
Les Quais de St. John's (Terre-Neuve)

par Rhoda Dawson

En 1930, l'artiste-peintre Rhoda Dawson, dont une oeuvre orne la page couverture du présent numéro, débarquait à Terre-Neuve afin d'oeuvrer au sein de la mission fondée par Sir Wilfred Grenfell. Grenfell était lui-même arrivé à Terre-Neuve en 1892, voilà cent ans, avec comme objectif de sauver des âmes, d'alléger les souffrances humaines et d'occuper le corps et l'esprit de ses protégés. La responsabilité de cette dernière fonction incombait à l'atelier industriel de la mission, fondé au début du siècle par un Américain, Jessie Luthur, un précurseur dans le domaine de l'ergothérapie. Rhoda Dawson avait été recrutée par l'organisation Grenfell pour travailler dans cet atelier où on fabriquait des produits d'artisanat destinés aux marchés intérieur et international qui, grâce à l'engouement du public, étaient en plein essor.

On trouvera dans les pages qui suivent un compte rendu inédit de ses aventures à St. John's. Le mode de vie qu'elle y dépeint a depuis longtemps disparu, tout comme le statut d'état indépendant de Terre-Neuve d'ailleurs. Heureusement, il est encore possible d'entrevoir, à travers les oeuvres de Rhoda Dawson, les splendeurs qu'elle a perçues dans ce pays où le ciel et la lande prédominent. Les Terre-Neuviens et les habitants du Labrador peuvent en effet se compter chanceux qu'un être aussi talentueux et sympathique ait fait escale sur leurs rivages et que ses aquarelles aient survécu pour laisser des années trente, par ailleurs marquées de moments sombres, un souvenir heureux.

Le présent article a été révisé pour publication par le professeur Peter Neary, l'auteur d'un livre à paraître sur Rhoda Dawson

De toutes les villes du continent américain, St. John's est très certainement la moins éloignée de l'Europe. Elle a probablement été un des premiers lieux de colonisation. Son majestueux port est si bien abrité que, de la mer, on ne peut en apercevoir l'entrée avant d'être pratiquement sous les falaises. Il est d'ailleurs demeuré le port

le plus important depuis que Cabot, de retour de son périple, signala que les eaux baignant la nouvelle île regorgeaient de poissons. Bien qu'elle soit une île, Terre-Neuve appartient toutefois sans l'ombre d'un doute au continent américain et au Nouveau Monde. Ses actualités intéressent beaucoup plus les journaux américains que les journaux anglais et sa capitale

offre au visiteur un curieux amalgame des cultures américaine et anglaise, des métiers anciens et des frivolités de la vie moderne. Dans les rues de la ville, on peut apercevoir de riches citadins circulant à gauche à bord d'automobiles américaines conçues pour la conduite du côté droit. De rutilantes voitures taxis Chrysler partagent les voies de circulation avec des charrettes, des remorques à plateau émergeant des quais et deux vieilles victorias que l'on préserve avec autant de soin ici que l'on préserve à Londres une ou deux voitures taxis Hansom. De robustes pêcheuses arborant leur indéfrisable et mâchant un éternel chewing gum placent le poisson sur les étendoirs du promontoire pendant que des goélettes aux voiles rapiécées se fraient un passage pour prendre la mer par l'étroite entrée du port, croisant au passage les blancs paquebots de New York arrivant au port.

Les Américains eux-mêmes ne sont pas sans s'étonner de ce phénomène. En effet, si la publicité, les revues, les céréales, les chics vêtements de conception américaine, le Coca-Cola, les buanderies chinoises et les glaces, voire les goélettes qui sont construites à l'image des gracieux modèles américains, constituent autant d'aspects de la vie terre-neuvienne qui sont familiers à l'Américain de passage, certaines coutumes ou caractéristiques bien britanniques ne sont pas sans l'étonner lorsqu'elles ne le prennent pas à rebrousse-poil. J'ai pu constater que l'ambiance austère régnant au siège du gouvernement en pétrifie littéralement plus d'un. Ce modeste édifice, qui bien qu'un peu démodé demeure solide, se dresse au sommet de la colline près du vaste hôtel américain, bien caché derrière un écran de verdure. Les Britanniques retrouvent ici par contre un reflet de leur patrimoine qui n'aurait pas été travesti par les jetées, les fêtes foraines et autres nuisances qu'on retrouve habituellement sur les côtes anglaises, rehaussé d'une touche d'élégance apportée par les lignes pures des goélettes et d'un intérêt historique attribuable à la survivance ici de certaines techniques de pêche fort anciennes.

Pour peu qu'on se mêle à la vie sociale très animée, il est possible de vivre dans cette ville et d'oublier sa vocation portuaire. En effet, les gens s'amusent bien ici, tout comme dans les autres dominions d'ailleurs. Leurs activités vont des parties de bridge aux thés en passant par les baignades aux clubs sportifs, les excursions de chasse et de pêche ainsi que les parties de golf, de tennis et de hockey sur glace. Toutes ces activités sont rehaussées par la fière hospitalité «coloniale» et la qualité remarquable de la nourriture. Les gros commerçants habitent des résidences cossues dans les faubourgs de la ville et possèdent en forêt des chalets d'été et des cabanes en bois rond. Les gens qui habitent la ville même se rendent quant à eux dans les salons de thé et les auberges de Conception Bay où la mer est lisse comme un miroir et où les criques évoquent celles de Devon Coombs. Toutefois, un nuage de fumée dans le ciel chariant l'odeur d'un feu de forêt lointain ou l'apparition soudaine d'un banc de brouillard froid et menaçant venu de la mer se chargent parfois de rappeler à ces villégiateurs que leur

pays fait bien partie du Nouveau Monde avec la liberté et les possibilités qui y sont associées, mais aussi avec son caractère sauvage et rudimentaire. Où qu'on soit par contre, en ville aussi bien qu'à la campagne, on peut humer la douce odeur de l'épinette fraîchement coupée et du feu de bois. En effet, l'épinette constitue le principal combustible utilisé par les Terre-Neuviens qui s'en servent également pour construire leurs maisons, leurs clôtures, leurs navires et leurs quais. L'île au complet est couverte de forêts d'épinettes.

Quelques-uns des 80 000 habitants de St. John's prennent ombrage du fait que les visiteurs s'intéressent plus au côté pittoresque de leur ville qu'à ses aspects modernes. S'il est vrai que le parc et les bassins de baignade aménagés dans la rivière, les jeux organisés à l'intention des enfants, les nouvelles routes et allées ainsi que les jardins au charme certain qui se succèdent les uns aux autres dans les faubourgs constituent autant d'éléments dont la présence est souhaitable et agréable, il n'en demeure pas moins que la vocation portuaire de la ville, qui est le coeur de l'activité halieutique dans la vaste région de la côte nord-est de l'Atlantique, y compris le Groenland, où une goélette ou deux se rendent chaque année, en constitue l'attrait principal. En outre, le fait que la navigation à voile est ici plus vivante que nulle part ailleurs n'est pas sans ajouter à cet attrait. La capitale est beaucoup plus authentiquement terre-neuvienne que, par exemple, les villes papetières modernes situées dans les zones forestières. Ces villes pourraient tout aussi bien être canadiennes ou américaines. St. John's est directement touchée par la situation internationale, comme le sont également le lointain Labrador et toutes les localités tirant leur subsistance du commerce du poisson salé, car les pays le plus durement touchés ont dans le passé été les principaux consommateurs de morue salée. Voilà qui explique bien la détresse actuelle de la population et ses difficultés financières.

Les grands magasins de la rue Water forment le lieu de négoce des entreprises qui achètent le poisson et, dans une moindre mesure, les fourrures et le saumon, provenant de la côte aussi loin au nord que Cape Chidley [Labrador] et de partout sur les côtes terre-neuviennes. On peut admirer dans leurs vitrines les articles à la fine pointe de la mode new-yorkaise (les jeunes filles de St. John's sont plus élégantes que les jeunes Londoniennes), tandis que, sur les quais à l'arrière, les goélettes font, pour l'été, le plein de porc et de boeuf salés, de biscuits, de thé et de mélasse. À l'intérieur, des jeunes femmes s'occupent des commandes postales en provenance des petits ports éloignés : ensembles de peignes à carder la laine pour le filage à domicile, jupons de flanelle et corsets à baleines à l'ancienne. Partout sur la côte, les magasins traitent de la même manière les pêcheurs locaux : on les équipe pour la saison en retour d'une partie de leurs prises à la fin de celle-ci. Nombre de commerçants moins importants sont en fait des agents des entreprises de la rue Water ou s'y approvisionnent.

De même, les peaux de phoque récoltées pendant la chasse hivernale sont achetées par un négociant local et expédiées vers la ville. À St. John's, par ailleurs, la chasse aux phoques est de plus grande envergure et elle attire très tôt au printemps de nombreux hommes venus à pied ou en train, voire en goélette des ports du sud, pour s'enrôler à bord des bateaux à vapeur qui se rendent chasser le phoque sur la banquise en mars. Les navires quittent tous le port le même jour, afin d'éviter que certains soient plus avantagés que d'autres et éliminer ainsi toute possibilité de dispute, et reviennent les uns après les autres après environ six à huit semaines. Les hommes qui s'enrôlent sont au moins certains d'être nourris et logés (et la nourriture est bonne de nos jours) pendant deux mois et ont la chance d'obtenir une part du bénéfice se situant entre huit et quatre-vingts dollars à la fin de la saison. Autrefois, les hommes devaient apporter leur propre nourriture ou se contenter de la viande de phoque qu'on leur permettait de cuire dans la coquerie du navire. Seulement un ou deux nécessaires de cuisson étaient fournis aux hommes. J'ai pu observer un de ces navires, un gros vapeur moderne, revenant au quai une nuée d'hommes crasseux mais heureux accrochés à ses étraves et son vieux capitaine de 82 ans debout sur le pont, toutes écouteilles ouvertes, prêtes pour le déchargement. Les deux compagnies propriétaires des navires m'ont autorisée à travailler sur les quais réservés aux navires phoquiers. Pendant des semaines, j'ai pu traverser quotidiennement le port dans le bac de l'une ou l'autre compagnie et passer des jours entiers à circuler entre les cuves et les bassines et parmi la foule des travailleurs dans l'usine. Une odeur nauséabonde y flottait constamment, mais j'ai rencontré parmi les journaliers, les employés réguliers et les mécaniciens certains des hommes les plus gentils sur la côte. J'ai été invitée à manger à la cantine des mécaniciens, une salle minuscule située au-dessus des cuves. Nous y avons dégusté de la viande de phoque bouillie ou frite, ou encore, un hachis de boeuf à la saveur rude, le tout largement arrosé de thé fort. Il m'est même arrivé de dîner à bord d'un des navires dans un salon en compagnie des capitaines phoquiers, de vieux capitaines de goélette chevronnés, du capitaine du navire ainsi que du navigateur. Ils parlaient peu, mais ont tous fait preuve d'une politesse extrême en présence d'une femme de l'étranger.

J'avais pris l'habitude de la viande de phoque dans le nord, et l'engouement des habitants du sud pour les nageoires de ces animaux me laissait stupéfaite. Ainsi, hormis le foie, un mets de choix qui faisait l'unanimité, la majorité des gens dédaignait la viande de phoque, alors que la moindre organisation locale, y compris la fabrique de la cathédrale, organisait chaque année un banquet de nageoires de phoque en mai ou en avril. Les marins en ramenaient toujours des quantités à la maison et chaque membre d'équipage s'attendait à recevoir sa part, y compris les soutiers, les cuisiniers et les stewards, qui étaient rémunérés sur une autre base. Je me rappelle d'ailleurs un incident survenu sur un vapeur où le capitaine, pour se

soustraire à la colère des soutiers frustrés d'avoir été lésés dans le partage des nageoires, dut les faire débarquer. À peine avaient-ils touché terre d'un côté qu'ils se hissaient à bord de l'autre côté du bateau, tant et si bien que le capitaine fut forcé de céder à leurs demandes.

J'exécutais des dessins et des études en observant les gens au travail. Mes incursions dans les différentes sections de l'usine furent d'abord motivées par la curiosité, puis parce que personne ne voulait demeurer en reste. J'avais uniquement l'intention de peindre l'effervescence des quais, d'où on verrait la ville se détacher en arrière-plan des mâts et des barils des navires phoquiers, tel un rideau de scène incroyablement pittoresque sur lequel les rangées de maisons, striées par les lignes de fenêtres, se chevaucheraient depuis le bord de l'eau jusqu'au sommet de la colline couronnée par les tours de la cathédrale catholique. On y verrait, pareilles à des gorges, les rues érigées en coupe-feu après le dernier sinistre croiser les artères principales. Je me laissai finalement submerger par les rituels qui marquaient la cadence des activités de ce singulier métier, à l'instar du rythme découvert dans le travail des pêcheurs. Ainsi, les peaux sont d'abord mises en saumure dans un vaste hangar, puis un groupe d'hommes debout sur les tas sans cesse plus imposants déposent les peaux enroulées, suivis d'un autre groupe qui les étale. Dans la pénombre humide, un motif régulier se dégage des monceaux de peaux ruisselantes de saumure; les grandes silhouettes sombres se penchant, se redressant et s'entrecoupant dans l'obscurité du hangar dans un mélange de rires, de plaisanteries et de chansons. J'ai même travaillé dans les vapeurs saturées de graisse de la salle au-dessus des cuves, où des hommes enfournaient les peaux dans les écharneuses et mettaient la graisse à fondre. Là, je me suis rendu compte des inconvénients qu'il y avait à travailler sous les yeux d'un public admiratif. Un jour, tandis que je dessinais minutieusement une machine entourée de jeunes cerclers, le mécanicien se penchant au-dessus mon épaule murmura avec émerveillement : «Sapristi, on dirait une image tirée d'un catalogue!». Il avait tout à fait raison.

J'étais talonnée par un acolyte traînant à mon intention en guise de tabouret une caisse respectueusement drapée d'un pavillon vert tiré de l'armoire du matériel de signalisation. Que ce soit pour m'aider à grimper les échelles, à enjamber les passerelles ou pour me montrer les points de vue, on m'entourait d'attentions sans la moindre familiarité ou irrévérence. Un jour, comme j'avais demandé un modèle, l'un des directeurs m'envoya le menuisier du navire. Celui-ci s'est alors mis à courir en rond sur le pont, transporté de joie, en se vantant à ses amis, pour se rendre compte rapidement que poser n'avait rien d'amusant et se résigner finalement à son sort fastidieux. Homme droit, il était directeur du catéchisme dans son village, il m'offrit de les joindre sur la goélette que ses compagnons et lui avaient affrétée pour rentrer à la maison, à quelques baies de là. J'étais peinée d'avoir à refuser, puisqu'il avait promis de bien veiller sur ma personne, mais je ne pouvais

trouver aucune justification pour cette excursion, surtout que la présence d'une femme à bord pouvait s'avérer embarrassante. Je regrettais toutefois la ballade et les petites attentions qui m'auraient été prodiguées.

Le dernier navire avait été déchargé et on était à payer les hommes quand je décidai de grimper une échelle et me retrouvai dans la salle de triage, presque vide, tandis que le dernier chargement partait sur une brouette. «On vous attendait hier, Mademoiselle», dit le trieur d'un ton réprobateur. «Quoi qu'il en soit, rapportez la brouette, les gars, on va recommencer.» Heureux de n'avoir pas été oubliés, ils reconstituèrent la scène complète pour moi, triant de nouveaux les peaux pendant que «je griffonnais un portrait».

Les navires phoquiers, souillés après leur expédition, furent menés au bout du quai pour y être nettoyés à la vapeur, stérilisés et inspectés. L'étrave d'un d'entre eux, ouverte pour fins de réparations, laissait voir l'épaisseur considérable du revêtement de *greenheart* ainsi que l'incroyable solidité de la proue. Finalement, les navires furent halés jusqu'au centre du port et amarrés là tous ensemble, les vieux voiliers reconvertis, formaient une lamentable flotte, flanqués par les nouveaux bateaux à vapeur, immenses. Parmi ces vétérans, se trouvait un navire célèbre pour avoir transporté le capitaine Scott en Antarctique [le *Terra-Nova*]. Le travail était terminé, les machines s'étaient tues, les quais brûlaient sous le soleil et l'huile contenue dans les réservoirs sur le toit de l'usine se raffinait sous les chauds rayons, aussi limpide et presque aussi fluide que de l'eau. Puis, du port vers la ville, l'arrivée de nouvelles goélettes transformerait bientôt les quais de la ville en une forêt de mâtures, de gréement et de voiles.

Les patrons des grands magasins s'attardent sur les quais pour s'entretenir avec les capitaines, qu'ils connaissent pour la plupart depuis le plus jeune âge, se livrant à leur négoce avec ce curieux mélange de bienveillance et de malice caractéristique de ce coin de pays; se divertissant autant de vieilles histoires que de nouvelles, s'entretenant inlassablement du prix du poisson, des possibilités de conflits à l'étranger et des potins de la côte et de la capitale. La plupart des pêcheurs, comme leurs épouses d'ailleurs, excellent dans l'art de la conversation, divertissement qu'ils pratiquent abondamment faute d'autres distractions que leurs contacts quotidiens dans ce mode de vie parsemé de longues attentes qui est le leur : temps passé à attendre que le vent se lève ou qu'il tombe, à attendre l'arrivée d'un bateau, la fonte des glaces ou la neige. Et les hommes d'équipage des goélettes en profitent pour flâner en ville et visiter leurs amis, tandis que d'autres hommes désireux de pêcher sur la côte du Labrador font la traversée, emportant leur attirail.

Il arrive parfois qu'un gros banquais, sorte de grande goélette qui sillonne les bancs de Terre-Neuve, accoste pour se ravitailler en eau ou pour effectuer des réparations. Après une tempête, on voit souvent deux ou trois bateaux mal en point venir faire cale sèche. Ainsi, on vit un jour entrer dans le port

un magnifique quatre-mâts portugais endommagé par le passage récent d'un ouragan. Il était pavoisé de linge et de cirés mis à sécher, et, sur le pont, les soixante-douze doris de ses soixante-douze matelots, certains même avec leurs voiles déployées dont les emblèmes sacrés donnaient au désordre général un étrange cachet cérémonial.

Le départ des goélettes pour la pêche estivale marque le début des pêches locales et les deux promontoires, vestiges des vieilles fortifications, qui sont les centres de pêche sur les falaises à l'entrée du port, deviennent des lieux d'intérêt. Les sentiers qui montent et descendent parmi les petites maisons, les cabanes et les étendoirs plongent parfois dans la verte pénombre qui filtre sous une grande plate-forme, où le promeneur doit se méfier des poissons ruisselant qui y sont mis à sécher. C'est là que les marins gardent leurs embarcations, entre les pilotis, et que, sous les plate-formes les mieux éclairées, ils se réunissent pour fabriquer leurs filets. Ces pêcheurs côtiers possèdent des bateaux à moteur qui leur permettent de relever leurs filets ou leurs pièges à l'entrée du port de quatre à cinq fois par jour, les familles nombreuses formant un équipage sous la houlette du fils aîné ou du père. Les plus pauvres tendent leurs lignes seuls à l'aide d'une barque, d'où leur nom de pêcheurs à la ligne, ou joignent un groupe de pêcheurs en retour d'une part préétablie des prises. Ces hommes que l'on voit nouer de grands filets sous les étendoirs ou travailler jusque tard dans la nuit à une table à trier et à vider les poissons au fur et à mesure qu'ils sont pêchés seront debout et de nouveau au travail dès cinq heures. Fort probablement, le garçon employé de bureau en ville donnera un coup de main à sa famille le soir venu, et sa soeur, dactylo le jour, ira le soir, pour se distraire, lever les pièges à bord de la barque. Il se dégage somme toute de ces groupes une impression d'harmonie. On ne voit pas d'inimitiés dans ce pays, et le village de pêcheurs, malgré les fortes odeurs qui s'en dégagent en saison, est de loin plus sain et plus agréable que certains bas quartiers de la ville où le tatoueur et le fabricant de linceuls exercent leurs étranges métiers.

À la fin d'une journée de travail, il est agréable d'escalader l'un ou l'autre des promontoires, et de se retrouver en une demi-heure assis au bord d'un petit lac de montagne isolé, à l'intérieur de ces terres primitives, avec pour toute vue le ciel et la lande où ondoye le lin des marais et s'affaire une bécassine quelque part à la brunante. Dans l'écrin que lui forment les collines, la ville grouille comme une fourmilière, mais, là-haut, le paysage est identique à celui qui s'offrait à Cabot ou au premier Viking qui mit le pied en Amérique, il y a de cela mille ans.

