen de transport au Canada, les incidences du mal de mer et les méthodes pour le gérer, les loisirs disponibles pendant le voyage, la surveillance des enfants pendant un voyage en mer ou par avion, les dispositifs pour dormir ou se nourrir, les premières impressions à l'arrivée au Canada, les démarches administratives d'immigration et de douane, le rôle des bénévoles au port/à l'aéroport de débarquement, le moyen de transport vers la destination finale, l'expérience des premiers contacts avec les Canadiens et l'environnement du pays d'accueil, l'adéquation des vêtements... D'ailleurs, certains thèmes se répètent tout au long du voyage et méritent des recherches approfondies : la nourriture disponible, les escales, les rencontres avec d'autres voyageurs et voyageuses et les personnels des compagnies de transport, la gestion des bagages, la propreté des lieux et de soi-même.

Outre les témoignages disponibles dans de nombreux recueils publiés, on peut se pencher sur ceux postés sur des sites web comme celui du musée du Quai 21, ou numérisés par des associations comme la MHSO. A ce sujet *l'Oral History Museum* de la MHSO héberge une vaste collection de témoignages enregistrés (9 000 heures), largement inexploités. Enfin un travail d'enquête auprès des migrantes de l'époque qui sont encore disponibles pour raconter leur histoire. La richesse des pistes sur les conditions matérielles du déplacement des émigrantes vers le Canada, ne risque pas de se tarir de sitôt.

Bibliographie

Récits d'émigrantes

(disponibles sur le site web du Musée canadien de l'immigration du Quai 21 / Pier 21 :

www.quai21.ca ou sur au *Oral History Museum* www.ohmuseum.ca

BOTTOS, Alberta Fabello, « Italian immigrant, *Conte Biancamano*, September of 1953 ».

BRUNTON, Annette, « Dutch war bride, *Queen Mary*, July 1946 ».

COMRIE, May Ella, « Scottish war bride, *Aquitania*, June 27, 1946 ».

DESPOTOVICH, Karolina Maria, « Yugoslavian displaced person, *General Stuart Heintzelman*, January 17, 1948 ».

- DIXON, Barbara, « German immigrant, M.S. *Berlin*, Arrived March 31, 1956 ».
- DUBOWIK, Tamara, « Polish immigrant, S.S. *Scythia*, Arrived January 1949 ».
- FRAINETTI, Gabriella, « Gabriella Frainetti née Di Giovanni, janvier 1966 ».
- HARVEY, Maria, « The Trans-Atlantic passage of Rosa (Mulé) Nobile and daughters Maria & Carmela, 1961 ».
- HART, Heidi, « Ruth Hart née Roesler, German displaced person, *Beaverbrae*, March 11, 1949 ».
- HELDERS, Jane, « Dutch immigrant, *Waterman*, July 20, 1957 ».
- LANNI, Antonietta, « Italian immigrant, *Homeland*, December 1953 ».
- LEVYTSKY, Lesia, « Josef, Helena and Taras Kolomijczuk, Ukrainian displaced people, *General W.C. Langfitt*, May 20, 1950 ».
- LIEBERMAN, Celina, « Jewish war orphan, *General S.D. Sturgis*, February 14, 1948 ».
- MACLEAN, Anita, « Latvian displaced person, *General M.L. Hersey*, July 1950 ».
- MARTIN, Luisa, « Italian immigrant, *Castel Felice*, May 13, 1956 ».
- PALISCA, Ilse, « Austrian displaced person, *Fairsea*, January 8, 1952 ».
- PALMA, Maura Negusanti, « The Negusanti Family, Italian immigrants, *Vulcania*, February 19, 1951 ».
- PAGANO, Maria Rosaria, « Italian immigrant, *Saturnia*, November 20, 1961 ».
- SALVI, Laura, « Italian immigrant, January 10, 1959, Halifax ».
- SIMON, Dina, « Pasquale and Filomena DeFilippis, Italian immigrants, *Argentina*, April 27, 1952 ».
- STOFFER, William et Christine « Dutch immigrants, *Skaubryn*, September 26, 1956 ».
- « Guide pour le partage d'histoires d'immigration ».

Récits tirés de recueils

- LADOUCEUR, Barbara et SPENCE, Phyllis (éds.), (1995), *Blackouts to Bright Lights : Canadian War Bride Stories*, Vancouver, Ronsdale Press.
- BRACE, Joan, pp. 19-26.
- SAWCHUK, Audrey, pp. 249-258.
- O'HARA, Peggy (éd.), (1983), *From Romance to Reality*, Cobalt, Ont., Highway Book Shop.
- BARDWELL, Iris, pp. 129-133.
- DULONG, Constance, pp. 236-239.
- EDWARDS, Vera, pp. 204-206.

MCEWAN, Peggy, pp. 165-169.

O'HARA, Peggy, pp. 32-43.

ROCHE, Margaret, pp. 207-210.

WACEY, Jean, pp. 19-25.

ARBUCKLE, Irene et FINEBERG, Evelyn (1982), interviewées par George Jordan, « War brides : not always a happy ending », *Canada Watch*, CBC Radio, 6 mars 1982, durée 6m58s, <http://www.cbc.ca/archives/>, consulté le 30 avril 2015.

CSIMA, Adel (2006), « Hungarian interview - Adel Csima », 4 septembre 2006, durée 1h56m, *Multicultural Canada*, <http://multiculturalcanada.ca/node/5301> (consulté le 30 avril 2015).

J.J., (1979), Oral History Project, interview 13 septembre 1979, dans K. AUN, *Political Refugees : a History of Estonians in Canada*, Toronto, McClelland & Stewart, 1985.

MAH, May (1995), « May Mah », in *The Women's Book Committee*, CCNC (éd.), *Jin Guo : Voices of Chinese Canadian Women*, Toronto, Women's Press, pp. 104-106.

MAIKAWA, Yoshimi Susan, (2010), « Ba-chan's story: Thoughts and recollections of a Japanese Canadian growing up in Canada - Part 2 », *Discover Nikkei*, 2 juin 2010, <http://www.discovernikkei.org/en/journal/2010/6/2/bachans-story/> (consulté le 1^{er} mai 2015).

RASKA, Jan (2013), « Voix d'immigrants : Diverses réactions à la traversée transatlantique de l'Europe aux rivages du Canada », *Musée canadien de l'immigration du Quai 21*, <http://www.quai21.ca/blog/53> (consulté le 30 avril 2015).

Ouvrages cités

EVERY, Donald (1995), *Reluctant Host : Canada's Response to Immigrant Workers, 1896-1994*, Toronto, McClelland & Stewart.

BARR, Doris (2009), « The path that led me to this place », in M. Jarratt (éd.),

War brides : the Stories of the Women Who Left Everything Behind to Follow the Men they Loved, Toronto, Dundurn Press, pp. 132-135.

BRUCE, Jean (1982), *After the War*, Don Mills, Ont., Fitzhenry & Whiteside.

BUTLER, Cheryl (1995), *Janey Canuck : Experiences of World War II British War Brides who Emigrated to Canada*, Mémoire de Master, Toronto, University of Toronto.

DANYS, Milda (1986), *DP, Lithuanian Immigration to Canada After the Second World War*, Toronto, Multicultural History Society of Ontario.

DEMERS, Sylvie (1987), *Émigration, famille, travail et communauté : rôles cachés des femmes portugaises d'Ottawa-Hull*, Mémoire de Master, Ottawa, Université d'Ottawa.

EPP, Marlene (1999), *Women Without Men : Mennonite Refugees of the Second World War*, Toronto, University of Toronto Press.

HARZIG, Christine (2003), « MacNamara's DP domestics : immigration policy makers negotiate class, race, and gender in the aftermath of World War II », *Social Politics : International Studies in Gender, State and Society*, 10, 1, pp. 23-48.

HIBBERT, Joyce (éd.), (1978), *The War Brides*, Toronto, PMA Books.

JARRATT, Melynda (éd.), (2009), *War Brides : the Stories of the Women Who Left Everything Behind to Follow the Men They Loved*, Toronto, Dundurn Press.

KENNEDY, Corinne (2002), *They Brought Us Eaton's Catalogues » : Issues of Gender, Consumerism, and Citizenship in the Stories of Second World War British War Brides*, Mémoire de Master, Ottawa, Carleton University.

KLASSEN, Pamela E. (1994), *Going by the Moon and the Stars : Stories of Two Russian Mennonite Women*, Waterloo, Wilfrid Laurier University Press.

LIEB, Christian (2008), *Moving West : German-speaking Immigration to British Columbia, 1945-1961*, Thèse de doctorat, Victoria, University of

Victoria.

VERRALL, Olga (2007), *Missing Pieces : My Life as a Child Survivor of the Holocaust*, Calgary, University of Calgary Press.

Articles de journaux

« I want to return to Canada », *The New Canadian*, 24 décembre 1949, p. 3.

« Excluded relatives no. 1 JC problem », *The New Canadian*, 6 mai 1953, p. 1.