

Université de Montréal

**La route et ses passagers dans les romans rédigés au Québec au XIX^e siècle :
outils de représentation de la mobilité**

Par

Eveline Bousquet

Département d'histoire

Faculté des Arts et Sciences

Mémoire présenté à la Faculté des études supérieures
En vue de l'obtention du grade de Maître ès Arts en histoire

Août 2006

© *Eveline Bousquet*, 2006



D

7

U54

2000

V031

AVIS

L'auteur a autorisé l'Université de Montréal à reproduire et diffuser, en totalité ou en partie, par quelque moyen que ce soit et sur quelque support que ce soit, et exclusivement à des fins non lucratives d'enseignement et de recherche, des copies de ce mémoire ou de cette thèse.

L'auteur et les coauteurs le cas échéant conservent la propriété du droit d'auteur et des droits moraux qui protègent ce document. Ni la thèse ou le mémoire, ni des extraits substantiels de ce document, ne doivent être imprimés ou autrement reproduits sans l'autorisation de l'auteur.

Afin de se conformer à la Loi canadienne sur la protection des renseignements personnels, quelques formulaires secondaires, coordonnées ou signatures intégrées au texte ont pu être enlevés de ce document. Bien que cela ait pu affecter la pagination, il n'y a aucun contenu manquant.

NOTICE

The author of this thesis or dissertation has granted a nonexclusive license allowing Université de Montréal to reproduce and publish the document, in part or in whole, and in any format, solely for noncommercial educational and research purposes.

The author and co-authors if applicable retain copyright ownership and moral rights in this document. Neither the whole thesis or dissertation, nor substantial extracts from it, may be printed or otherwise reproduced without the author's permission.

In compliance with the Canadian Privacy Act some supporting forms, contact information or signatures may have been removed from the document. While this may affect the document page count, it does not represent any loss of content from the document.

Université de Montréal
Faculté des études supérieures

Ce mémoire intitulé :

La route et ses passagers dans les romans rédigés au Québec au XIX^e siècle :
outils de représentation de la mobilité

Présenté par :
Eveline Bousquet

A été évalué par un jury composé des personnes suivantes :

Michèle Dagenais
Présidente-rapporteuse

Ollivier Hubert
Directeur de recherche

Christian Dessureault
Membre du jury

07 NOV. 2006

RÉSUMÉ

Ce mémoire de maîtrise étudie les représentations de la mobilité dans des romans rédigés au Québec durant le XIX^e siècle à travers le traitement réservé par les romanciers à la route et aux personnages qui y circulent. L'analyse de trois principaux thèmes, soit l'identité des personnages, les motifs qui les poussent sur la route et les moyens de transport qu'ils emploient pour voyager, permet de constater le rôle majeur joué par les pérégrinations dans la littérature de l'époque. Elle favorise aussi l'identification des valeurs associées par les romanciers à la mobilité et met en lumière la fonction de cet exercice dans la définition des rapports sociaux. Mises en parallèle avec les résultats d'études historiennes portant sur le XIX^e siècle, ces informations permettent de dresser un portrait des manières de représenter l'expérience du déplacement dans la société étudiée. Ce faisant, cette recherche contribue à confirmer la pertinence des sources romanesques pour la connaissance historique car elles permettent d'accéder à des informations autrement difficiles d'accès. Utilisant les outils théoriques de l'histoire des représentations, ce mémoire se veut une contribution aux études portant sur le XIX^e siècle québécois. L'ensemble des informations présentées dans ce mémoire permettent d'affirmer que la mobilité est bien présente et joue un rôle prédominant dans les romans rédigés au Québec à l'époque étudiée. Les résultats obtenus suggèrent qu'il importe de nuancer l'idée longtemps entretenue au sujet de ces œuvres globalement considérées comme un éloge de l'enracinement. Il appert effectivement que les rapports à l'espace mis en scène par les romanciers s'inscrivent davantage dans une dynamique de mouvement référant à la réalité géographique et démographique d'un territoire en construction qu'à une promotion unilatérale de la stabilité. Le mouvement apparaît alors comme une caractéristique de cette collectivité.

Mots clés : XIX^e siècle, Québec, Histoire des représentations, Histoire et roman, Mobilité

ABSTRACT

This master's thesis studies the way novels written in Quebec during the 19th Century represent mobility, by examining the language used to describe the roads traveled, and the characters travelling them. The analysis of three main themes, namely character identities, their motivations to take to the road, and their means of travel acknowledges the major role played by peregrinations in literature from the era. It also reveals certain values that novelists associated to the act of mobility, and sheds light on its significance in regards to social relations. Coupled to historical studies from the 19th Century, these findings trace a portrait of the ways used to represent travel experiences during the given period. To that effect, this study reaffirms the pertinent nature of novels as legitimate historical sources, considering the insights they provide that are difficult to access elsewhere. This thesis aims to contribute to studies of 19th Century Quebec, via history of representation theories. On the whole, the content of this thesis concludes that travel experiences have considerable presence and play a predominant role in novels written in Quebec at the time. The results obtained suggest it is important to reconsider the widely accepted belief that these works in fact praise sedentary strongholds. Additionally, they imply that spatial considerations envisioned by novelists further reflect a system marked by movement and change typical of the geographic and demographic aspects of a territory under growth, as opposed to any single-handed backing of stability. Movement, therefore, surfaces as a characteristic of 19th Century Quebec society.

Key words: 19th Century, Quebec, History of representation, History and novel, Mobility

TABLE DES MATIÈRES

RÉSUMÉ	I
ABSTRACT	II
TABLE DES MATIÈRES	III
REMERCIEMENTS	VI
INTRODUCTION	1
1. MOBILITÉ, REPRÉSENTATION ET ROMAN.....	2
2. CONTEXTE HISTORIQUE DE LA MOBILITÉ.....	2
3. PROBLÉMATIQUE ET PLAN DE TRAVAIL.....	7
4. MÉTHODOLOGIE.....	12
5. HISTORIOGRAPHIE ET PRÉSENTATION DES SOURCES UTILISÉES.....	16
5.1 Le concept de représentation en histoire.....	16
5.2 L'histoire et le XIX ^e siècle.....	18
5.3 Histoire et littérature.....	19
5.4 Brève présentation des romans utilisés et de leurs auteurs.....	20
PREMIER CHAPITRE : RAPPORT ENTRE MOBILITÉ ET IDENTITÉ	
CHEZ LES PASSAGERS DE LA ROUTE ROMANESQUE	25
1.1. PRÉSENTATION CONTEXTUALISÉE DES PERSONNAGES ROMANESQUES	
ADEPTES DE MOBILITÉ.....	25
1.1.1 <i>L'influence d'un livre</i>	26
1.1.2 <i>La terre paternelle</i>	27
1.1.3 <i>Les anciens Canadiens</i>	28
1.1.4 <i>Jean Rivard, défricheur et économiste</i>	29
1.1.5 <i>Jeanne la fileuse. Épisode de l'émigration franco-canadienne aux États-Unis</i> ..	30
1.1.6 <i>L'affaire Sougraine</i>	32
1.1.7 <i>L'enfant perdu ou Pierre Cholet</i>	33
1.1.8 <i>Les mystères de Montréal</i>	34

1.2. FIGURES TYPES DE LA MOBILITÉ : LE MODE DE VIE MOBILE CONTRIBUANT À DÉFINIR L'IDENTITÉ.....	35
1.2.1 Les nomades du Nord : les bûcherons et les voyageurs.....	36
1.2.2 Le porte-à porte-des mendiants.....	38
1.2.3 Colporteurs et autres marchands ambulants.....	41
1.2.4 Capitaines des routes maritimes.....	44
1.3. PERSONNAGES ROMANESQUES SUR LA ROUTE : QUELQUES MANIFESTATIONS IDENTITAIRES DANS UN CONTEXTE DE MOBILITÉ.....	45
1.3.1 La mobilité et la codification des genres.....	45
1.3.2 La mobilité et les conditions socio-économiques.....	49
1.4. RAPPORT ENTRE MOBILITÉ ET IDENTITÉ CHEZ LES PASSAGERS DE LA ROUTE ROMANESQUE.....	52
 DEUXIÈME CHAPITRE : PRENDRE LA ROUTE POUR COMBLER UN BESOIN : LA QUÊTE COMME MOTIF DE MOBILITÉ.....	 54
2.1. LA QUÊTE DE TRAVAIL.....	55
2.1.1 Quitter la région natale.....	56
2.1.2 En marche vers les terres de colonisation.....	58
2.1.3 L'errance urbaine.....	59
2.1.4 Le chemin de l'exil aux États-Unis.....	62
2.2. LA QUÊTE D'INFORMATIONS.....	64
2.3. PRENDRE LA ROUTE POUR COMBLER UN BESOIN : LA QUÊTE COMME MOTIF DE MOBILITÉ.....	66
 TROISIÈME CHAPITRE : MOYENS DE TRANSPORT ET CONDITIONS DE MOBILITÉ : ILLUSTRATIONS DE L'ANCIEN ET DU MODERNE.....	 70
3.1. REPRÉSENTATION DES MOYENS DE TRANSPORT ANCIENS ET MODERNES.....	71
3.1.1 Les anciens moyens de transport et les conditions de mobilité.....	71
3.1.2 Les nouveaux moyens de transport et les conditions de mobilité.....	78

3.2. MOYENS DE TRANSPORT ET CONDITIONS DE MOBILITÉ : QUELQUES RELATIONS PARTICULIÈRES.....	84
3.2.1 Mobilité et intimité	84
3.2.2 Mobilité et altérité	87
3.3. MOYENS DE TRANSPORT ET CONDITIONS DE MOBILITÉ : ILLUSTRATIONS DE L'ANCIEN ET DU MODERNE.....	90
 CONCLUSION	 93
 BIBLIOGRAPHIE	 VII

REMERCIEMENTS

Merci à Ollivier Hubert de m'avoir guidée et accompagnée, en tant que directeur de recherche, sur les chemins parfois sinueux de ce parcours intellectuel. Merci d'avoir démontré autant d'ouverture, d'intérêt et de confiance envers mes idées, mes réflexions et mes choix tout au long de la route. Merci d'avoir proposé et nourri de nombreuses pistes de réflexion.

Merci à Ginette Tétreault, maman et amie, de m'avoir épaulée si généreusement aux plans émotif, intellectuel et financier durant cette exploration. Merci d'avoir été présente et aidante dans les passages escarpés qui me donnaient le vertige. Merci à mon père et mon frère d'avoir cru que j'arriverais à bon port tout en me rappelant souvent que petit train va loin...

Merci à mes amis d'avoir partagé mes questionnements sur l'itinéraire à suivre pour atteindre les objectifs visés. Merci d'avoir justifié mon intérêt pour la mobilité par de multiples voyages et pérégrinations sur la planète. Plus concrètement, merci à vous tous d'avoir contribué par votre présence à rendre agréable ma sédentarité!

INTRODUCTION

1. MOBILITÉ, REPRÉSENTATION ET ROMAN

La mobilité, déplacement physique dans l'espace, est un phénomène majeur dans l'histoire de l'humanité. Des groupes ou des individus, par des migrations ou des voyages, ont contribué à forger leur réalité et celle de leurs contemporains. Expérience individuelle ou collective, la mobilité marque la condition des voyageurs et provoque ceux qui en sont les témoins sédentaires.

À l'aube du XXI^e siècle, dans un contexte de mondialisation accrue des échanges, la mobilité peut être considérée comme un sujet d'actualité alors que le monde entier semble accessible à qui désire le parcourir. Néanmoins, les possibilités et les conditions de mobilité divergent considérablement selon les conditions sociales, économiques et politiques des aspirants voyageurs. Alors que les touristes fortunés se meuvent fébrilement sur l'ensemble des continents, la condition des immigrants, particulièrement celle des réfugiés, correspond à une toute autre réalité. Ainsi, à la mobilité volontaire des touristes et à l'ouverture sur le monde qui leur est offerte s'oppose la mobilité contrainte des réfugiés et souvent la fermeture des frontières étatiques. Phénomène humain, la mobilité n'est donc pas un absolu mais doit plutôt être comprise à l'intérieur d'un éventail de possibilités et de contraintes, de réalités diverses et parfois très divergentes.

Comment se représente-t-on la mobilité aujourd'hui? Est-ce un exercice valorisé, encouragé, bien perçu? Ou, au contraire, est-ce considéré comme une nuisance, l'expression d'une curiosité malsaine, une menace d'instabilité? Force est d'admettre qu'il n'existe pas de représentation unique de la mobilité. Au contraire, les représentations sont multiples puisque construites par divers observateurs qui utilisent différentes grilles d'analyse et outils d'interprétation.

Les auteurs d'œuvres romanesques font partie des acteurs culturels et sociaux susceptibles de contribuer à la construction de représentations de la mobilité. Les

romanciers peuvent effectivement être considérés comme des observateurs attentifs de la réalité, des témoins qui transmettent au lecteur une vision et une compréhension du monde. Leurs oeuvres consignent des impressions, des interprétations, des parcelles de vérité, des morceaux de réalité qui appartiennent non seulement à l'individu qu'est l'écrivain mais aussi à ses contemporains. Contrairement à la prose scientifique ou journalistique, la forme littéraire du roman autorise l'expression de ces représentations sans qu'elles soient soumises à la contrainte de « vérité » ou à la responsabilité de rendre compte objectivement de la réalité.

Cette étude se propose d'étudier les représentations de mobilité présentes chez des contemporains du XIX^e siècle à partir d'oeuvres romanesques rédigées au Québec¹ à cette époque. Elle repose sur l'étude de huit romans dont les récits sont mis en relation avec des études historiennes à l'aide des outils théoriques de l'histoire des représentations. Il est possible d'élaborer un corpus d'oeuvres romanesques, rédigées entre 1837 et 1898², contenant des représentations de mobilité. Compte tenu des bouleversements qui s'opèrent dans le domaine des transports et de la migration, le Québec du XIX^e siècle apparaît comme un espace qui autorise cette entreprise de recherche.

2. CONTEXTE HISTORIQUE DE LA MOBILITÉ

Dès les débuts de la Nouvelle-France, « c'est par l'exploitation et la mise en valeur des ressources que le territoire québécois fut construit³ » à l'aide d'importants contingents d'hommes se consacrant à l'exploitation de la faune, la terre et la forêt. Par leurs explorations du territoire et les va-et-vient qu'ils effectuent entre les bois et l'écoumène peuplé, les coureurs des bois, colons et bûcherons contribuent à instaurer un

¹ Dans le cadre de cette étude, le terme « Québec » est utilisé de manière à alléger le texte. Il évite la multiplication des appellations utilisées, selon les périodes historiques, pour désigner le territoire : Province of Quebec, Bas-Canada, Canada-Est, Québec.

² L'inauguration de la période étudiée est dictée par la publication du premier roman publié au Québec, *L'influence d'un livre*, signé Philippe Aubert de Gaspé fils en 1837. Le corpus retenu est présenté et justifié plus loin.

³ Claude Boudreau, Serge Courville et Normand Séguin, *Le territoire*, Sainte-Foy, Les archives nationales du Québec et Les Presses de l'Université Laval, 1997, p. 45.

« lien historique avec la nature⁴ » et à définir des pratiques de mobilité qui imprègnent profondément les habitudes de vie et surtout la mémoire collective des habitants du Québec. L'exercice de ces emplois liés à l'exploitation des richesses naturelles, qui se poursuit durant le XIX^e siècle, favorise la construction de routes et de chemins facilitant à leur tour les déplacements et l'établissement de colons selon une division de l'espace adaptée aux caractéristiques environnementales et aux exigences métropolitaines.

Au cœur de l'organisation et du peuplement du territoire québécois se trouve le fleuve Saint-Laurent, voie par excellence de transport et de communication. À la suite des Autochtones, nomades ou sédentaires, qui occupent déjà le territoire laurentien lors de l'arrivée des Européens, les premiers colons français s'installent dans la vallée du Saint-Laurent. Ils y découpent le terrain en rectangles, perpendiculaires aux cours d'eau qui sont à la base du réseau de communications, de manière à en faciliter l'accessibilité⁵. Selon les règles du régime seigneurial français, les lots ainsi obtenus sont concédés à des seigneurs qui ont la responsabilité de les diviser en plus petites parcelles. Celles-ci sont finalement concédées à des colons qui doivent s'y installer et y pratiquer l'agriculture.

À cette logique française de division territoriale succède, après la Conquête, celle de la nouvelle métropole britannique. Celle-ci privilégie le découpage des terres en cantons carrés, tolérant le système seigneurial dans les régions déjà concédées mais imposant celui des *townships* aux nouvelles⁶. À ces considérations géométriques qui concernent le monde de l'agriculture et du peuplement s'ajoutent les divisions des administrations civiles et religieuses. Cela crée « un enchevêtrement de territoires qui montre toute la complexité des rapports qui s'établissent désormais avec l'espace.⁷ ».

⁴ Claude Boudreau, Serge Courville et Normand Séguin, *Le territoire...*, p. 45.

⁵ Paul-André Linteau, René Durocher et Jean-Claude Robert, *Histoire du Québec contemporain*, Tome 1 : *De la Confédération à la crise (1867-1929)*, Montréal, Boréal, 1989, p. 18-19.

⁶ Paul-André Linteau, René Durocher et Jean-Claude Robert, *Histoire du Québec contemporain...*, p. 21.

⁷ Claude Boudreau, Serge Courville et Normand Séguin, *Le territoire...*, p. 25.

Le besoin de routes se fait rapidement sentir et dès le XVII^e siècle un premier réseau s'organise autour des villes⁸. Québec, Trois-Rivières et Montréal sont reliées par le chemin du roi au début du XVIII^e siècle⁹. Situés stratégiquement près des cours d'eau, les centres urbains agissent comme courroies de transmission entre les différents réseaux de transport. Au cours du XIX^e siècle, un « changement d'attitude de l'État à l'égard du développement économique¹⁰ » favorise l'octroi de subventions pour la construction de voies ferrées, de canaux et de routes. L'amplitude des réseaux terrestre et fluvial augmente donc continuellement et ces différentes voies de communication entretiennent entre elles une relation étroite et profitable.

Le chemin de fer fait son apparition au Québec en 1836 et s'impose au cours de la seconde moitié du XIX^e siècle en tant que système majeur dans la dynamique des transports. La création de la compagnie Grand-Tronc en 1853 favorise le déploiement du réseau ferroviaire en multipliant le nombre de trajets. Il faut pourtant attendre la fin du siècle pour que le réseau se ramifie avec l'aménagement de rails dans les corridors d'échange principaux de même qu'en région¹¹. La croissance du réseau révèle les nombreux avantages du train : confort, régularité et rapidité du transport des personnes et des marchandises¹².

Quant au réseau fluvial, élément central de l'organisation du territoire depuis les débuts de la colonisation européenne, il joue, « tout au long du 19^e siècle, un rôle de premier plan dans les échanges économiques du Québec.¹³ ». Utilisé notamment pour les échanges et les déplacements locaux, il demeure un complément essentiel des voies

⁸ « Le Québec demeura une société rurale préindustrielle durant les deux premiers siècles de son histoire. Les villes de Québec et de Montréal étaient les deux seuls vrais centres urbains, et, au début du XIX^e siècle, les deux villes n'avaient qu'une population d'environ 10 000 âmes chacune », dans John A. Dickinson et Brian Young, *Brève histoire socio-économique du Québec*, Sillery, Septentrion, 1995, p. 118.

⁹ Claude Boudreau, Serge Courville et Normand Séguin, *Le territoire...*, p. 105.

¹⁰ John A. Dickinson et Brian Young, *Brève histoire socio-économique...*, p. 124.

¹¹ Claude Boudreau, Serge Courville et Normand Séguin, *Le territoire...*, p. 106.

¹² « En 1860, ses principaux tronçons sont [fonctionnels] et s'étendent de Sarnia en Ontario jusqu'à Rivière-du-Loup au Québec, avec un important embranchement vers Sherbrooke et Portland dans le Maine, et un autre qui relie Arthabasca à la rive sud de Trois-Rivières. Bientôt, plusieurs petites lignes s'y ajoutent, qui relient la métropole à la frontière américaine, où elles se raccordent aux lignes en provenance de New York et de Boston », dans Claude Boudreau, Serge Courville et Normand Séguin, *Le territoire...*, p. 106.

¹³ Paul-André Linteau, René Durocher et Jean-Claude Robert, *Histoire du Québec contemporain...*, p. 115.

terrestres dans les régions éloignées mal desservies par le train¹⁴. Malgré l'apparition du bateau vapeur durant le XIX^e siècle – dont les caractéristiques s'apparentent à celles du chemin de fer – la route maritime n'arrive pas à concurrencer le cheval vapeur, particulièrement dans l'axe de la rivière Richelieu qui sert d'accès aux États-Unis par le biais du lac Champlain.

L'orientation continentale du commerce s'impose progressivement et nécessite un réseau de transport adapté. Les dirigeants politiques misent sur le chemin de fer et investissent dans la construction de rails pour favoriser la colonisation, le commerce, l'industrie de même que l'exploitation des ressources forestières et agricoles. L'amélioration de son réseau se fait notamment au détriment des routes rurales. Au cours du XIX^e siècle, le territoire manque effectivement de routes permettant l'articulation des régions aux réseaux d'échanges et l'entretien des chemins existants est si mauvais que plusieurs sont inutilisables lors d'intempéries. La qualité des rues et des routes urbaines laisse aussi à désirer, quoique « la densité de la population et des échanges provoque le macadamisage des principales artères¹⁵ ».

Les transformations qui s'opèrent au sein des réseaux de transport et des conditions de déplacement accompagnent autant qu'elles provoquent d'autres changements¹⁶. À la manière de l'ensemble des sociétés occidentales, le Québec s'adapte alors à une importante croissance démographique, à l'implantation du capitalisme industriel, à l'accentuation de l'urbanisation de même qu'à la mécanisation des moyens de transport, changements qui contribuent à modifier les pratiques et les représentations de mobilité. Contrairement à l'image tenace d'une société enlisée dans ses traditions et réfractaire au progrès, la société québécoise du XIX^e siècle est plutôt en pleine période de mutations.

¹⁴ Paul-André Linteau, René Durocher et Jean-Claude Robert, *Histoire du Québec contemporain...*, p. 113-125.

¹⁵ Paul-André Linteau, René Durocher et Jean-Claude Robert, *Histoire du Québec contemporain...*, p. 114-115.

¹⁶ « L'arrivée des bateaux à vapeur et des chemins de fer modifia la production industrielle, le capital, l'organisation des sociétés et les concentrations de main-d'œuvre », dans John A. Dickinson et Brian Young, *Brève histoire socio-économique du Québec...*, p. 178.

Ainsi, la forte croissance démographique en cours favorise le déplacement des individus et des familles¹⁷. Majoritairement concentré en campagne, dans les anciennes terres seigneuriales, l'excédent de population quitte la région natale en direction des terres de colonisation, des villes ou des États-Unis. L'économie capitaliste naissante trouve de nombreux travailleurs chez ces exilés du monde rural¹⁸. L'abondance de travailleurs en quête d'emploi favorise l'émigration en direction des États-Unis dont les villes du nord sont prêtes à accueillir cette main-d'œuvre¹⁹. Phénomène important, qui ne touche pas exclusivement le Québec, ce mouvement d'émigration débute dans les années 1830 et s'amplifie au cours du siècle²⁰. Les conditions de transport évoluent au rythme des besoins et la construction du chemin de fer facilite l'émigration massive des familles. Le véritable démarrage de l'industrialisation du Québec s'effectue après 1850 et sa croissance repose en grande partie sur l'amélioration des réseaux de transport²¹.

Parallèlement au mouvement d'émigration qu'elle anime, l'accroissement des naissances stimule l'expansion du territoire peuplé par l'exploitation de terres cultivables dans des régions jusque-là peu développées. Le phénomène de colonisation s'offre effectivement comme solution à la saturation des terres environnant le fleuve Saint-Laurent et permet d'investir des espaces de plus en plus éloignés de cette région, notamment le Témiscamingue et le Saguenay-Lac-Saint-Jean. Pour répondre aux besoins de ces mouvements de population et permettre le commerce du bois qui accompagne les colons défricheurs, les routes se ramifient et multiplient les accès aux nouveaux lieux d'habitation²². L'exploitation forestière va ainsi de pair avec la colonisation des terres, faisant perdurer des pratiques de mobilité liées à la mise en valeur du territoire à la manière de celles qui avaient cours au début de la colonisation française.

¹⁷ « Entre 1851 et 1901, la population du Québec passe de 890 261 à 1 648 898 habitants. Pendant que plus de 325 000 personnes gagnent la Nouvelle-Angleterre, un grand nombre délaissent la campagne pour la ville », dans Serge Courville, dir., *Population et territoire*, Sainte-Foy, Les Presses de l'Université Laval, 1996, p. 123.

¹⁸ Claude Boudreau, Serge Courville et Normand Séguin, *Le territoire...*, p. 56.

¹⁹ Serge Courville, dir., *Population et territoire...*, p. 122.

²⁰ Paul-André Linteau, René Durocher et Jean-Claude Robert, *Histoire du Québec contemporain...*, p. 38.

²¹ L'amélioration des conditions de navigation sur le fleuve, par la construction et l'entretien de canalisations, de même que l'implantation réelle du chemin de fer, par la construction de la ligne du Grand Tronc favorisent les échanges et l'industrialisation du Québec. Voir Paul-André Linteau, René Durocher et Jean-Claude Robert, *Histoire du Québec contemporain...*, p. 155.

²² Claude Boudreau, Serge Courville et Normand Séguin, *Le territoire...*, p. 105.

Épousant les conjonctures économiques, les modalités et les cycles de déplacement sont nombreux et se présentent comme « un intense va-et-vient entre la paroisse d'origine, la paroisse de colonisation, les usines américaines et les villes du Québec²³ ». Les conditions et les possibilités de mobilité sont donc en pleine évolution : cela explique pourquoi les romanciers de l'époque en font une des thématiques importantes de leurs œuvres.

3. PROBLÉMATIQUE ET PLAN DE TRAVAIL

Ce mémoire tente d'identifier les représentations de la mobilité durant le XIX^e siècle québécois à partir du traitement réservé à la route et aux personnages qui y circulent dans les romans rédigés à cette époque. Il s'agit d'une contribution à la démonstration du potentiel qu'offre l'emploi d'œuvres romanesques aux études historiennes. Ce projet de mémoire fait appel à des matériaux encore peu utilisés en histoire au Québec, c'est-à-dire les sources littéraires fictives. Il les traite en s'inscrivant dans le courant de l'histoire des représentations.

L'une des hypothèses posées suggère donc que les textes composant le corpus étudié proposent des représentations de la mobilité, par le biais du traitement qu'ils réservent aux personnages et aux routes mis en scène, et que ces informations peuvent compléter les études d'histoire sociale et économique portant sur le XIX^e siècle québécois. Plusieurs travaux d'historiens se penchent sur les structures et les systèmes de mobilité à l'aide d'analyses cartographiques, économiques, démographiques et législatives, par exemple. Le présent mémoire tente quant à lui de définir comment les romanciers abordent la mobilité en dégagant les images qu'ils en transmettent. Cette étude participe ainsi à la redécouverte de « l'œuvre littéraire comme objet de communication inscrit dans une histoire²⁴ ».

²³ Paul-André Linteau, René Durocher et Jean-Claude Robert, *Histoire du Québec contemporain...*, p. 200-201.

²⁴ Christian Jouhaud, « Présentation », *Annales Histoire, Sciences Sociales*, 2 (mars-avril 1994), p. 272.

« La route et ses passagers » constituent les outils de repérage du présent ouvrage. Ces concepts permettent l'identification des représentations de la mobilité. Le postulat est que lorsque les romanciers placent leurs personnages sur une route, qu'elle soit ferrée, terrestre ou maritime, ils accordent à celle-ci, consciemment ou non, une fonction symbolique qu'ils empruntent aux lieux communs et à leur imagination. Ils font ainsi vivre aux protagonistes romanesques la mobilité telle qu'ils se la représentent, d'une manière recevable par le public²⁵. De la même façon, les caractéristiques associées aux personnages mobiles sont présumées contenir des indices permettant d'identifier les manières dont les romanciers se représentent les déplacements durant le XIX^e siècle québécois. Ainsi, les adjectifs utilisés pour qualifier la route et les voyageurs, l'importance qu'on leur accorde dans la trame des récits, les éléments, faits, événements auxquels ils sont associés sont autant de pistes de recherche. Plus concrètement, le traitement réservé par les romanciers à l'identité des personnages mobiles et sédentaires, les motifs poussant les protagonistes à prendre la route et les différents moyens de transport avec lesquels ils voyagent constituent les objets analysés dans le cadre de cette recherche. Les informations dégagées sont mises en parallèle avec les résultats d'études historiennes portant sur le XIX^e siècle québécois de manière à observer les convergences et les contradictions qui s'établissent entre la « réalité » produite par les historiens et les représentations construites par les romanciers.

Il s'agit donc d'une étude qualitative permettant d'estimer la place et la fonction accordées aux déplacements par les romanciers. Cette étude contredit l'idée, longtemps entretenue au sujet de ces œuvres, selon laquelle il s'agit d'une littérature prônant la stabilité et l'enracinement, opposée au mouvement et au changement tant au plan physique qu'idéologique : « [d]ans un univers idéologique où tout est fixé, arrêté, [...] l'impétueuse nécessité de survie du peuple canadien-français passe par la terre. Ce genre

²⁵ Bien que l'œuvre romanesque naisse de l'imagination d'un auteur et comporte une part de fiction, elle implique nécessairement « une très grande "concrétude" dans ses déterminations, c'est-à-dire que tous les éléments imaginaires qu'elle mobilise sont malgré tout, au travers même du travail de la forme dont ils sont l'objet, très nettement situés sur les plans sociohistorique et symbolique », dans Jean-François Côté, « Littérature des frontières et frontières de la littérature : de quelques dépassements qui sont aussi des retours », *Recherches sociographiques*, 44 (septembre-décembre 2003), p. 502.

[le roman de la terre né au XIX^e siècle] apparaît alors comme une parfaite illustration de la pensée qui se développe²⁶ ». Les œuvres rédigées au Québec durant la période étudiée sont souvent associées à « des sujets comme la conquête du sol²⁷ » et à l'expression du « refus d'un réel quotidien difficile et peu glorieux²⁸ ». L'analyse des représentations de mobilité ne corrobore pas ces conceptions. Il est possible, en effet, de supposer que l'étude des romans québécois du XIX^e siècle ait suivi l'orientation des recherches historiques qui, longtemps dictées par la réalité européenne, avaient tendance à chercher « dans un espace neuf et en pleine expansion des signes de maturité et d'équilibre [...] traduis[an]t essentiellement un souci de stabilité et de cohésion collective²⁹ ». Les études québécoises ont négligé l'aspect « américain » du Québec, puisqu'elles calquaient sur la réalité du Québec l'image de l'ancienne France, que l'on imaginait elle-même stable, immobile et foncièrement différente du reste de l'Amérique³⁰. La problématique de la mobilité reste à comprendre dans le sens de l'américanité comme rapport à l'espace alors en construction, impliquant d'importantes distances à parcourir sur un territoire peu peuplé pour accéder aux lieux convoités.

Le premier chapitre de ce mémoire vise à saisir la relation qui s'établit entre l'identité des personnages, ou passagers de la route romanesque, et l'exercice du déplacement dans la définition des représentations de mobilité. Le roman est un genre littéraire qui implique assez naturellement la mobilité des personnages puisque le récit prend généralement lui-même la forme d'un itinéraire : le parcours de vie de ses protagonistes. Le héros littéraire qui prend la route transgresse le quotidien et permet à l'intrigue de se nouer et de se développer à travers l'espace, par la rencontre d'individus nouveaux et la découverte de lieux. Ainsi conçus, les personnages romanesques sont donc des sujets d'investigation importants pour cette étude et il apparaît essentiel de

²⁶ L'auteure laisse entendre que les caractéristiques qu'elle associe au roman de la terre – stabilité, fixité – perdurent dans la littérature québécoise jusqu'au XX^e siècle avancé. Catherine Pont-Humbert, *Littérature du Québec*, Paris, Nathan, 1998, p. 37.

²⁷ Paul-André Linteau, René Durocher et Jean-Claude Robert, *Histoire du Québec contemporain...*, p. 370.

²⁸ Paul-André Linteau, René Durocher et Jean-Claude Robert, *Histoire du Québec contemporain...*, p. 376.

²⁹ Gérard Bouchard, « L'historiographie du Québec rural et la problématique nord-américaine avant la révolution tranquille. Étude d'un refus », *Revue d'histoire de l'Amérique française*, 44 (automne 1990), p. 209.

³⁰ Gérard Bouchard, « L'historiographie du Québec rural »..., p. 200.

questionner leur rôle dans les récits étudiés, les caractéristiques de leur identité et le rapport qu'ils entretiennent avec la mobilité. Une attention particulière est portée à ceux dont le déplacement fait partie du mode de vie. Ce sont les bûcherons, voyageurs³¹, mendiants, colporteurs et capitaines de bateaux, à qui les romanciers attribuent des qualités révélatrices du jugement qu'ils portent sur le mode d'existence mobile. L'étude des personnages, nomades et sédentaires, révèle ainsi la présence d'une relation particulière qui s'instaure entre l'exercice de la mobilité et l'identité des protagonistes. Ce rapport est basé sur des caractéristiques et des symboles attribués au déplacement et contribue à la construction des identités sociales.

La deuxième partie du mémoire questionne la nature des motifs poussant les personnages à prendre la route et leur influence sur la construction des représentations de ce phénomène³². Les expériences de mobilité étudiées peuvent être caractérisées selon la longueur des trajets effectués. Ainsi, la mobilité à petite échelle, c'est-à-dire les déplacements effectués pour réaliser des activités usuelles comme visiter un voisin, fréquenter l'église ou exercer un emploi, par exemple, inspirent des réflexions et des impressions différentes de celles que suggèrent les expériences de mobilité à moyenne ou à grande échelle. Le déplacement qui implique des distances et un temps d'absence importants amène quant à lui le personnage à quitter sa région d'attache. Il se rend alors dans une autre partie du territoire, comme les terres de colonisation ou le Nord québécois, ou quitte le pays, essentiellement pour se rendre aux États-Unis. Ce type de déplacement à grande échelle, fréquent dans les romans, relève d'une relation à l'espace impliquant généralement un effort physique de même qu'un investissement de temps et d'énergie considérables. En comparaison avec la situation des pays européens, par exemple, il est

³¹ Les voyageurs sont pour la plupart « des travailleurs salariés, qui s'engageaient envers un commerçant à transporter des marchandises dans les postes de l'Ouest et à rapporter des fourrures », dans John A. Dickinson et Brian Young, *Brève histoire socio-économique du Québec...*, p. 90. Certains d'entre eux demeurent indépendants des compagnies.

³² Les romans choisis n'appartiennent pas au genre du récit de voyage et les personnages qui s'adonnent à des déplacements, dans les récits étudiés, le font pour des raisons autres que le désir de dépaysement. Le voyage, entendu au sens d'un déplacement touristique ou d'agrément, est considéré s'adresser à une infime partie de la population, particulièrement au XIX^e siècle, dont les moyens financiers et le milieu social permettent ce genre de déplacement. Il s'agit par conséquent d'un sujet d'étude en soi qui a d'ailleurs fait l'objet de parutions. Au sujet des récits de voyage rédigés au Québec à l'époque étudiée, voir Pierre Rajotte, « Notes pour une typologie des récits de voyage canadiens-français au XIX^e siècle », *Thèmes canadiens / Canadian Issues*, XVI (1994), p. 135-157.

possible de considérer que l'immensité du territoire québécois, dont une infime partie seulement est « domestiquée », campe un décor dans lequel les romanciers font vivre à leurs personnages des expériences de mobilité relevant de l'américanité³³. À ce sujet, l'historien Gérard Bouchard³⁴ propose une distinction entre la conception territoriale des classes populaires, selon lui « largement ouvertes aux influences continentales », et celle des élites – desquelles les romanciers font partie – cherchant plutôt à définir une identité nationale en « filiation avec la vieille métropole ». Il considère que les romanciers « "faisaient" de la culture un peu comme nos colons "faisaient" de la terre » dans « une profession de foi continuiste » qui aurait résulté en « une incapacité à "nommer le pays", à traduire les expériences américaines (au sens continental) ». Selon cette interprétation, l'historiographie québécoise produite par les élites est axée sur une conception particulière d'une « vieille Europe » dont la population est considérée stabilisée et installée, plutôt que sur le contexte américain. Par conséquent, en suivant Bouchard, cette lecture biaisée par un référent européen aurait dû conduire à une littérature du XIX^e siècle cherchant à exprimer une réalité de l'enracinement (attribuée à l'Europe). L'analyse des représentations de mobilité réalisée dans le cadre de ce mémoire laisse plutôt entrevoir l'importance de la réalité américaine (importance des espaces à parcourir et des efforts à fournir pour se rendre d'un lieu à un autre) dans la manière qu'ont les romanciers de présenter les pérégrinations de leurs personnages. Quant au concept des échelles de mobilité, il est justement utilisé dans ce mémoire de manière à favoriser la prise en compte des distances parcourues par les protagonistes romanesques dans la définition des représentations de mobilité. Il est ensuite possible de constater que les motifs générateurs d'expériences de déplacement à grande échelle s'apparentent à un processus de quête relevant d'impératifs économiques et de la nécessité du déplacement pour l'obtention d'informations. Si la structure narrative des romans favorise l'emploi de la route et des thématiques qui lui sont associées comme allégories illustrant le cheminement personnel des personnages, la manière dont la nécessité du déplacement s'impose à ceux qui en font l'expérience peut permettre d'identifier des valeurs associées à la mobilité.

³³ Une question d'échelles s'impose ici alors que le Québec, simple « région » d'un point de vue géographique, offre aux corps la possibilité de déplacements considérables.

³⁴ Gérard Bouchard, « L'historiographie du Québec rural »..., p. 202-205.

Enfin, le troisième chapitre suppose que la construction des représentations de locomotion tient compte des changements en cours au XIX^e siècle dans le domaine des moyens de transport et des conditions de mobilité. Un regroupement des outils de déplacement, selon qu'ils appartiennent aux « anciens » (la marche, le cheval et le canot) ou aux « modernes » (le train et le bateau vapeur), permet de supposer que lorsque les romanciers choisissent de faire emprunter à leurs personnages un type de transport plutôt qu'un autre, ils forgent un discours sur le passage de la tradition à la modernité. La mobilité spatiale devient alors l'image même du mouvement de l'histoire : c'est une expression de l'idéologie du progrès. Le procédé fait des moyens de transport des métaphores illustrant le passage du temps, de la tradition et de la modernité. De plus, l'analyse des conditions de déplacement permet de prendre connaissance de relations qui s'instaurent entre l'intimité des personnages romanesques et leur manière de vivre la mobilité, l'une influençant l'autre et vice-versa. Cette étude favorise l'identification des liens qui unissent la route à l'altérité dans la mesure où la mobilité favorise le contact avec l'Autre, tant pour les sédentaires que pour les nomades. Encore une fois, les conditions de mobilité sont utilisées par les romanciers comme des métaphores permettant de décrire le rapport qu'entretiennent leurs personnages en regard de leur *ego* et de leurs *alter ego*.

4. MÉTHODOLOGIE

Réaliser une étude des représentations nécessite de dépasser la dichotomie opposant « l'objectivité des structures » et la « subjectivité des représentations », ou en d'autres mots, l'histoire qui étudierait les faits « réels » et l'histoire des discours qui se situerait « à distance du réel »³⁵. Faire l'histoire des identités, des discours et des représentations n'est pas tenter d'atteindre la réalité mais plutôt le domaine de la fantasmagorie et selon cette conception l'objet de l'histoire « n'est pas le réel mais la manière dont les hommes le pensent et le transposent³⁶ ». Ainsi, les œuvres littéraires étudiées dans le cadre de ce mémoire doivent être considérées comme des témoignages

³⁵ Roger Chartier, « Le monde comme représentation », *Annales ESC*, 6 (1989), p. 1513.

³⁶ Roger Chartier, *Au bord de la falaise. L'histoire entre certitudes et inquiétude*, Paris, Albin Michel, 1998, p. 58.

particuliers permettant d'éclairer les manières dont on pensait la mobilité au Québec durant le XIX^e siècle.

Figure de proue du traitement historique de la source romanesque, Mona Ozouf est une auteure incontournable. À l'aide de romans, elle tente de retrouver des représentations de l'histoire construites par les témoins d'une époque que sont les romanciers. Son ouvrage *Les aveux du roman : le XIX^e siècle entre Ancien Régime et Révolution* ose traiter le texte littéraire pour ce qu'il est, c'est à dire une œuvre de fiction, tout en l'abordant du point de vue de la discipline historique. Elle choisit de présenter des romans qui n'ont, à prime abord, aucun rapport avec l'histoire et relève le défi de les relier à la trame historique³⁷. C'est essentiellement la description de représentations qui intéresse l'historienne qui considère que « la pensée explicite inspirée aux écrivains [...] compte moins que la manière dont ils l'ont incarnée et fait vivre dans leurs fictions³⁸ ». Dans son ouvrage, elle n'utilise pas un unique et rigide modèle d'analyse des romans choisis et considère que l'œuvre romanesque « en dit toujours un peu plus long » sur les réalités qu'elle met en scène que ce que l'auteur a l'intention d'exprimer³⁹. Son approche donne des résultats intéressants et apporte à l'histoire une méthode de traitement des sources littéraires qui rend abordables des textes difficiles d'accès pour l'historien.

La méthode analytique employée dans le cadre de ce mémoire, portant sur les représentations de mobilité dans les romans du XIX^e siècle québécois, consiste à effectuer des liens entre texte et contexte pour situer les documents dans ce que l'historien Robert Darnton appelle leur « monde de significations »⁴⁰. Ce travail permet de distinguer l'expression individuelle du discours ambiant. En effet, dans *Le grand massacre des chats : attitude et croyances dans l'ancienne France*, l'historien Robert

³⁷ Mona Ozouf, *Les aveux du roman : le XIX^e siècle entre Ancien Régime et Révolution*, Paris, Fayard, 2001, p. 26.

³⁸ Mona Ozouf, *Les aveux du roman...*, p. 22.

³⁹ Ainsi, les résultats de ses recherches l'autorisent à conclure que « le travail de la démocratie peut ainsi s'observer dans des romans hostiles à la démocratie, et la persistance de l'aristocratie dans les romans "démocrates" », dans Mona Ozouf, *Les aveux du roman...*, p. 23.

⁴⁰ Robert Darnton, *Le grand massacre des chats : attitude et croyances dans l'ancienne France*, Paris, Robert Laffont, 1985, p. 12.

Darnton utilise des documents particuliers pour atteindre l'objet de ses recherches⁴¹. Il tente ainsi de trouver le sens de ces derniers en les situant dans le monde de significations qui est le leur. Ce monde, difficile d'accès, doit être abordé avec précautions car comme le souligne l'historien Carlo Guinzburg, il importe de prendre en compte le « statut, changeant et très souvent ambigu, des images [des significations] dans une société donnée⁴² ». Néanmoins, à la manière de Mona Ozouf, il est possible de considérer que l'œuvre littéraire fictive offre l'avantage, le pouvoir, d'investiguer des réalités autrement difficiles à atteindre et qu'une interprétation historique en est possible⁴³. Cette approche se distingue du travail des chercheurs en littérature en ne s'attardant pas aux préoccupations esthétiques ou à la classification des œuvres étudiées selon les canevas de la discipline littéraire.

Ce mémoire privilégie généralement une lecture d'ensemble du corpus, donnant parfois l'impression de référer à une seule œuvre, évitant ainsi une fragmentation qui individualiserait les récits. Laissant volontairement de côté une partie du contexte de rédaction propre à chaque oeuvre⁴⁴, elle privilégie la mise en lumière des parentés entre les thèmes, les discours et les représentations de mobilité au sein de l'ensemble des romans. Cette approche permet à la fois de dégager l'hétérogénéité des textes par rapport à certains aspects et de réaliser que les parentés ne se trouvent pas nécessairement là où on les attend. Néanmoins, à une lecture horizontale situant l'œuvre littéraire en rapport avec le contexte général de l'époque est combinée une étude verticale puisque les romans

⁴¹ Ces documents sont des contes paysans, le récit d'un massacre de chats écrit par un ouvrier, une description anonyme de la ville de Montpellier et le rapport d'enquête d'un inspecteur du commerce du livre.

⁴² Carlo Guinzburg, « Représentation : le mot, l'idée, la chose », *Annales ESC*, 6 (1991), p. 1221.

⁴³ L'objectivité que les historiens ont tendance à refuser aux textes de fiction n'est pas nécessairement plus évidente dans les pratiques d'écriture bénéficiant à priori d'une plus grande légitimité. Par exemple, « [l]es essayistes québécois [du XIX^e siècle] se mettent d'abord et avant tout au service de l'idéologie cléricalo-nationaliste dont ils sont, plus que les poètes et les romanciers, à la fois les ouvriers et les théoriciens », dans Paul-André Linteau, René Durocher et Jean-Claude Robert, *Histoire du Québec contemporain...*, p. 380.

⁴⁴ En général, les informations biographiques concernant les auteurs des romans choisis ne sont pas prises en considération. Par exemple, l'appartenance sociale, la personnalité ou les idéologies auxquelles adhèrent les romanciers étudiés ne sont pas des variables dans cette étude qui privilégie le rapport entre le contenu du texte et le contexte social de sa rédaction plutôt que le lien unissant la psychologie de l'auteur au message qu'il transmet par le biais de son oeuvre.

choisis sont mis en relation entre eux, selon la décennie de leur rédaction, de manière à identifier les changements relevant du passage du temps⁴⁵.

Le nombre de romans rédigés au Québec est approximativement de vingt-trois entre 1837 et 1869⁴⁶, d'environ quarante-cinq entre 1870 et 1894⁴⁷ et d'une dizaine entre 1895 et 1900⁴⁸. Un premier tri a été effectué sur la base de l'importance accordée à la mobilité. Ensuite, les romans publiés à des intervalles rapprochés et ceux qui situent leur trame narrative dans une aire géographique autre que le Québec ont été éliminés. Les romans retenus pour l'étude placent plus que les autres la mobilité au cœur du récit et le déplacement des personnages y permet le développement de l'histoire.

La période couverte débute avec le premier roman publié au Québec en 1837 et se termine peu avant la fin du siècle, en 1898. Les œuvres publiées durant le dernier quart du siècle sont plus nombreuses puisque cette période est plus profondément marquée par les transformations socio-économiques influençant les conditions de mobilité. L'un des avantages de privilégier un seul genre littéraire, dans le cadre de ce type de projet, est d'étudier des structures narratives comparables, ce qui est plus difficile à partir d'un corpus incluant des poèmes, des contes ou des nouvelles, par exemple. Enfin, chez les auteurs prolifiques, une seule œuvre est retenue.

Il est évidemment possible de questionner la représentativité des œuvres littéraires choisies. L'historien Robert Darnton aborderait probablement cette question en suggérant qu'il n'existe pas de document caractéristique pouvant servir de référence absolue de la pensée d'une époque. Une œuvre romanesque peut néanmoins être considérée comme une porte d'accès à l'univers mental d'où elle provient; « je ne vois pas pourquoi

⁴⁵ L'historien Roger Chartier utilise cette idée des échelles de lecture des œuvres littéraires dans son ouvrage *Au bord de la falaise...*, p. 59.

⁴⁶ Cette quantité inclut, exceptionnellement pour cette période, la publication de nouvelles. Voir Maurice Lemire, dir., *La vie littéraire au Québec*, Tome III: 1840-1869, un peuple sans histoire ni littérature, Sainte-Foy, Les Presses de l'Université Laval, 1990, p. 395.

⁴⁷ Maurice Lemire, dir., *La vie littéraire au Québec*, Tome IV: 1870-1894, je me souviens, Sainte-Foy, Les Presses de l'Université Laval, 1999, p. 369.

⁴⁸ Maurice Lemire, dir., *La vie littéraire au Québec*, Tome V: 1895-1918, sois fidèle à ta Laurentie, Sainte-Foy, Les Presses de l'Université Laval, 2005, p. 369.

l'histoire des mentalités devrait éviter les écarts et se cantonner à ce qui est collectivement partagé, étant donné qu'on ne peut établir une moyenne de toutes les significations ni réduire les symboles à leur plus petit commun dénominateur⁴⁹ ». Dans sa quête de vérité, l'historien ne doit pas oublier qu'il participe à une interprétation, à une construction du réel⁵⁰. Dans cette mesure, les documents étudiés ne peuvent prétendre contenir l'essence de la pensée du XIX^e siècle québécois mais offrent néanmoins des outils pour la pénétrer⁵¹.

5. HISTORIOGRAPHIE ET PRÉSENTATION DES SOURCES UTILISÉES

Ce mémoire utilise des matériaux de travail et de réflexion tirés de différents domaines d'étude : relevant de la discipline historique par la méthodologie employée et les interrogations soulevées, il s'alimente d'outils géographiques et se trouve au carrefour du littéraire par la nature des sources investiguées. L'une des difficultés rencontrées lors de la recherche fut de ne pas disposer d'ouvrage traitant de la route ou de mobilité à l'intérieur d'œuvres romanesques et pouvant servir de référent.

5.1 Le concept de représentation en histoire

Née de questionnements épistémologiques au sein de la discipline historique, l'histoire des représentations est une source théorique utile dans le cadre de cette étude. Un rapide survol des conditions qui amènent la discipline historique au concept de représentation permet de saisir de quelle manière il peut être mobilisé.

La première génération des *Annales* pèse fortement sur l'orientation et l'évolution des conceptions historiques. Selon son approche, « ce qui importe de comprendre n'est plus les audaces du pensé mais les limites du pensable⁵² ». Tout au long du XX^e siècle, l'histoire se questionne, abandonne le terrain des certitudes pour atteindre « une pluralité

⁴⁹ Robert Darnton, *Le grand massacre des chats...*, p. 12.

⁵⁰ Jacques Revel, « L'histoire au ras du sol », dans Giovanni Lévi, *Le pouvoir au village : histoire d'un exorciste dans le Piémont du XVII^e siècle*, Paris, Gallimard, 1989, p. XIV-XXIV.

⁵¹ Robert Darnton, *Le grand massacre des chats...*, p. 11.

⁵² Roger Chartier, *Au bord de la falaise...*, p. 37.

d'approches et de compréhensions⁵³ ». Par exemple, dans les années '60 l'histoire des mentalités se distingue de celle des idées, opposant le collectif et l'individuel dans les processus de construction des représentations et des jugements⁵⁴. En lien avec les préoccupations des premières *Annales* et avec l'éclairage de nouvelles disciplines en sciences humaines, l'histoire des années 1970 s'ouvre à de nouveaux objets de recherche⁵⁵. Enfin, la décennie 1980⁵⁶ implique pour l'histoire un important questionnement par rapport aux postulats des sciences sociales; marxisme et structuralisme laissent la place à une approche des fonctionnements sociaux libérée de la division rigide et hiérarchisée du temps et des pratiques.

C'est dans ce contexte que le concept de représentation peut être élaboré et utilisé. Ce dernier a en quelque sorte comme prémisse qu'« il n'est pas de pratique ni de structure qui ne soit produite par les représentations, contradictoires et affrontées par lesquelles les individus et les groupes donnent sens au monde qui est le leur⁵⁷ ». Ainsi, les historiens des représentations tentent d'observer les opérations de construction de sens, tenant compte des conditions et des processus qui les permettent.

Ce mémoire s'inscrit donc dans le courant de l'histoire des représentations dans la mesure où il tente de « déchiffrer autrement les sociétés, en pénétrant l'écheveau des relations et des tensions qui les constituent à partir d'un point d'entrée particulier⁵⁸ », celui de la représentation de la mobilité dans des sources littéraires fictives. Le roman est un objet d'étude qui répond bien aux objectifs de l'histoire des représentations dans la mesure où « une œuvre littéraire ne s'expose pas au jugement du vrai et du faux. Ce n'est donc pas tant la recherche de la réalité qui doit prévaloir mais bien son mode de présentation.⁵⁹ ».

⁵³ Roger Chartier, « Le monde comme représentation »..., p. 1508.

⁵⁴ Le collectif est considéré ici comme force de conditionnement social qui possède le pouvoir d'imposer aux esprits individuels les valeurs dites collectives. Voir Roger Chartier, *Au bord de la falaise...*, p. 38.

⁵⁵ Roger Chartier, « Le monde comme représentation »..., p. 1506.

⁵⁶ Que certains considèrent comme une époque de « crise de l'histoire » illustrée par l'abandon des modèles et des certitudes. Voir Roger Chartier, *Au bord de la falaise...*, p. 37.

⁵⁷ Roger Chartier, « Le monde comme représentation »..., p. 1508.

⁵⁸ Roger Chartier, « Le monde comme représentation »..., p. 1508.

⁵⁹ La consultation de l'ouvrage *Des romans-géographes* rend compte de l'intérêt porté par la géographie aux documents littéraires dans une volonté de comprendre les représentations des rapports à l'espace au

5.2 L'histoire et le XIX^e siècle

L'histoire du XIX^e siècle québécois a fait l'objet d'interprétations diverses et parfois fondamentalement opposées. À la suite du rapport Durham, rédigé au terme des insurrections de 1837-1838, l'histoire a dressé du Québec de cette époque le portrait d'une « société passive et empêtrée dans des structures archaïques⁶⁰ ». Jusqu'aux années 1960, les historiens privilégient généralement cette conception à l'analyse empirique et conséquemment présentent le monde rural « comme un objet lisse, que l'on caractérise en recourant aux stéréotypes de la stabilité, de la cohésion, de l'égalité, de la solidarité et de la communauté d'origine⁶¹ ».

L'historiographie des années 1960 portant sur le XIX^e siècle québécois est quant à elle caractérisée par un débat socio-économique animé principalement par Fernand Ouellet, Jean-Pierre Wallot et Gilles Paquet. Le premier affirme que la société étudiée est sclérosée par ses propres structures économiques et sociales, empreinte d'inertie et de résistance alors que les seconds opposent à cette conception celle de la modernisation des structures débutant au cours des premières décennies du siècle⁶². Évoluant au rythme des questionnements qui animent la discipline historique et grâce à « [l']investigation de nouveaux matériaux d'enquête, la réappropriation de sources déjà connues, de profonds chambardements épistémologiques et méthodologiques [de même qu'à] l'éclosion de nouvelles sensibilités⁶³ », les historiens actuels abordent avec plus de prudence et de nuance l'étude de cette société. Si l'historiographie québécoise « a mis du temps à délaisser les prismes que lui fournissaient les idéologies dominantes, au profit de l'enquête empirique⁶⁴ », le travail réalisé permet aujourd'hui de considérer que l'image

sein des œuvres fictives. Voir Marc Brosseau, *Des romans-géographes : essai*, Paris, L'Harmattan, 1996, p. 73.

⁶⁰ Courville, Serge, Jean-Claude Robert et Normand Séguin, *Le pays laurentien au XIX^e siècle. Les morphologies de base*, Sainte-Foy, Les Presses de l'Université Laval, 1995, p. 2.

⁶¹ Gérard Bouchard dresse un portrait de l'historiographie portant sur le Québec dans « Représentations de la population et société québécoises : l'apprentissage de la diversité », *Cahiers québécois de démographie*, 19 (printemps 1990), p. 9.

⁶² Courville, Serge, Jean-Claude Robert et Normand Séguin, *Le pays laurentien...*, p. 2-5.

⁶³ Courville, Serge, Jean-Claude Robert et Normand Séguin, *Le pays laurentien...*, p. 2.

⁶⁴ Gérard Bouchard, « Représentations de la population »..., p. 9.

héritée du rapport Durham ne prend pas en compte la possibilité d'une croissance à une époque précédant l'implantation de l'industrialisation.

Cette étude des représentations de mobilité se base sur les études historiennes récentes, tout en tenant compte de l'influence des études passées sur la conception longtemps entretenue au sujet de la société étudiée.

5.3 Histoire et littérature

L'utilisation de sources appartenant à la littérature de fiction n'est pas fréquente chez les historiens qui n'ont pas toujours fait bon ménage avec les littéraires. Il semble qu'il est difficile aux premiers d'admettre que leur travail en est un de construction de sens et aux seconds de reconnaître que ce construit est le fruit de la raison analytique et non de la créativité artistique comme l'est celui du romancier⁶⁵. Si les études appliquant la méthode historique à l'analyse d'un corpus romanesque ne sont pas nombreuses, particulièrement concernant le Québec, les effets d'un « mouvement de réhistorisation du littéraire⁶⁶ » se font néanmoins sentir depuis quelques années et les historiens qui y participent tentent généralement de s'appropriier les textes littéraires pour ce qu'ils sont, en tenant compte de leur part de fiction. Ils les utilisent comme porte d'accès à l'histoire sociale en considérant que « l'entrecroisement de la fiction et de l'histoire, loin de départager les champs d'inscription respectifs de la littérature et de l'historiographie, déplace les aires d'influence, brouille les frontières qui paraissent sinon étanches du moins fixées par le discours lui-même.⁶⁷ ». Des études interdisciplinaires intéressantes ont déjà été réalisées et proposent des méthodes de travail éprouvées⁶⁸. D'ailleurs, les géographes ont entretenu un rapport compliqué avec la littérature qui est comparable à la

⁶⁵ Yvan Lamonde, « Quelle histoire nous racontons-nous? Fiction littéraire et histoire », *Les cahiers des dix*, 55 (2001), p. 110.

⁶⁶ Christian Jouhaud, « Présentation »..., p. 271.

⁶⁷ Micheline Cambron, « Du « Canadien errant » au « Salut aux exilés » : l'entrecroisement de l'histoire et de la fiction », *Études françaises*, 27 (1991), p. 86.

⁶⁸ Notamment Mona Ozouf, *Les aveux du roman...*; Viviane Gauthier, *Imaginer les Rébellions*, Mémoire de M.A. (Histoire), Université du Québec à Montréal, 2000; Isabelle Gélinas, *L'image de la ville dans la prose narrative québécoise*, Mémoire de M.A. (Histoire), Université de Montréal, 1994; Jeanne La France, *Les personnages dans le roman canadien-français (1837-1962)*, Sherbrooke, Naaman, 1977.

position tenue par les historiens et ce pour des raisons semblables : « raideur positiviste, compartimentage universitaire, crainte de ne pas paraître assez "scientifique"⁶⁹ ». Suivant un cheminement qui s'apparente à celui de leurs collègues historiens, ils arrivent aussi à s'appropriier les sources fictives et « [d]ans la masse des documents écrits sur lesquels se penche la géographie, la littérature occupe désormais une place honorable comme champ d'investigation.⁷⁰ ». Ils arrivent aujourd'hui à concevoir la littérature « comme la transcription d'une expérience concrète, voire, souvent, comme le résultat d'une activité de perception dont le roman garderait la trace⁷¹ » en regard du rapport à l'espace.

Enfin, les littéraires ont eux-mêmes produit plusieurs ouvrages traitant des œuvres québécoises du XIX^e siècle. Le repérage des études portant sur le sujet est facilité par le travail de Manon Brunet qui a dressé un bilan analytique de cette production⁷². Parmi les nombreux ouvrages produits, certains sont particulièrement utiles dans le cadre de ce projet de mémoire. Ainsi, les travaux de Maurice Lemire publiés dans *La vie littéraire au Québec*⁷³ permettent d'aborder rapidement l'essentiel du milieu littéraire de l'époque étudiée. Yvan Lamonde est quant à lui l'un de ceux qui réfléchissent à la question épistémologique de l'utilisation de sources littéraires en histoire, s'interrogeant sur la faisabilité et le potentiel d'une utilisation totale ou partielle d'un corpus d'œuvres fictionnelles pour l'histoire des idées⁷⁴.

5.4 Brève présentation des romans utilisés et de leurs auteurs

Parmi les différents genres composites de la littérature, c'est sur le roman que s'arrête le choix de la source étudiée. Son format, plus long que la nouvelle, permet d'insérer l'intrigue dans un décor étoffé susceptible de dresser un portrait large et détaillé

⁶⁹ Michel Chevalier, dir., *La littérature dans tous ses espaces*, Paris, CNRS, 1993, p. II.

⁷⁰ « Si le réel essor des recherches géographiques sur la littérature n'apparaît qu'au début des années 1970, si la légitimité du recours à de telles sources n'a pas toujours fait l'objet d'un consensus, il semble bien aujourd'hui que la pertinence de la littérature pour la géographie ne soit plus à démontrer », dans Marc Brosseau, *Des romans-géographes...*, p. 17.

⁷¹ Marc Brosseau, *Des romans-géographes...*, p. 33.

⁷² Manon Brunet, « Faire l'histoire de la littérature française du XIX^e siècle québécois », *Revue d'histoire de l'Amérique française*, 38 (printemps 1985), p. 523-547.

⁷³ Maurice Lemire, dir., *La vie littéraire au Québec...*

⁷⁴ Yvan Lamonde, « Quelle histoire nous racontons-nous? »..., p. 103.

du contexte dans lequel évoluent les personnages. De plus, contrairement à la prose d'idée (éditoriaux, chroniques, essai, pamphlet, etc.), il « inscrit le politique dans le domestique⁷⁵ », apportant une dimension intime à l'intrigue qui est aussi susceptible de mobiliser des symboles d'une manière plus abordable que la poésie.

Sans dresser un portrait biographique exhaustif des romanciers québécois du XIX^e siècle, il est intéressant d'observer qu'ils vivent eux-mêmes, dans une importante proportion, l'expérience de la mobilité : « en moyenne 64% des écrivains n'ont pas vécu dans leur localité d'origine et sont décédés à l'extérieur. Ce taux de "mobilité" est d'ailleurs plus élevé chez les ruraux (70%)⁷⁶ ». Ces romanciers appartiennent pour la plupart à la bourgeoisie socioculturelle impliquée dans les affaires politiques, médiatiques et sociales du Québec au XIX^e siècle⁷⁷. Néanmoins, les revenus financiers associés à ce statut ne proviennent pas de retombées du travail littéraire car dans le contexte de l'époque il est « pratiquement impossible de devenir un professionnel de l'écriture ayant les moyens et le droit de vivre décemment des fruits de son travail intellectuel⁷⁸ ».

Considéré comme le premier roman rédigé au Québec, *L'influence d'un livre*⁷⁹ est écrit par Philippe Aubert de Gaspé fils (1814-1841) et publié en 1837. Fils de seigneur et sténographe, l'auteur habite le manoir paternel⁸⁰ lorsqu'il écrit ce premier – et dernier – roman « à partir d'observation sur des personnes vivant à la seigneurie de Saint-Jean-

⁷⁵ Mona Ozouf, *Les aveux du roman...*, p. 24.

⁷⁶ « sur les 67 auteurs morts à Montréal, plus de la moitié (52%) venaient de la campagne alors qu'inversement, sur les 54 écrivains morts en région, seulement 15% étaient d'origine montréalaise », dans Daniel Mativat, *Le métier d'écrivain au Québec (1840-1900) : pionniers, nègres ou épiciers des lettres?*, Montréal, Triptyque, 1996, p. 51.

⁷⁷ Gérard Bouchard, *Genèse des nations et cultures du nouveau monde. Essai d'histoire comparée*, Montréal, Boréal, 2001, p. 100.

⁷⁸ Daniel Mativat, *Le métier d'écrivain au Québec...*, p. 441.

⁷⁹ Édition utilisée, conforme à l'originale : Philippe Aubert de Gaspé fils, *L'influence d'un livre*, Montréal, Les Éditions Hurtubise HMH, collection Bibliothèque québécoise, 1995. Édition originale : Philippe Aubert de Gaspé fils, *L'influence d'un livre. Roman historique*, Québec, William Cowan & Fils, 1837. À partir de maintenant, désigné sous le titre *L'influence d'un livre*.

⁸⁰ Le père de Philippe Aubert de Gaspé fils est l'auteur du roman *Les anciens Canadiens* aussi utilisé dans le cadre de cette recherche.

Port-Joli et d'après un fait divers, le meurtre d'un colporteur⁸¹ ». L'originalité de ce récit, dans sa forme et dans son contenu, sans oublier le fait qu'il s'agit du premier roman publié au Québec, en fait une œuvre essentielle à cette étude.

Le roman *La terre paternelle*⁸² de Patrice Lacombe (1807-1863), publié en 1850, est considéré par les littéraires comme l'œuvre inauguratrice du genre des « romans paysans » ou « romans régionalistes ». Ce type de littérature tente de démontrer qu'une existence heureuse repose sur l'enracinement et le travail de la terre et que chercher l'épanouissement ailleurs est une grave erreur⁸³. Ce roman s'avère d'un grand intérêt pour une étude des représentations de mobilité en raison du regard qu'il pose sur le nomadisme et la sédentarité. Son auteur est notaire, procureur du séminaire de Saint-Sulpice à Montréal et tout indique qu'il a vécu une vie rangée⁸⁴. Il ne semble pas avoir écrit d'autres œuvres littéraires.

En 1864, Aubert de Gaspé (1786-1871) publie le roman *Les anciens Canadiens*⁸⁵. Descendant d'une des grandes familles du pays, il compte parmi ses ancêtres des hommes possédant des relations privilégiées avec les pouvoirs économiques et politiques. Il occupe d'ailleurs un moment le poste de shérif de Québec. Cette œuvre est la seule du corpus étudié à situer clairement le déroulement de son récit à une époque qui n'est pas celle du XIX^e siècle, en l'occurrence lors des événements de la guerre de Sept Ans. Ce roman s'est imposé à cause des riches descriptions de déplacements qu'il comporte. Il permet aussi de remarquer que les conditions de mobilité décrites sont semblables à celles des romans qui situent leur récit près d'un siècle plus tard.

⁸¹ Claude Lamy, « De l'alchimie du livre et de quelques mystères » en introduction de Philippe Aubert de Gaspé fils, *L'influence d'un livre*, p. 8.

⁸² Édition utilisée, conforme à la publication du *Répertoire National* en 1850 : Patrice Lacombe, *La terre paternelle*, Saint-Laurent, Bibliothèque québécoise, 1993. Édition originale : *Le Répertoire National*, vol. III, 1850, p. 342-382.

⁸³ André Vanasse, « Introduction », dans Patrice Lacombe, *La terre paternelle...*, p. 18.

⁸⁴ André Vanasse, « Introduction »..., p. 9.

⁸⁵ Édition utilisée, conforme à l'originale : Philippe Aubert de Gaspé, *Les anciens Canadiens*, Montréal, Bibliothèque québécoise, 1988. Édition originale : Philippe Aubert de Gaspé, *Les anciens Canadiens*, Québec, G. et G.E. Desbarats, 1864.

*Jean Rivard, défricheur et économiste*⁸⁶ d'Antoine Gérin-Lajoie (1824-1882), est publié en 1877. Ce roman comporte en fait deux tomes, le premier portant le titre de *Jean Rivard, défricheur* et le second celui de *Jean Rivard, économiste*, considérés comme un seul dans l'édition de 1877. L'auteur a occupé plusieurs emplois et touché au journalisme, à la politique et à la littérature. Intellectuel urbain, il dit rêver de s'installer sur une terre en campagne, ce qui résume un peu l'histoire du héros de son roman qui après des études classiques devient colonisateur.

Le roman *Jeanne la fileuse*⁸⁷ est publié en 1878 par Honoré Beaugrand (1848-1906) et se veut, comme son titre l'évoque, le récit de la migration d'habitants du Québec vers les manufactures de textiles des États-Unis. Son auteur a exercé divers métiers et a vécu au Québec, en France, aux États-Unis et au Mexique. Il s'implique activement auprès des Canadiens français émigrés aux États-Unis et c'est à partir de Fall River, en Nouvelle-Angleterre, qu'il écrit et fait publier ce roman. C'est par la suite qu'il s'illustre dans la vie politique canadienne en soutenant les idées libérales et est reconnu comme un important polémiste.

Pamphile Le May (1837-1918) publie en 1884 *L'affaire Sougraine*⁸⁸, un roman qui traite avec humour des écarts économiques de la société de Québec. Après avoir complété ses études en droit, études qu'il avait abandonnées pour tenter de trouver un emploi aux États-Unis, il travaille comme traducteur jusqu'à ce qu'on lui offre le poste de bibliothécaire de l'Assemblée législative en 1867. Ce dernier emploi lui assure un revenu décent lui permettant de poursuivre, en parallèle, une carrière littéraire plutôt prolifique et lui offre un observatoire privilégié pour poser son regard sur les gens les plus puissants et fortunés de Québec. Les observations qu'il y fait nourrissent l'œuvre étudiée.

⁸⁶ Édition utilisée, conforme à l'originale : Antoine Gérin-Lajoie, *Jean Rivard défricheur*, Montréal, Bibliothèque québécoise, 1993. Première édition : Antoine Gérin-Lajoie, *Jean Rivard : scènes de la vie réelle*, Montréal, J.B. Rolland & fils, 1877. À partir de maintenant, désigné sous le titre *Jean Rivard*.

⁸⁷ Édition utilisée : Honoré Beaugrand, *Jeanne la fileuse : épisode de l'émigration franco-canadienne aux États-Unis*, Montréal, Fides, 1980. Édition originale : Honoré Beaugrand, *Jeanne la fileuse : épisode de l'émigration franco-canadienne aux États-Unis*, Fall River, Massachusetts, 1878.

À partir de maintenant, désigné sous le titre *Jeanne la fileuse*.

⁸⁸ Édition utilisée : Pamphile Le May, *L'affaire Sougraine*, Sainte-Foy, Éditions de la Huit, 1999. Édition originale : Pamphile Le May, *L'affaire Sougraine*, Québec, C. Darveau, 1884.

*L'enfant perdu et retrouvé ou Pierre Cholet*⁸⁹ est l'œuvre du prêtre catholique Jean-Baptiste Proulx (1846-1904) publiée en 1887. Sa formation l'amène à servir comme missionnaire au Manitoba de 1870 à 1874. Il revient ensuite au Québec où il occupe plusieurs emplois, notamment dans le monde de l'éducation en tant que professeur et vice-recteur de l'Université Laval à Montréal de 1889 à 1904. Il signe quelques œuvres littéraires dont des pièces de théâtre, des contes et des poèmes, en plus du récit d'un voyage qu'il effectue à Rome en 1885.

Le roman *Les mystères de Montréal*⁹⁰, écrit par Hector Berthelot (1842-1895), est publié en volume en 1898 même s'il est connu du public depuis près de vingt ans grâce aux journaux qui en présentent des extraits. C'est d'ailleurs dans le domaine des médias écrits que l'auteur s'est le plus illustré en fondant plusieurs périodiques auxquels il contribue par des caricatures et des textes à caractère satirique. Il ne s'est pas adonné à la rédaction d'autres œuvres que celle qui est étudiée ici.

⁸⁹ Édition originale utilisée : Jean-Baptiste Proulx, *L'enfant perdu et retrouvé, ou, Pierre Cholet*, Mile-End, Institution des sourds-muets, 1887. À partir de maintenant, désigné sous le titre *Pierre Cholet*.

⁹⁰ Édition originale utilisée : Hector Berthelot, *Les mystères de Montréal : roman de mœurs*, Montréal, Imprimerie A.P. Pigeon, 1898. À partir de maintenant, désigné sous le titre *Les mystères de Montréal*.

PREMIER CHAPITRE

RAPPORT ENTRE MOBILITÉ ET IDENTITÉ CHEZ LES PASSAGERS DE LA ROUTE ROMANESQUE

De manière générale, l'importance du personnage de roman est incontestable puisque c'est par lui et autour de lui que l'espace, le temps et les événements du scénario littéraire s'articulent pour donner sens et couleur au récit¹. Par conséquent, les personnages des œuvres étudiées, usagers des routes romanesques, peuvent être considérés comme des outils permettant d'identifier des représentations de mobilité au sein de la littérature québécoise du XIX^e siècle. Les rôles qui leur sont attribués dans les scénarios, les traits identitaires que leur octroient les romanciers selon le type de migration qu'ils exercent et les symboles qu'ils véhiculent lorsqu'ils se déplacent requièrent une analyse substantielle. Ces informations en disent long sur la manière dont les auteurs expriment, à travers leurs personnages, des représentations du phénomène qu'est la mobilité.

1.1. PRÉSENTATION CONTEXTUALISÉE DES PERSONNAGES ROMANESQUES ADEPTES DE MOBILITÉ

Une brève présentation des personnages qui se déplacent sur les routes romanesques permet d'apprécier l'importance des protagonistes mobiles et du rôle qu'ils jouent dans la construction de représentations de mobilité à l'intérieur de chacune des œuvres étudiées. Nés de la plume d'auteurs québécois du XIX^e siècle, ces personnages sont incontestablement porteurs de représentations du monde présentes dans la littérature de cette époque. L'étude du rapport qu'ils entretiennent avec la mobilité peut contribuer à éclairer l'univers mental des romanciers et de leurs contemporains.

¹ « On pourrait définir ou reconnaître le personnage romanesque par sa capacité à habiter les intervalles, ou plus exactement à les créer, soit parce qu'il s'insère de façon surnuméraire dans un présent d'où a disparu la norme dont il est issu, révélant ainsi l'étrangeté et la nouveauté du monde où il se trouve plongé, soit parce qu'il travaille pour qu'*advienne* l'étrangeté et la nouveauté. Dans les deux cas, le personnage de roman est toujours celui par qui le temps arrive », dans Isabelle Daunais, « Le personnage et ses qualités », *Études françaises*, 41 (1, 2005), p. 25.

1.1.1 *L'influence d'un livre*

Ce roman raconte l'histoire d'un homme, Charles Amand, obsédé par la recherche de la pierre philosophale. Personnage ésotérique dont le physique « annonçait un homme affaibli par la misère et les veilles² », il s'engage dans de multiples pérégrinations à la recherche de l'objet chèrement convoité. Esclave de sa douce folie, « méprisé, rebuté comme un visionnaire³ », c'est en quête d'informations qu'il quitte son foyer pour se lancer sur les routes du Québec.

Plutôt solitaire, Charles Amand entretient peu de relations interpersonnelles. Cependant, tout au cours du récit, il entre en contact avec plusieurs personnages qui font comme lui usage de la route. C'est ainsi qu'il croise sur son chemin Eugène Saint-Céran, alors qu'il revient du Haut-Canada où il a tenté d'oublier un amour impossible, François Guillemette, un commis-voyageur assassiné au cours du récit, le père Ducos, vieux voyageur qui « ayant passé trente ans au service de la Compagnie du Nord-Ouest, n'était revenu que depuis quelque temps au sein de sa famille, étonnée de son retour⁴ », Rodrigue, un mendiant qui fait pénitence depuis qu'il a rencontré le diable, Capistrau, qui partageant les passions alchimiques de Charles Amand l'accompagne dans une excursion en chaloupe et disparaît emporté par une tempête alors que le héros, lui, est rescapé par le capitaine de la Sirène, pillard des mers qui le fait prisonnier sur son île.

L'histoire prend fin lorsque Charles Amand retourne chez lui muni de précieux livres qui lui enseignent les secrets de la nature. Il abandonne donc la route physique pour mieux se « [frayer] un chemin au travers du sentier rude et épineux de la science⁵ », sans que le lecteur soit convaincu que la pierre philosophale ne revienne hanter son esprit pour le mener vers de nouvelles aventures. La mobilité est donc bien présente dans ce récit dont le héros et ses comparses se déplacent, motivés par la quête d'informations et de savoir, à pied, à cheval et en canot.

² Philippe Aubert de Gaspé fils, *L'influence d'un livre...*, p. 30.

³ Philippe Aubert de Gaspé fils, *L'influence d'un livre...*, p. 30.

⁴ Philippe Aubert de Gaspé fils, *L'influence d'un livre...*, p. 55.

⁵ Philippe Aubert de Gaspé fils, *L'influence d'un livre...*, p. 33.

1.1.2 *La terre paternelle*

Œuvre se voulant ancrée dans le réel, exprimant d'emblée un « refus des situations rocambolesques, des aventures extraordinaires, des bouleversements invraisemblables⁶ », ce roman raconte l'histoire d'une famille d'agriculteurs prospères, installée sur la terre de ses ancêtres, qui se trouve confrontée à la déchéance financière. Tout va bien chez les Chauvin jusqu'à ce que Charles, le fils cadet, choisisse de quitter les siens pour suivre des voyageurs en quête d'aventures et d'une situation économique enviable. Après son départ, une série de mauvaises décisions mène la famille Chauvin à la faillite, l'obligeant à vendre sa terre et à trouver refuge en ville. Ce roman « montre à son lecteur la transformation sociale en cours; l'exode vers les centres urbains et l'échappée nomadique vers les Pays-d'en-Haut⁷ ».

C'est à travers le regard des sédentaires qu'est appréhendée la mobilité dans ce roman. Ainsi, le lecteur n'est pas invité à suivre le fils cadet sur le chemin des voyageurs. En apparence, ce récit raconte davantage la sédentarité mal vécue par la famille du héros que l'épopée migratoire du personnage mobile. Mis à part quelques déplacements commerciaux effectués par les membres de la famille Chauvin, *La terre paternelle* semble un roman de l'enracinement⁸. Néanmoins, la problématique de la mobilité y est bien présente et apparaît généralement positivement à la lumière des histoires racontées par les personnages qui en font l'expérience. C'est le cas du « vieux Danis, ancien voyageur, âgé de presque soixante et dix ans⁹ », voisin des Chauvin alors qu'ils sont réfugiés en ville, qui aime « raconter au long les prouesses de son jeune temps, et mille et mille épisodes de ses voyages tous plus véridiques les uns que les autres.¹⁰ ». Au travers des récits des voyageurs et des commentaires du narrateur, les protagonistes sédentaires et le lecteur prennent connaissance de représentations du mode de vie nomade.

⁶ André Vanasse, « Introduction »..., p. 14.

⁷ Maurice Lemire, dir. *La vie littéraire au Québec...*, Tome III, p. 413.

⁸ Le roman de Patrice Lacombe est d'ailleurs reconnu pour avoir inauguré le genre du « roman de la terre » ou « roman du terroir » caractérisé par un discours prônant l'immobilisme et la sédentarité des agriculteurs. Il comporte effectivement une mise en garde contre l'abandon du mode de vie rural et expose de sérieuses réserves quant au mode de vie des voyageurs.

⁹ Patrice Lacombe, *La terre paternelle...*, p. 68.

¹⁰ Patrice Lacombe, *La terre paternelle...*, p. 69.

Enfin, le récit se conclut avec le retour de Charles qui s'est enrichi durant son périple nordique et rachète la terre paternelle permettant le retour de la famille à une existence sédentaire, paisible et heureuse. Malgré les apparences, la mobilité n'est donc pas tout à fait condamnée dans ce récit puisque la survie de la famille Chauvin passe en définitive par la réussite du voyage effectué par le fils cadet au pays d'En Haut¹¹.

1.1.3 *Les anciens Canadiens*

Située dans la trame historique des événements de la guerre de Sept Ans, cette œuvre raconte l'histoire d'amis d'enfance, Jules et Arché. La structure du récit est basée sur le mouvement et « les protagonistes passent d'un lieu à un autre à la recherche de nouvelles aventures.¹² ». Fils orphelin d'un militaire écossais, Arché est recueilli par la famille de Jules, fils du seigneur d'Haberville, « capitaine d'un détachement de marine de la colonie¹³ ». L'univers social des deux fils de militaires s'articule autour du manoir familial qui loge, outre les parents et Blanche, la sœur de Jules, « mon oncle Raoul » et le serviteur José. Au cours de leurs pérégrinations, ils croisent plusieurs personnages dont la rencontre rythme le cours du récit, tels que le marin Marcheterre, l'habitant Dumais, la mystérieuse sorcière Marie et quelques Amérindiens.

Dans ce roman qui situe son récit à la fin du XVIII^e siècle, la mobilité est présentée comme un exercice fréquent et gratifiant qui rappelle la force et le courage des premiers seigneurs, militaires et colons, « [c]es hommes, qui avaient passé la moitié de leur vie à bivouaquer dans les forêts pendant les saisons les plus rigoureuses de l'année¹⁴ ». C'est dans ce contexte que les deux amis décident de quitter le manoir pour embrasser la carrière des armes, parce qu'« [i]ls se trouvent l'un et l'autre en situation de manque. Arché veut faire la paix avec son souverain [...]. Jules veut prendre du service

¹¹ L'idée selon laquelle le message du roman *La terre paternelle* ne condamne pas totalement la mobilité et ne garantit pas plus le succès aux sédentaires, malgré le genre « roman du terroir » auquel il est associé, est aussi celle de Réal Ouellet. Voir Réal Ouellet, « Aux origines de la littérature québécoise : nomadisme et indianité » dans Marcato Falzoni, Franca, dir., *La deriva delle Francofonie / atti dei seminari annuali di Letterature Francofone*, Bologne, Editrice CLUEB, juillet 1994, p. 1-32.

¹² Maurice Lemire, dir. *La vie littéraire au Québec...*, Tome III, p. 407.

¹³ Philippe Aubert de Gaspé, *Les anciens Canadiens...*, p. 28.

¹⁴ Philippe Aubert de Gaspé, *Les anciens Canadiens...*, p. 304.

dans l'armée de France pour déployer ses talents sur une scène plus large.¹⁵ ». Les personnages principaux de cette œuvre vivent donc concrètement l'expérience de la mobilité puisqu'ils sont appelés à se déplacer à de multiples reprises sur les routes terrestres et maritimes, improvisées ou balisées. De plus, Aubert de Gaspé intègre à son récit des histoires parallèles et des légendes dans lesquelles aventuriers et forces diaboliques errent et se manifestent sur les routes, accentuant la présence déjà importante de mouvements dans ce roman. La réconciliation des protagonistes et leur rapatriement sur les terres de la famille d'Habreville mettent fin au récit sans pour autant que ce retour à la case départ ne constitue une condamnation de l'exercice de la mobilité, valorisée par le roman.

1.1.4 *Jean Rivard, défricheur et économiste*

Forcé d'abandonner ses ambitions professionnelles et responsable de sa survie financière à la suite du décès de son père, Jean Rivard, jeune homme courageux et persévérant, quitte seul son village natal pour s'établir en terre de colonisation. La nécessité économique qui le pousse à l'aventure sur des chemins incertains récompense les efforts qu'il déploie en faisant naître une ville prospère autour de sa cabane de colon.

Le parcours du héros, pour qui la mobilité est une nécessité et non une finalité, suit en parallèle celui de la société québécoise. Ainsi, dès qu'il en a l'occasion, Jean Rivard crée autour de lui une véritable petite ville, sans pour autant abandonner le travail des champs, comme s'il avait compris que « ce n'est pas la colonisation mais l'industrialisation qui permettrait d'absorber le surplus de population dans les campagnes¹⁶ » québécoises du XIX^e siècle.

Le roman *Jean Rivard* valorise la mobilité en démontrant les avantages que permet la colonisation une fois surmontées les difficultés du défrichement et de

¹⁵ Maurice Lemire, « Introduction », dans Philippe Aubert de Gaspé, *Les anciens Canadiens...*, p. 17.

¹⁶ Paul-André Linteau, René Durocher et Jean-Claude Robert, *Histoire du Québec contemporain...*, Tome I, p. 145.

l'isolement « qui rebutent un grand nombre de colons potentiels.¹⁷ ». Effectivement, les premiers pas de Jean Rivard dans la forêt sont difficiles et ses mouvements sont souvent entravés par de multiples obstacles matériels; arbres à abattre, chutes de neige, absence de routes et de chemins... « il fallait être endurci aux fatigues comme l'était notre défricheur pour tenir ainsi debout toute une longue journée [...], sans presque un instant de repos¹⁸ ». Cette situation précaire est le lot des personnages du roman qui s'aventurent en territoire non défriché. Elle entraîne parfois des conséquences tragiques permettant de critiquer le peu d'aménagement offert aux hommes désirant participer au mouvement de colonisation des nouvelles terres.

Jean Rivard réussit la promotion de son projet de colonisation en attirant près de lui de nombreux personnages à son image, entreprenants et consciencieux, tels que son employé Pierre Gagnon avec qui il partage les peines du défrichement, ses frères, son épouse Louise Routier, et bientôt plusieurs familles. Par contre, il ne fréquente pas d'individus dont le mode de vie est défini par une pratique régulière de la mobilité comme les voyageurs ou les marchands itinérants, par exemple, exception faite d'un ami missionnaire qui finit par s'installer dans la nouvelle ville de Jean Rivard. C'est d'ailleurs dans ces circonstances que prend fin le roman au moment où l'agglomération de Rivardville se développe remarquablement bien. Le rapport du héros à la mobilité demeure ambigu : d'abord porte-étendard du déplacement, inspirant par son exemple l'exil de la région natale, il prône ensuite l'enracinement sur les terres nouvellement défrichées.

1.1.5 *Jeanne la fileuse. Épisode de l'émigration franco-canadienne aux États-Unis*

Alors qu'elle mène une existence paisible et heureuse, entourée des siens dans son village natal, la vie de Jeanne Girard est soudainement bouleversée. Après avoir subi le départ de son frère Jules et de son amoureux Pierre qui ont pris la route des chantiers forestiers, seule solution viable pour contrer le chômage hivernal, Jeanne est surprise par

¹⁷ Paul-André Linteau, René Durocher et Jean-Claude Robert, *Histoire du Québec contemporain...*, Tome I, p. 138.

¹⁸ Antoine Gérin-Lajoie, *Jean Rivard...*, p. 97.

la mort de son père et se retrouve isolée et démunie. Ces bouleversements la placent dans l'urgence d'assurer seule sa survivance économique. Confrontée à cette difficile situation, elle choisit de suivre la famille Dupuis qui se prépare à s'exiler aux États-Unis à la recherche de travail dans les manufactures nord-américaines.

Dans cette narration, plusieurs personnages entretiennent un rapport avec la mobilité mais à des degrés divers. S'il s'agit d'un apprentissage pour Jeanne et son frère, qui avaient jusqu'alors peu voyagé mis à part quelques déplacements en canot et sur la terre ferme à l'intérieur de leur région, il n'en va pas de même pour leur père. Celui-ci a déjà encouru les frais d'une « chasse à l'homme qui dura pendant un an¹⁹ » dans le contexte des rébellions patriotes de 1837-1838. Pierre a quant à lui voyagé en exerçant le métier de bûcheron, expérience qu'il renouvelle en compagnie de Jules, tandis que les membres de la famille Dupuis entraînent Jeanne dans un exil temporaire aux États-Unis. Dans ce roman, la mobilité s'exerce donc à petite, moyenne et grande échelle, entre la rivière locale et les États-Unis en passant par les terres nordiques des bûcherons. Le déplacement y apparaît comme une nécessité pour les personnages qui en font l'expérience²⁰. D'ailleurs, l'auteur ne cache pas ses intentions de sensibiliser le lecteur, par le biais de son oeuvre, aux causes de l'émigration massive des Québécois en direction des États-Unis lors de la deuxième moitié du XIX^e siècle. La responsabilité de cet exode revient selon lui à l'inaction des autorités gouvernementales pour améliorer les conditions de vie de leurs concitoyens.

Le récit de *Jeanne la fileuse* prend fin avec le retour de Jules et de Pierre qui, après avoir passé l'hiver dans les bois, retrouvent Jeanne aux États-Unis. Cette dernière retourne alors dans son village natal pour s'y installer en compagnie de son amoureux

¹⁹ Honoré Beaugrand, *Jeanne la fileuse...*, p. 151.

²⁰ Dans *Jeanne la fileuse* les personnages qui se déplacent le font pour fuir une situation difficile; plus le cas est critique (chasse à l'homme, survie alimentaire), plus le déplacement est considérable. Il mène généralement vers les États-Unis qui apparaissent comme une terre d'accueil. Il n'est pas étonnant de retrouver cette représentation de la mobilité apparaissant comme une réponse à une situation contraignante dans une oeuvre qui porte une grande attention aux causes de l'émigration canadienne-française aux États-Unis.

tandis que son frère demeure dans l'État voisin avec sa nouvelle épouse, une émigrante québécoise.

1.1.6 *L'affaire Sougraine*

L'affaire Sougraine raconte une histoire rocambolesque dans laquelle Sougraine, un Amérindien accusé du meurtre de son épouse, revient hanter après plusieurs années d'exil Elmire Audet, une femme qu'il a jadis amenée avec lui dans l'Ouest. Entre temps, Elmire s'est remariée, a adopté une orpheline, Léontine, et est devenue une bourgeoise qui occupe principalement son temps à briller auprès de la société de Québec.

L'intrigue se complique lorsque Elmire organise un bal auquel elle invite des Amérindiens de passage dans la ville pour impressionner ses convives. C'est à ce moment qu'elle reprend bien malgré elle contact avec Sougraine et son passé trouble qu'elle souhaite évidemment cacher à son nouvel entourage. À ce bal se présentent les principaux protagonistes du récit qui se divisent en deux camps selon qu'ils soient bienveillants ou hostiles au bonheur de Léontine. Parmi les débonnaires se retrouvent Longue-Chevelure, bel et mystérieux Amérindien qui parcourt depuis des années villes et plaines à la recherche d'un enfant perdu; Rodolphe, jeune étudiant en médecine et amoureux de Léontine qui partage ses sentiments; les Duplessis, couple de philanthropes politiquement influents et Ida, une copine complice et confidente de l'orpheline. Du côté adverse figurent l'avare notaire Vilbertin qui manigance pour forcer Léontine à l'épouser; le ministre Le Pêcheur, prétendant de la jeune fille, qui s'intéresse davantage à la fortune du père qu'aux charmes de sa promise et les parents adoptifs qui souhaitent bonifier leur capital politique et financier en choisissant stratégiquement le futur époux de leur protégée.

L'intrigue de ce roman donne lieu à un chassé-croisé qui brouille les pistes et complique les rapports qu'entretiennent les personnages entre eux à travers des temps et des lieux différents. Le récit met en opposition le mode de vie nomade et sédentaire au travers du personnage d'Elmire Audet qui passe de vagabonde à bourgeoise établie et en

confrontant la réalité des Amérindiens avec celle des notaires, médecins et politiciens de Québec qui convoitent tous, à différents niveaux, le cœur de Léontine. C'est le mode de vie des personnages qui définit les raisons, les conditions et l'échelle géographique de leurs multiples déplacements.

1.1.7 *L'enfant perdu ou Pierre Cholet*

Ce roman est consacré à l'histoire de Pierre Cholet, kidnappé vers l'âge de cinq ans par un colporteur, qui parcourt sans relâche le Québec à la recherche de ses parents. Quelques jours à peine après son enlèvement il est revendu, avec son frère et son cousin, eux aussi victime du rapt, au capitaine d'un bateau transatlantique qui les prend sous son aile et les amène avec lui. C'est dans ces circonstances que Pierre Cholet devient matelot durant quelques années, assez longtemps pour survivre à deux naufrages, jusqu'à ce qu'il arrive à s'enfuir de ce milieu difficile où il souffre de solitude et se sent exploité. Ayant enfin réussi à déserter le navire accosté dans la région du Labrador, Pierre Cholet retrouve sa liberté. Commence alors pour lui un long voyage qui le mène sur les routes du Québec, à travers les villes, les campagnes et les forêts. Se déplaçant généralement à pied, il parcourt le territoire de la Gaspésie à l'Outaouais, exerçant en chemin divers métiers en alternance avec la quête qui lui permettent de subvenir à ses besoins.

Poussé par le besoin viscéral de retrouver les auteurs de ses jours, Pierre Cholet relève les multiples obstacles qui se dressent sur sa route : faim, froid, engelures et pauvreté. Son parcours permet d'apprécier une variété de représentations de la mobilité à travers la description des conditions de voyage et des relations entre nomades et sédentaires particulièrement riches de détails intéressants. Personnage quasi continuellement en mouvement, il croise sur son chemin une multitude de gens à qui il explique qu'il est « un enfant perdu²¹ », raconte son histoire et demande l'hospitalité. Il s'attire la sympathie de la plupart des sédentaires qu'il rencontre, touchés par sa mauvaise fortune. C'est au moment où Pierre semble se résigner à ne jamais revoir les siens qu'il les retrouve, mettant un terme à ses pérégrinations en apparence sans fin.

²¹ Jean-Baptiste Proulx, *Pierre Cholet...*, p. 113.

La forme narrative de ce roman permet au lecteur de suivre le héros pas à pas sur les routes et d'observer la mobilité sous le regard critique d'un personnage itinérant qui offre un riche éventail de représentations de mobilité.

1.1.8 *Les mystères de Montréal*

Ce roman présente des personnages originaux dont les déplacements sont motivés par une série d'intrigues entourant l'enquête de Caraquette, notaire chargé de retrouver l'héritier d'une importante fortune. Au cœur du récit évoluent les membres de la famille Brind'amour, aussi appelée Sansfasons, comptant Ursule, la fille aînée aimée de Bénoni et de Cléophas, « conducteur de petits chars »; la mère et le « poupa », « l'un des charretiers qui roulent à la *stand* du carré Jacques-Cartier²² » et enfin Ti-Pite, le cadet qui « [traîne] les rues de Montréal et [gagne] sa vie à vendre des *Star*, des *Patrie* et des *Courrier de Montréal*²³ ». À cette galerie de personnages il importe d'ajouter le comte et la comtesse de Bouctouche, en fuite depuis qu'ils sont suspectés par le notaire Caraquette de cacher à leur profit l'identité de l'héritier recherché.

Mettant en lumière avec humour les conséquences des disparités économiques de ses protagonistes, ce roman est porté par les déplacements des personnages. Alors que les plus démunis travaillent à conduire des attelages, arpentent les rues de Montréal pour trouver un boulot ou mieux encore un moyen de faire rapidement fortune, les nantis s'enfuient à la campagne pour échapper aux regards du notaire trop curieux qui les traque partout. S'opère alors un chassé-croisé entre les personnages doublé d'une série d'allers-retours entre l'univers fortuné des comtes fuyards et celui plus poussiéreux de la famille Brind'amour. En train, à pied et en carriole, les personnages s'entrecroisent physiquement sur les routes et se rejoignent soudainement dans leurs projets réciproques.

La revue des personnages romanesques usagers de la route, de même que la description des situations dans lesquelles ils vivent l'exercice de la mobilité, permettent

²² Hector Berthelot, *Les mystères de Montréal...*, p. 100.

²³ Hector Berthelot, *Les mystères de Montréal...*, p. 84.

de constater qu'ils entretiennent une multitude de rapports avec cette activité. Ainsi, la mobilité apparaît tour à tour comme un élément de construction identitaire, un moyen pour combler des besoins, une façon d'exprimer le passage du temps et l'avènement du changement, une manière d'entrer en contact avec l'intimité ou l'altérité, d'afficher ses moyens financiers, de codifier les relations de sociabilité, d'exercer un travail, de retrouver des êtres chers, de s'adapter aux transformations sociales en cours, etc. L'étude de ces manifestations de mobilité variées offre des angles d'analyse intéressants permettant d'éclairer l'univers mental des romanciers québécois du XIX^e siècle.

1.2. FIGURES TYPES DE LA MOBILITÉ : LE MODE DE VIE MOBILE CONTRIBUTANT À DÉFINIR L'IDENTITÉ

Les romans étudiés mettent en scène des personnages chez qui l'exercice de la mobilité contribue à définir l'identité. La manière dont les romanciers décrivent certains types de personnages nomades plaçant la mobilité au cœur de leur mode de vie (bûcherons et voyageurs, mendiants, colporteurs et autres marchands ambulants, et capitaines de bateaux) donne de ceux-ci l'image d'hommes, forts et courageux, souvent mystérieux et parfois déviants ou marginaux mais généralement porteurs d'un savoir particulier transmis par l'oralité. Cette identité se construit notamment en comparaison avec la condition des sédentaires.

L'aller-retour entre le texte des romans et le contexte historique de leur rédaction permet de questionner le sens que donnent les personnages à la mobilité au sein des œuvres romanesques étudiées. Plus particulièrement, l'image que se font les personnages sédentaires de leurs congénères nomades, le discours de ces derniers sur leur condition et le rôle qui leur est accordé dans les romans contribuent à mettre en lumière des représentations du rapport à la mobilité entretenues par les romanciers québécois du XIX^e siècle.

1.2.1 Les nomades du Nord : les bûcherons et les voyageurs

Personnages caractérisés par un mode de vie nomade, les bûcherons et les voyageurs sont des acteurs importants de l'histoire et de l'imaginaire du Québec et sont présents dans cinq des huit romans étudiés²⁴. Il s'agit pour la plupart de jeunes hommes²⁵, « fils des agriculteurs des vieilles paroisses dont la présence sur les fermes est moins nécessaire pendant l'hiver²⁶ », dont la fréquence et le rythme des déplacements sont dictés par l'alternance des saisons. Alors que les bûcherons quittent leurs lieux de résidence à l'automne, travaillent tout l'hiver pour ne revenir à leur domicile qu'au printemps²⁷, les voyageurs peuvent séjourner plusieurs années en forêt sans revenir au sein de leur communauté. Ces travailleurs sont contraints d'accepter ces emplois éloignés des régions peuplées en raison de la diminution des possibilités de travail en agriculture causée par une modernisation dans ce domaine²⁸.

Dans les romans étudiés, les bûcherons et les voyageurs exercent une certaine force d'attraction sur les personnages sédentaires, à qui ils inspirent généralement admiration et respect en raison des qualités de force et de courage qui leur sont d'emblée accordées. Le cas le plus éloquent est probablement celui du jeune Charles Chauvin qui, après avoir entendu des voyageurs raconter leurs impressionnantes aventures, choisit de quitter la terre paternelle pour endosser le costume des nomades engagés dans les forêts du Nord²⁹. Il est alors grandement impressionné et ressent ce « respect que l'on est

²⁴ *L'Influence d'un livre, La terre paternelle, Jean Rivard, Jeanne la fileuse et Pierre Cholet.*

²⁵ « Une grande partie de cette main-d'œuvre salariée était constituée d'hommes célibataires et d'adolescents; rarement y retrouvait-on des garçons de moins de seize ans et des hommes de plus de quarante-cinq ans. En général, les hommes mariés ne travaillaient en forêt que si leurs fils étaient trop jeunes pour le faire », dans John A. Dickinson et Brian Young, *Brève histoire socio-économique...*, p. 197.

²⁶ Paul-André Linteau, René Durocher et Jean-Claude Robert, *Histoire du Québec contemporain...*, Tome I, p. 151.

²⁷ Paul-André Linteau, René Durocher et Jean-Claude Robert, *Histoire du Québec contemporain...*, Tome I, p. 151.

²⁸ « Les historiens Jean Hamelin et Yves Roby ont d'ailleurs émis l'hypothèse que la modernisation de l'agriculture libère de la main-d'œuvre et que celle-ci n'a d'autre choix que d'émigrer pour survivre », dans Paul-André Linteau, René Durocher et Jean-Claude Robert, *Histoire du Québec contemporain...*, Tome I, p. 37.

²⁹ Patrice Lacombe, *La terre paternelle...*, p. 33.

toujours prêt à accorder à ceux qui ont couru les plus grands hasards et affronté les plus grands dangers³⁰ ».

Les plus jeunes voyageurs du Nord portent jusque dans leur physionomie des qualités qui attirent l'attention : Saint-Céran est « d'une belle taille et sa mise, très recherchée; les traits de son visage, d'une beauté rare³¹ », Charles Chauvin est « dans la fleur de l'âge, à la taille élancée, et de bonne mine³² » alors que Pierre Montpétel a « une figure mobile et passionnée [exprimant] la supériorité de l'intelligence³³ ».

Les bûcherons et les voyageurs, intimement associés à l'oralité, jouissent d'un statut particulier puisqu'ils agissent à la fois comme sujets et agents de transmission d'anecdotes, contes et légendes mettant en valeur divers épisodes de voyages en terre nordique. Leurs talents de conteurs sont souvent sollicités lors de rassemblements. À la manière du père Ducros racontant la légende de *Rose Latulipe* dans *l'Influence d'un livre*³⁴, ils deviennent généralement les principaux protagonistes des histoires « de combats d'homme à homme, de traits de force et de hardiesse, de naufrages, de marches longues et pénibles avec toutes les horreurs du froid et de la faim³⁵ » qu'ils transmettent « avec une chaleur, une originalité caractéristique³⁶ » pour le plus grand plaisir de leurs auditeurs.

Néanmoins, une forme de mystère entoure le mode de vie de ces nomades et contribue à placer certains de ces personnages romanesques en marge de la normalité, laissant supposer que leur expérience de mobilité puisse les rendre déviants et incompatibles avec la réalité sédentaire. Cette représentation s'exprime clairement sous la plume de Patrice Lacombe qui affirme dans son roman *La terre paternelle* que les voyageurs reviennent « incapables, pour la plupart, de cultiver la terre ou de s'adonner à

³⁰ Patrice Lacombe, *La terre paternelle...*, p. 34.

³¹ Philippe Aubert de Gaspé fils, *L'influence d'un livre...*, p. 45.

³² Patrice Lacombe, *La terre paternelle...*, p. 73.

³³ Honoré Beaugrand, *Jeanne la fileuse...*, p. 82.

³⁴ Philippe Aubert de Gaspé fils, *L'influence d'un livre...*, p. 57-66.

³⁵ Patrice Lacombe, *La terre paternelle...*, p. 33.

³⁶ Patrice Lacombe, *La terre paternelle...*, p. 34.

quelque autre métier sédentaire profitable pour eux et utile à leurs concitoyens³⁷ ». Cette dénonciation du nomadisme repose probablement sur l'idée que les travailleurs nomades « échappe[nt] aux attaches terriennes et donc à la stabilité sociale voulue pour les territoires de colonisation³⁸ ». Elle sert de mise en garde adressée au lecteur sédentaire contre un mode de vie qui peut sembler attrayant, moussé par le discours de travailleurs ayant choisi d'évoluer dans un mode de vie non-conventionnel. Dans l'ensemble, les romans étudiés offrent donc un portrait mitigé des bûcherons et des voyageurs, composé de vertus et de « vices grossiers contractés dans ces pays³⁹ », tels que la fréquentation illégitime de femmes et la consommation d'alcool⁴⁰.

1.2.2 Le porte-à-porte des mendiants

Pauvreté et itinérance sont des phénomènes présents et préoccupants au sein de la société québécoise du XIX^e siècle et, si seulement trois des huit romans étudiés mettent en scène un personnage mendiant⁴¹, toutes les œuvres choisies s'y attardent à divers degrés. Dans l'ensemble des sociétés occidentales, l'inquiétude inspirée par l'errance des pauvres est en croissance au cours du XIX^e siècle et divers projets sont tentés pour contrer l'émergence du vagabondage⁴². Il semble que les romanciers ne soient pas en reste et laissent transparaître au travers de leurs œuvres un intérêt pour ce sujet marquant de leur époque.

³⁷ Patrice Lacombe, *La terre paternelle...*, p. 35.

³⁸ Bernard Proulx, *Le roman du territoire*, Montréal, Université du Québec à Montréal, 1987, p. 65-66.

³⁹ Patrice Lacombe, *La terre paternelle...*, p. 35.

⁴⁰ Une épouse qui attend plusieurs années le retour de son mari parti « courailler » les terres du Nord le soupçonne d'infidélité dans *Pierre Cholet* (p. 120) alors que les romans *La terre paternelle* et *Jeanne la fileuse* leur attribuent une forte consommation d'alcool sur laquelle ils portent un regard différent; alors que le premier dénonce les excès de consommation le second souligne l'attitude de « bons vivants » de ce type de personnages.

⁴¹ *L'influence d'un livre, Les anciens Canadiens et Pierre Cholet.*

⁴² Marcela Aranguiz, *Vagabonds et sans abris à Montréal : perception et prise en charge de l'errance, 1840-1925*, Montréal, Regroupement des chercheurs-chercheuses en histoire des travailleurs et travailleuses du Québec, 2000.

Par définition, à cause de son mode de vie itinérant, le quêteux⁴³ est un personnage indissociable de la mobilité. Dans la littérature romanesque étudiée, il partage les caractéristiques communes aux personnages dont l'identité se définit par les habitudes de déplacement : une forme de savoir nomade qui se transmet par l'oralité, la force physique, une aura de mystère et une certaine marginalité. Ainsi, Rodrigue, vieillard mendiant de *L'influence d'un livre*, incarne cette représentation du quêteux : facilement reconnaissable puisqu'il est « nullement nécessaire d'avoir remarqué sa besace, près de lui, pour le classer parmi les mendiants⁴⁴ », il est « de la plus haute stature⁴⁵ » et sa démarche de pénitence inspire aux autres personnages « un certain respect⁴⁶ » qui lui permet d'obtenir l'attention générale lorsqu'il raconte l'histoire de sa vie⁴⁷. C'est aussi le cas de Pierre Cholet, personnage principal du roman éponyme, qui demande fréquemment gîte et repas lorsqu'il erre sur les routes à la recherche de ses parents. Les sédentaires qui lui ouvrent la porte ont souvent comme première réaction de craindre ce « passant aussi bizarrement accoutré, sale, noir, couvert d'huile⁴⁸ », mais la plupart finissent par le laisser entrer chez eux, le nourrir et le loger en échange du récit de ses aventures vagabondes. Puisqu'il est jeune et fort, on lui offre parfois de participer aux travaux de la ferme en échange d'un logis temporaire⁴⁹.

Les personnages quêteux, dans les romans étudiés, jouissent pour la plupart d'un sentiment de sympathie et d'ouverture de la part de leurs hôtes⁵⁰. C'est notamment le cas

⁴³ « Tantôt amuseur public, conteur, musicien, tantôt courrier privé, colporteur de nouvelles, parfois guérisseur, souvent vagabond et jeteur de sorts, le quêteux arpente les routes de la campagne québécoise allant de maison en maison pour demander son pain. Le quêteux, ce mendiant itinérant est un personnage familier du Québec rural traditionnel », dans Sylvie Dion, « Le quêteux ou l'itinéraire d'un itinérant », dans Antonio Gomez-Moriana et Catherine Poupeney Hart, *Parole exclusive, parole exclue, parole transgressive. Marginalisation et marginalité dans les pratiques discursives*, Longueuil, Les Éditions du Préambule Inc., 1990, p. 317.

⁴⁴ Philippe Aubert de Gaspé fils, *L'influence d'un livre...*, p. 91.

⁴⁵ Philippe Aubert de Gaspé fils, *L'influence d'un livre...*, p. 91.

⁴⁶ Philippe Aubert de Gaspé fils, *L'influence d'un livre...*, p. 92.

⁴⁷ Le chapitre consacré au récit du quêteux Rodrigue porte le titre de « L'homme de Labrador (Légende canadienne) » dans Philippe Aubert de Gaspé fils, *L'influence d'un livre...*, p. 91-101.

⁴⁸ Jean-Baptiste Proulx, *Pierre Cholet...*, p. 89.

⁴⁹ On lui répond notamment « je ne fais pas la charité aux paresseux. Vous êtes jeunes, travaillez. [...] Allez dans la cour et bûchez du bois », dans Jean-Baptiste Proulx, *Pierre Cholet...*, p. 108.

⁵⁰ « Les récits légendaires québécois tiennent un discours paradoxal sur le quêteux. Ils recommandent d'accorder l'hospitalité au quêteux, mais c'est la peur qui inspire ce commandement », dans Sylvie Dion,

du quêteux Rodrigue dans *L'influence d'un livre* et du héros de *Pierre Cholet* qui bénéficient généralement d'un accueil empreint de respect et de considération malgré leur mode de vie hors norme. Tout en conservant les caractéristiques propres aux personnages mobiles, « [l]e quêteux que l'on reçoit à sa table est à peine marginal en dépit du fait qu'il demeure un mendiant, un pauvre.⁵¹ ».

Néanmoins, comme dans les légendes et les contes québécois qui portent un regard méfiant sur les quêteux⁵², colporteurs et autres individus errant sur les routes, certains personnages sédentaires mis en scène dans les romans étudiés craignent leur rencontre. Lors de l'une de ses nombreuses demandes d'hospitalité, Pierre Cholet est reçu par une femme qui, l'apercevant dans ses haillons, « est tombée en syncope, sans connaissance aucune⁵³ ». Son mari, lui aussi apeuré, se presse d'asséner des coups à Pierre jusqu'à ce qu'il quitte les lieux. La présence de forces diaboliques qui apparaissent dans les contes, légendes et romans rédigés au XIX^e siècle sous la forme de personnages itinérants, que les sédentaires croisent sur leur chemin ou à qui ils offrent généreusement mais naïvement l'hospitalité, contribue à entretenir chez les personnes sédentaires la méfiance à l'égard des passants et des inconnus rencontrés sur la route⁵⁴. *Les anciens Canadiens* et *L'influence d'un livre* intègrent des légendes à l'intérieur desquelles le diable s'impose comme un personnage mobile qui perturbe l'existence des sédentaires en pénétrant dans leurs demeures⁵⁵.

Faits divers et récits légendaires ou la transgression racontée, Thèse de Ph.D. (Littérature comparée), Université de Montréal, 1991, p. 162.

⁵¹ Sylvie Dion, « Le quêteux ou l'itinéraire d'un itinérant »..., p. 317.

⁵² « Plus qu'un simple récit visant à divertir un auditoire, la légende exploite les valeurs morales du groupe en mettant en lumière tantôt un exemple à suivre, un modèle d'individu, tantôt un contre-exemple, un comportement déviant à éviter à tout prix. [...] Dans les récits légendaires québécois les relations harmonieuses entre l'hôte et le quêteux sont plutôt rares. », dans Sylvie Dion, « Le quêteux ou l'itinéraire d'un itinérant »..., p. 319-320.

⁵³ Jean-Baptiste Proulx, *Pierre Cholet...*, p. 90.

⁵⁴ « En montrant la vie telle qu'elle est vécue, dans le village et sur les routes, les contes contribuent à guider les paysans. Ils tracent les chemins du monde et démontrent qu'il est absurde d'espérer autre chose que la cruauté dans un ordre social cruel. », dans Robert Darnton, *Le grand massacre des chats...*, p. 41.

⁵⁵ Les deux légendes de *L'influence d'un livre* présentent des situations dans lesquelles le diable rend visite à ses victimes. Dans « L'étranger (Rose Latulipe) » il demande l'hospitalité au père de Rose lors d'une fête qui a lieu chez lui alors que dans le récit du quêteux Rodrigue ou « L'homme de Labrador (Légende canadienne) », le diable s'immisce dans le refuge de sa victime. Aussi, « l'ami José [qui] a toujours une légende prête à raconter à propos » (p. 110), dans *Les anciens Canadiens*, explique notamment comment

Les romanciers offrent donc des représentations diverses de la mobilité au travers de leurs personnages itinérants et la frontière entre l'acceptation et le rejet demeure ténue. L'interaction difficile qui s'installe entre les divers types de personnages résulte en quelque sorte de la « confrontation de deux pouvoirs : le pouvoir domestique, [illustré comme transparent est] représenté par l'hôte propriétaire et sédentaire, et le pouvoir sauvage, [nécessairement ambigu,] représenté par le quêteux, nomade, étranger et solitaire⁵⁶ ».

Les romans qui ne présentent pas de personnage quêteux abordent tout de même la problématique de la pauvreté errante comme une menace qui guette les personnages et contre laquelle ils luttent. *La terre paternelle* place la famille Chauvin à la frontière de la mendicité à la manière de Jeanne au décès de son père dans *Jeanne la fileuse* et des personnages de la famille Brind'amour dans *Les mystères de Montréal*. Le héros de *Jean Rivard* est fier de dire que « grâce aux soins qu'[on] se donne pour procurer du travail aux pauvres, l'oisiveté est inconnue [dans sa ville]. Aussi n'avons-nous pas un seul mendiant dans toute la paroisse de Rivardville.⁵⁷ ». Et *L'affaire Sougraine* met en scène le couple Duplessis qui œuvre auprès des démunis. Reflet des préoccupations de l'époque, la mobilité vagabonde est donc bien présente au sein des romans québécois du XIX^e siècle.

1.2.3 Colporteurs et autres marchands ambulants

Les colporteurs, ou marchands ambulants, sont essentiellement des individus qui se déplacent sur les routes pour offrir des produits aux sédentaires. Leur nombre est en pleine croissance dans le Québec du XIX^e siècle alors que l'industrialisation et l'urbanisation nécessitent une réorganisation des modalités commerciales⁵⁸. Ces vendeurs itinérants se trouvent en milieu urbain et rural. Compte tenu de la pauvreté relative de

son père a fait la rencontre importune du fantôme de la Corriveau en pleine nuit alors qu'il rentrait chez lui (p. 50).

⁵⁶ Sylvie Dion, « Le quêteux ou l'itinéraire d'un itinérant »..., p. 337.

⁵⁷ Antoine Gérin-Lajoie, *Jean Rivard...*, p. 450.

⁵⁸ Serge Jaumain, « Contribution à l'histoire comparée : les colporteurs belges et québécois au XIX^e siècle », *Histoire Sociale – Social History*, 20 (mai-may 1987), p. 49-77, p. 57.

plusieurs d'entre eux, et plus particulièrement dans les campagnes, ils sont parfois difficiles à distinguer des quêteux qui sollicitent gîte et couvert sans nécessairement procéder à un échange de biens. Les romans étudiés reflètent bien la situation du commerce itinérant dans la société québécoise du XIX^e siècle⁵⁹, mais les personnages qui exercent cette profession sont généralement secondaires⁶⁰.

Deux personnages principaux occupent néanmoins des emplois apparentés au colportage. Le père Chauvin dans *La terre paternelle* et Jeanne dans *Jeanne la fileuse* le font pour survivre économiquement, ce qui correspond à la situation historique de la société québécoise du XIX^e siècle dans laquelle « le colportage représente [...] la profession de la dernière chance. C'est une mince bouée de sauvetage à laquelle [on] s'accroche pour échapper à une situation plus misérable encore.⁶¹ ». En ce qui concerne le père Chauvin, il passe de l'état d'agriculteur prospère faisant « l'exportation du surplus des produits de la ferme⁶² » vers Montréal à l'aide d'« une voiture chargée de toutes sortes de denrées⁶³ » à celui de porteur d'eau qui consiste à « revendre de porte en porte⁶⁴ » l'eau puisée dans le fleuve. La déchéance financière de la famille force le père à s'adonner au métier de marchand ambulancier qui est présenté comme une épreuve supplémentaire à son malheur⁶⁵. Jeanne se trouve quant à elle dans une situation fort semblable alors qu'elle est contrainte d'offrir ses services aux fermiers du village, se trouvant sans ressource au lendemain de la mort de son père. Le père Chauvin et Jeanne ont en commun d'être les seuls personnages principaux occupant un emploi de commerce

⁵⁹ Ils se trouvent dans *L'influence d'un livre, La terre paternelle, Jean Rivard, Jeanne la fileuse, Pierre Cholet et Les mystères de Montréal*.

⁶⁰ Dans *L'influence d'un livre*, le lecteur n'a pas la chance de faire la connaissance du colporteur Guillemette puisqu'il est rapidement assassiné par son hôte. Le marchand de *Jean Rivard* n'est qu'un jeune parmi d'autres lors d'une danse et le colporteur de *Pierre Cholet* déclenche l'intrigue du roman en kidnappant des enfants mais disparaît du scénario sitôt son geste posé.

⁶¹ Serge Jaumain, « Contribution à l'histoire comparée : les colporteurs belges et québécois au XIX^e siècle »..., p. 64.

⁶² Patrice Lacombe, *La terre paternelle...*, p. 30.

⁶³ Patrice Lacombe, *La terre paternelle...*, p. 30.

⁶⁴ Patrice Lacombe, *La terre paternelle...*, p. 59.

⁶⁵ Plusieurs symboles présents dans le roman permettent une représentation dramatique de la condition du marchand itinérant, en comparaison avec la situation de la famille rurale qui prévaut dans la première partie de l'œuvre. C'est notamment le cas de la description des chevaux utilisés pour le commerce agricole qui sont robustes et puissants, faisant l'orgueil de leurs propriétaires et celui du père porteur d'eau qui est faible et frêle, suffisant à peine au travail.

itinérant qui est présenté dans ces deux cas comme une situation éprouvante mais temporaire.

Parmi les romans étudiés, *Pierre Cholet* et *L'influence d'un livre* sont les seuls qui mettent en scène des personnages réellement identifiés comme colporteurs et les portraits qu'ils en dressent s'opposent diamétralement⁶⁶. Dans le premier cas, le personnage principal de *Pierre Cholet* est enlevé à l'âge de cinq ans par un marchand de passage chez ses parents après que sa mère se soit moquée de celui-ci en lui faisant débiller toute sa marchandise malgré son intention de ne rien acheter⁶⁷. En scénarisant un colporteur kidnappeur d'enfants, l'auteur mobilise la symbolique des contes et légendes et met en garde le lecteur contre ce personnage inquiétant qu'est l'inconnu errant. De cette manière, le geste vengeur du colporteur rappelle que le nomade a un certain pouvoir dans sa relation avec les sédentaires. Dans le deuxième cas, *L'influence d'un livre* présente le colporteur Guillemette violemment assassiné par son hôte déséquilibré après que ce dernier eut insisté pour lui offrir gîte et couvert. De plus, contrairement à la situation mise en scène dans *Pierre Cholet*, le colporteur est ici connu de la communauté et c'est le sédentaire assassin qui est nouvellement installé dans la région. Par rapport à *Pierre Cholet*, *L'influence d'un livre* renverse les rôles en laissant tomber le caractère menaçant du personnage itinérant, traçant de lui le portrait de victime plutôt que d'agresseur, rôle réservé dans ce cas au sédentaire. Contradictoires dans leur identification des dangers de la mobilité marchande, les représentations de colporteurs présentes au sein de ces romans partagent néanmoins l'idée que les « bons » nomades sont généralement connus de la communauté alors que les « mauvais » sont des étrangers⁶⁸. Ils laissent aussi tous deux planer un mystère sur le mode de vie de ces personnages qui servent le récit par leur présence momentanée pour ensuite quitter rapidement la trame du roman.

⁶⁶ Le rôle du colporteur dans *Jean Rivard* est très limité et n'est pas pris en considération dans l'analyse.

⁶⁷ Jean-Baptiste Proulx, *Pierre Cholet...*, p. 7.

⁶⁸ Cette conception du personnage errant est présente dans les contes et légendes québécois. Voir Sylvie Dion, « Le quêteux ou l'itinéraire d'un itinérant »..., p. 342.

1.2.4 Capitaines des routes maritimes

Seuls trois des romans étudiés mettent en scène des capitaines de bateaux et la présentation de ceux-ci offre un portrait comparable d'une œuvre à l'autre⁶⁹. Ces capitaines partagent plusieurs des attributs donnés par les romanciers aux personnages mobiles tels que la force physique, le courage et une certaine part de marginalité, à la manière du capitaine Clenricard qui est « d'une haute stature, et [a] quelque chose de repoussant et de féroce dans les traits; ses immenses sourcils croisés, au-dessus de son nez aquilin, le [faisant] paraître comme constamment occupé d'une arrière pensée⁷⁰ ». Si ce personnage se montre quelques fois agressif et contrôlant, il fait aussi preuve de générosité envers Charles Amand qu'il sauve de la noyade en mer et à qui il offre des moyens de subsistance.

Il est permis de supposer que dans les œuvres choisies, la force de caractère qui apparaît comme un trait commun aux capitaines s'explique par les situations de rivalité entre navires, leur position de chef et les fréquents naufrages décrits dans les romans. Cette impression se dégage du roman *Pierre Cholet* alors que le héros, kidnappé puis engagé comme matelot « pour faire des voyages de longscours [*sic*], et pour prendre le collier de misère⁷¹ » est confronté à deux naufrages en quelques années seulement. Les conditions de travail maritime décrites dans ce roman laissent entendre que « le marin ne connaît pas de bon temps⁷² ». Ces capitaines sont aussi des personnages associés à l'oralité puisqu'ils ont souvent, à la manière des voyageurs, une histoire rocambolesque à raconter. C'est le cas de Marcheterre, « [c]e vieux loup de mer, toujours froid, toujours calme [même] en présence d'un danger qui glaçait d'effroi les hommes les plus intrépides⁷³ » qui aime bien raconter « une petite aventure de [sa] vie de marin⁷⁴ » à son public attentif.

⁶⁹ *L'influence d'un livre, Les anciens Canadiens et Pierre Cholet.*

⁷⁰ Philippe Aubert de Gaspé fils, *L'influence d'un livre...*, p. 112.

⁷¹ Jean-Baptiste Proulx, *Pierre Cholet...*, p. 23.

⁷² Jean-Baptiste Proulx, *Pierre Cholet...*, p. 43.

⁷³ Philippe Aubert de Gaspé, *Les anciens Canadiens...*, p. 76.

⁷⁴ Philippe Aubert de Gaspé, *Les anciens Canadiens...*, p. 99.

1.3. PERSONNAGES ROMANESQUES SUR LA ROUTE : QUELQUES MANIFESTATIONS IDENTITAIRES DANS UN CONTEXTE DE MOBILITÉ

Il n'est pas étonnant de constater que dans les romans québécois du XIX^e siècle la mobilité constitue une affaire d'hommes. Il est néanmoins intéressant d'observer de quelle manière les œuvres étudiées caractérisent les genres masculin et féminin. La relation identitaire que certains personnages entretiennent par rapport à leur moyen de transport qui souligne leurs qualités viriles, et le rôle joué par les femmes dans l'exercice de la mobilité renseignent le lecteur sur les codes régissant les relations de genre entretenues dans les romans étudiés. Une lecture attentive permet aussi de constater que la description des moyens de transport possédés par les personnages des romans étudiés agit comme indicateur de l'identité socioéconomique de ceux-ci et apparaît ainsi comme une manière de les situer dans l'univers social.

1.3.1 La mobilité et la codification des genres

Si les œuvres romanesques rédigées au Québec durant le XIX^e siècle s'adressent plus particulièrement à un public féminin⁷⁵, la mobilité demeure plutôt une expérience masculine. Les quelques femmes qui font l'expérience du déplacement le font accompagnées de partenaires masculins. C'est donc au travers des relations interpersonnelles qu'entretiennent les personnages entre eux que naît une représentation de la mobilité révélatrice de son rôle de « construction sociale des identités sexuées⁷⁶ ».

La description que font les romanciers des personnages masculins définissant leur identité par le biais de la mobilité est éloquente. Ainsi, confiné en forêt l'hiver à cause de ses activités de défrichage, coupé du monde, Jean Rivard réfléchit à ce que sa position l'empêche de vivre auprès de ceux qu'il aime. Il se rappelle alors que chez les siens c'est

⁷⁵ Les femmes, responsables de l'éducation de la famille, consomment plus de littérature que les hommes et forment probablement le public visé par les romanciers. Voir Manon Brunet, « Les femmes dans la production de la littérature francophone du début du XIX^e siècle québécois », dans Claude Galarnéau et Maurice Lemire, dir. *Livre et lecture au Québec (1800-1850)*, Québec, Institut québécois de recherche sur la culture, 1988, p. 176.

⁷⁶ Ollivier Hubert, « Féminin/masculin : l'histoire du genre », *Revue d'histoire de l'Amérique française*, 4 (printemps 2004), p. 474.

l'époque où « les jeunes gens [promènent] leurs blondes, les hommes mariés [étalent] par les chemins leurs beaux attelages, leurs beaux chevaux, leurs belles *carrioles*⁷⁷ ». Ce personnage souffre de ne pouvoir participer à l'exhibition par les hommes de leurs montures et se sent diminué dans son identité. Cette activité sociale toute masculine, présentée comme un divertissement hivernal de choix, est aussi décrite dans le roman *Jeanne la fileuse* : « [I]es chemins étaient lisses comme une glace de Venise. Aussi, fallait-il voir si les fils des fermiers à l'aise des paroisses du fleuve, se plaisaient à « pousser » leurs chevaux fringants, qui passaient comme le vent au son joyeux des clochettes de leurs harnais argentés⁷⁸ ».

L'attitude des personnages masculins lors des déplacements, par rapport au genre féminin, révèle une quête identitaire et fait de la maîtrise de la mobilité un attribut de virilité. Ainsi, le jeune José passant chercher sa bien-aimée pour la mener à une fête souffre des commentaires de son futur beau-père qui, inquiet par les mauvaises conditions routières, remet en question le déplacement des amoureux; « Que craignez-vous, père, dit José en se tournant tout à coup, et faisant claquer un beau fouet à manche rouge, et dont la mise était de peau d'anguille, croyez-vous que ma guevale ne soit pas capable de nous traîner?⁷⁹ ». Après que le jeune homme ait fait l'éloge de sa monture en rappelant sa puissance, la mère souligne que l'attitude du père insulte les capacités du prétendant de sa fille et « [I]e bonhomme [fut] enfin réduit au silence, le galant fit embarquer sa belle dans la carriole, [...] donna un vigoureux coup de fouet à Charmante qui partit au galop, et dans un instant ils disparurent gens et bête dans la poudrerie.⁸⁰ ».

Le traitement réservé aux personnages féminins au travers de la mobilité répond d'une codification des rôles sexuels en plaçant les femmes dans celui d'observatrices de la mobilité masculine. Dans les romans qui décrivent le passage de processions, ce sont les femmes et les enfants qui admirent les voitures et les chevaux, qui se « [précipitent]

⁷⁷ Antoine Gérin-Lajoie, *Jean Rivard...*, p. 73.

⁷⁸ Honoré Beaugrand, *Jeanne la fileuse...*, p. 98.

⁷⁹ Philippe Aubert de Gaspé fils, *L'influence d'un livre...*, p. 59.

⁸⁰ Philippe Aubert de Gaspé fils, *L'influence d'un livre...*, p. 59.

vers les portes et les fenêtres des maisons⁸¹ », attendent devant leur demeure, sur le perron ou la galerie, que le défilé conduit par les hommes passe sous leurs yeux admiratifs⁸². Dans le roman *Jeanne la fileuse*, le passage de voyageurs en canot produit un effet semblable, soulignant l'admiration que leur mode de vie suscite chez les personnages féminins : « les fermières abandonnaient pour un instant les travaux du ménage, pour écouter le chant des « voyageurs ». Les enfants suspendaient leurs jeux, et les jeunes filles joignaient leurs voix cristallines au refrain qui leur arrivait porté par la brise du soir.⁸³ ».

En fait, les personnages féminins paraissent passifs et limités dans leurs déplacements, voire non concernés par la mobilité de leurs compagnons masculins. Il est notamment possible de faire ce constat à plusieurs reprises à la lecture du roman *Jeanne la fileuse* : lorsque la mère prépare, la larme à l'œil, les bagages de son fils quittant la famille contre le souhait de ses membres⁸⁴; quand Jeanne considère ne pas avoir « l'expérience nécessaire et [...] n'oserait jamais partir seule pour faire un aussi long voyage⁸⁵ »; lors d'une fête « [l]es jeunes filles causaient colifichets et rééditaient la fable de Perrette et du pot-au-lait [alors que] Les garçons plus sérieux parlaient chasse, pêche et voyages aux "pays d'en haut"⁸⁶ ». La description de ces comportements témoigne de représentations de la mobilité répartissant les possibilités et les conditions de déplacement en fonction des genres.

Les quelques personnages féminins qui tentent « d'imiter » le genre masculin en osant faire seules l'expérience de la mobilité éprouvent de nombreuses difficultés et s'exposent à la désapprobation de la société. Ainsi, dans *L'affaire Sougraine*, Elmire Audet quitte sa famille et part à l'aventure avec un Amérindien rencontré près de chez ses parents. Cette décision audacieuse ne s'avère pas aussi épanouissante qu'elle l'espérait et le personnage se retrouve rapidement à essuyer des larmes de tristesse et de fatigue,

⁸¹ Antoine Gérin-Lajoie, *Jean Rivard...*, p. 219.

⁸² Antoine Gérin-Lajoie, *Jean Rivard...*, p. 384.

⁸³ Honoré Beaugrand, *Jeanne la fileuse...*, p. 84.

⁸⁴ Honoré Beaugrand, *Jeanne la fileuse...*, p. 184.

⁸⁵ Honoré Beaugrand, *Jeanne la fileuse...*, p. 219.

⁸⁶ Honoré Beaugrand, *Jeanne la fileuse...*, p. 120.

tentant de suivre son homme dans les plaines, « si jeune et tout étrangère aux coutumes et au langage de l'habitant des bois⁸⁷ ». Le choix qu'elle fait d'endosser le mode de vie nomade alors qu'elle est toute jeune cause à cette « ancienne coureuse d'aventures⁸⁸ » qui choisit momentanément la « licencieuse existence sauvage⁸⁹ » plusieurs problèmes dont la nécessité de changer d'identité lorsqu'elle rentre dans le rang et qu'elle opte pour la sédentarité.

Dans les romans étudiés, la mobilité s'avère à ce point un phénomène masculin qu'il semble que les hommes vont jusqu'à s'approprier les qualités viriles de leurs moyens de transport. Certaines descriptions font penser que les personnages mis en cause pavant leur masculinité sur les routes ou utilisent les épisodes de mobilité comme un indicateur de leurs qualités de courage, de ténacité, d'audace. Le procédé agit comme si l'expérience de la mobilité représentait un défi qui, une fois relevé, confère un certain statut viril à celui qui l'a vécu. C'est ainsi que lors d'une allocution rendant hommage à Jean Rivard on le présente pompeusement comme « celui qui le premier s'est frayé un chemin à travers la forêt du canton de Bristol⁹⁰ »; c'est un « jeune chef » et un « fondateur » reconnu pour son audace et son énergie au travail.

La mobilité se voit effectivement accorder une valeur car elle rehausse la qualité de l'homme qui en relève le défi. Ainsi, l'ami de Jean Rivard, cherchant une compagne, laisse comprendre qu'il pourrait avoir un certain prestige social en fréquentant une femme résidant loin de chez lui mais que, modeste, il veut se marier « selon son rang » avec une femme du village : « [j]e serais bien fou d'aller chercher une *criature* au loin, pour me faire *retapper*, tandis que j'en ai une bonne sous la main.⁹¹ ». Néanmoins, ce personnage accepte les règles du jeu de la séduction et pour « un jour donner à Françoise une preuve irrécusable de son amitié et la reconnaître publiquement pour sa blonde⁹² », il emprunte la monture et le véhicule de son ami. Pour bien paraître sur la

⁸⁷ Pamphile Le May, *L'affaire Sougraine...*, p. 2.

⁸⁸ Pamphile Le May, *L'affaire Sougraine...*, p. 172.

⁸⁹ Pamphile Le May, *L'affaire Sougraine...*, p. 2.

⁹⁰ Antoine Gérin-Lajoie, *Jean Rivard*, p. 245.

⁹¹ Antoine Gérin-Lajoie, *Jean Rivard*, p. 273.

⁹² Antoine Gérin-Lajoie, *Jean Rivard*, p. 269.

route en compagnie de sa dulcinée et s'assurer qu'elle comprenne bien qu'il met tout son cœur dans cette promenade, « [i]l passa bien une heure à étriller le cheval : le collier, le harnais, la bride, tout reluisait de propreté.⁹³ ».

En définitive, toute une série de « comportements marqueurs d'identités sexuées⁹⁴ » définissent les pratiques et les représentations de mobilité des personnages mis en scène par les romans étudiés.

1.3.2 La mobilité et les conditions socio-économiques

À la manière de la définition des relations de genre, la lecture de romans du XIX^e siècle québécois permet de comprendre que la qualité des moyens de transport employés par les personnages informe sur le statut socioéconomique de ceux-ci. Si tous ceux qui empruntent la route se retrouvent sur un pied d'égalité dans l'espace physique, il en va tout autrement pour l'image qu'ils peuvent projeter et le statut qu'ils acquièrent dans l'échelle sociale.

Au déplacement en voiture est associé un véhicule qui attire l'attention et sert d'indicateur de fortune de ses passagers. Les plus riches attisent volontiers la convoitise à l'aide de leurs attelages et voitures alors que les pauvres subissent la désapprobation, ne pouvant se dérober aux regards, incapables de cacher leur pauvreté qui se lit aisément dans « les flancs amaigris [de leur monture attestant] à la fois, et la cherté du fourrage, et l'indigence du propriétaire.⁹⁵ ». Les romans étudiés présentent quelques personnages fortunés, mais la plupart évoluent dans des conditions économiques plutôt difficiles. *L'affaire Sougraine* met en scène un couple bien nanti qui n'a d'autre ambition que de faire ostentation de sa richesse, obsédé par l'image qu'il projette et le statut social durement acquis qu'il tente de maintenir. La construction et la projection de la valeur sociale passent par l'étalage de biens luxueux constitués notamment d'« une voiture

⁹³ Antoine Gérin-Lajoie, *Jean Rivard*, p. 269-270.

⁹⁴ Ollivier Hubert, « Féminin/masculin : l'histoire du genre »..., p. 474.

⁹⁵ Patrice Lacombe, *La terre paternelle...*, p. 60.

d'été, d'une voiture d'hiver, de deux chevaux⁹⁶ » qui occupent une place de choix dans ses priorités. Basée sur des investissements financiers précaires, la fortune de ce couple est menacée et « cette belle dame qui se promène avec un magnifique attelage, chaque jour⁹⁷ » craint d'éventuellement « voir s'écrouler sa magnifique demeure, disparaître ses équipages, ses toilettes, toutes [*sic*] les délices de sa vanité.⁹⁸ ».

Cette façon de construire son identité et de s'accorder une valeur sociale par le biais des moyens de transport n'est pas propre aux personnages fortunés. Ainsi, le roman *Les mystères de Montréal* présente une famille démunie qui, se préparant au mariage de la fille aînée, porte une grande attention à la qualité des voitures et attelages qu'elle emprunte dans le but d'impressionner les témoins de son passage : l'« attelage avait été passé au blague-bolle et reluisait comme s'il était neuf. [...]. Tous les charretiers avaient garni la mèche [*sic*] de leurs fouets avec des rubans roses.⁹⁹ ». Pour le couple fortuné d'abord, ruiné ensuite, de *L'Affaire Sougraine*, l'idée de devoir marcher dans la rue plutôt que de s'y faire porter, faute de ressources financières permettant la jouissance d'un véhicule luxueux, s'apparente à une réalité cauchemardesque qui change complètement le rapport à la mobilité. Cela souligne l'important lien entre l'image sociale et le moyen de locomotion: « [q]uand ils passeraient à pied sur les trottoirs, eux les D'Aucheron, ils se feraient éclabousser à leur tour. On ne se rangerait plus pour les laisser passer.¹⁰⁰ ». La formule « à leur tour » permet de comprendre que les personnages nouvellement démunis craignent de subir le traitement humiliant qu'eux-mêmes, roulant dans des véhicules luxueux, réservaient consciemment à ceux qui se déplacent « à pied sur les trottoirs ».

On retrouve dans le roman *Les anciens Canadiens*, l'idée que la valeur du véhicule est garante de la qualité des passagers. Un personnage taquine son compagnon de route en lui disant que « la postérité aura peine à croire que le haut et puissant seigneur d'Haberville ait envoyé chercher l'héritier présomptif de ses vastes domaines dans un

⁹⁶ Pamphile Le May, *L'affaire Sougraine...*, p. 86.

⁹⁷ Pamphile Le May, *L'affaire Sougraine...*, p. 127.

⁹⁸ Pamphile Le May, *L'affaire Sougraine...*, p. 115.

⁹⁹ Hector Berthelot, *Les mystères de Montréal...*, p. 105.

¹⁰⁰ Pamphile Le May, *L'affaire Sougraine...*, p. 127-128.

traîneau à charroyer le fumier!¹⁰¹ », ce à quoi on lui répond que « le seigneur a quatre carrioles dans sa remise, dont deux, toutes flambant neuves, sont vernies comme des violons¹⁰² ». Cet extrait de conversation, même dans un contexte humoristique, souligne la part d'orgueil associée aux moyens de transport et le poids de l'insulte qui résulte d'une remise en question de leur qualité. Le rapport à la mobilité se construit encore une fois dans un rapport à l'identité.

Les véhicules et les montures de qualité supérieures, en plus d'une valeur culturelle et de caractéristiques esthétiques facilement identifiées et reconnues par les personnages romanesques, possèdent des avantages pratiques indéniables. Il est évident que les conditions d'utilisation d'une « petite sleigh d'officier, avec [un] beau cheval gras, qui se [mène] à quatre sur les guides¹⁰³ » sont bien plus intéressantes que celles que peut offrir la « vieille pigouille du père Sansfaçon¹⁰⁴ ». D'ailleurs, la première monture permet de se déplacer « en un clin d'œil, passant sur le chemin comme une poussière¹⁰⁵ » alors que la seconde « [s'obstine] à trotter son mille en plus de vingt minutes.¹⁰⁶ ». Avoir d'importants moyens financiers fait toute la différence dans la manière de vivre la mobilité. Plutôt que de marcher ou d'atteler un cheval, le compte Bouctouche fait « venir immédiatement un charretier pour le conduire à Ste-Thérèse. Celui-ci avait un cheval *taureau blood* et le voyage se fit en trente-six minutes malgré le mauvais état de la route¹⁰⁷ ».

¹⁰¹ Philippe Aubert de Gaspé, *Les anciens Canadiens...*, p. 49.

¹⁰² Philippe Aubert de Gaspé, *Les anciens Canadiens...*, p. 49.

¹⁰³ Jean-Baptiste Proulx, *Pierre Cholet...*, p. 132.

¹⁰⁴ Hector Berthelot, *Les mystères de Montréal...*, p. 96.

¹⁰⁵ Jean-Baptiste Proulx, *Pierre Cholet...*, p. 132.

¹⁰⁶ Hector Berthelot, *Les mystères de Montréal...*, p. 96.

¹⁰⁷ Hector Berthelot, *Les mystères de Montréal...*, p. 66.

1.4. RAPPORT ENTRE MOBILITÉ ET IDENTITÉ CHEZ LES PASSAGERS DE LA ROUTE ROMANESQUE

Même si les trames narratives de ces œuvres rédigées au cours du XIX^e siècle québécois sont diverses, chacune met en scène des personnages qui vivent des épisodes de mobilité. Ponctuel pour certains, systémique pour d'autres, le déplacement joue un rôle important dans l'évolution des personnages mis en scène dans ces romans et contribue, particulièrement pour les usagers les plus coutumiers, à définir leur identité. Le portrait de famille qui se dégage de cette lecture permet indubitablement d'identifier des traits de parenté entre les personnages dont le mode de vie se caractérise par un certain nomadisme et par le fait même met en lumière des représentations de mobilité présentes dans la littérature québécoise du XIX^e siècle. Les bûcherons, voyageurs, colporteurs, marchands ambulants, quêteux et capitaines de bateaux sont porteurs d'une identité de genre masculin à laquelle sont associés force physique et courage, oralité, mystère, déviance et marginalité. Ces archétypes de mobilité s'inscrivent dans une construction historique et culturelle qui fait partie « des sentiers battus que l'imagination emprunte spontanément pour se retrouver dans la forêt touffue du réel.¹⁰⁸ ». Les types de personnages identifiés ne sont évidemment pas les seuls utilisateurs de la route dans les romans étudiés. Par contre, au contraire des colons, exilés ou cochers, aussi présents dans les romans, ils s'associent plus intimement à un mode de vie nomade, leur existence étant plus essentiellement liée au déplacement fréquent et couvrant un large territoire. Dans l'ensemble, les protagonistes romanesques croisés dans les œuvres choisies permettent d'observer la récurrence de thèmes relatifs à la définition de l'identité des personnages qui pratiquent la mobilité. Dans ce sens, la route se présente comme un lieu de rencontre des genres et des classes, d'outil de codification des relations sociales¹⁰⁹. En effet, la route nie dans une certaine mesure l'aventure personnelle puisqu'elle implique la rencontre de l'autre, le rapport à l'altérité dans la mobilité. C'est notamment en regard

¹⁰⁸ Pierre Rajotte, dir., *Le récit de voyage. Aux frontières du littéraire*, Montréal, Triptyque, 1997, p. 106.

¹⁰⁹ La route pourrait être considérée comme un lieu de mobilité non seulement physique mais aussi sociale, à la manière de Catherine Bidou-Zachariasen qui voit dans l'œuvre de Proust « [l]e salon comme modèle historique de mobilité sociale », dans Catherine Bidou-Zachariasen, *Proust sociologue. De la maison aristocratique au salon bourgeois*, Paris, Descartes, 1997.

des sédentaires que l'identité mobile se construit à l'aide de symboles auxquels les romanciers font appel.

Sans conteste, les personnages porteurs d'expériences de mobilité contiennent dans la définition de leur identité des représentations de ce phénomène et transportent avec son aide le lecteur dans des espaces et des temps qui évoluent au fil des scénarios. Les déplacements qui donnent corps aux récits sont motivés par des impératifs qui varient d'une oeuvre à l'autre mais dont la caractéristique commune est d'influencer durablement le mode et la destinée des personnages.

DEUXIÈME CHAPITRE

PRENDRE LA ROUTE POUR COMBLER UN BESOIN : LA QUÊTE COMME MOTIF DE MOBILITÉ

Plusieurs des personnages mis en scène par les romans québécois rédigés au XIX^e siècle vivent des épisodes de pérégrination et cette expérience influe sur la définition de leur identité tout en contribuant à véhiculer des représentations de mobilité. Cette observation conduit à questionner les raisons qui poussent les personnages de romans à prendre la route. Au-delà d'un schéma narratif souvent utilisé dans les œuvres romanesques, selon lequel l'enchaînement du récit repose sur le mouvement des protagonistes, l'interrogation des raisons évoquées par les auteurs pour placer les personnages sur la route s'avère une démarche fondamentale dans le cadre d'une étude des productions de représentations de mobilité.

L'analyse des situations de mobilité permet d'effectuer des regroupements en fonction des distances parcourues par les personnages. Il appert alors que les déplacements effectués sur de courtes distances, à l'intérieur d'une ville ou d'un village par exemple, s'exercent généralement dans le cadre d'activités coutumières telles que travailler, se rendre à l'église ou visiter un voisin. Par contre, lorsque les personnages s'engagent sur la route pour accomplir des déplacements de plus grande envergure, hors de leur région ou du pays par exemple, ils le font pour des motifs fondamentaux.

Si « nul ne peut nier que la route implique la sortie, la liberté, l'ouverture¹ », s'aventurer sur les chemins n'est pas un souhait unanimement partagé par ceux qui en font l'expérience et s'effectue, dans plusieurs cas, sous le poids de la contrainte. En effet, les personnages principaux qui s'engagent dans de longs itinéraires se déplacent rarement pour le plaisir, par choix ou sans raison, mais plutôt avec l'objectif de trouver une solution à une situation problématique. Il faut cependant noter que cette conception

¹ François Dagognet, « Route, anti-route et méta-route », *Cahiers de médiologie*, 2 (1996), p. 21.

s'oppose à la thèse développée par Jean-Charles Falardeau² qui, probablement influencé par le contexte de Révolution tranquille des années 1960, voyait dans trois romans du XIX^e siècle rédigés au Québec, dont *Jean Rivard*, le « désir de sortir de son milieu; le besoin d'aller ailleurs; la tentative de partir, temporairement ou définitivement pour l'étranger³ » afin de fuir une société sclérosée. L'interprétation développée dans le cadre de cette étude suppose au contraire que les personnages romanesques se trouvent contraints de se déplacer, en éprouvent rarement le désir et reviennent dès que possible sur les lieux de leur départ. La majorité des personnages dont l'itinéraire couvre une grande distance se trouve en situation de quête dans laquelle l'emploi et l'information apparaissent comme les principaux objets de convoitise. Des études littéraires consacrées au roman considèrent « certains des enjeux liés à l'expérience du "voyage", tels que ces enjeux sont traduits par une "quête", par une "aventure" vers l'inconnu [sont] susceptible[s] d'entraîner des péripéties qui vont des découvertes fabuleuses à des rencontres périlleuses.⁴ ». Le corpus de romans choisis, rédigés dans le Québec du XIX^e siècle, ne traite pas la notion de mobilité au sens d'un voyage de divertissement mais révèle bien l'importance de la quête en tant que motif de départ menant à des péripéties, des découvertes et des rencontres.

2.1. LA QUÊTE DE TRAVAIL

Au cours du XIX^e siècle, l'organisation du territoire québécois se transforme pour s'adapter à la croissance économique et démographique en cours qui force l'excédent de population à s'éloigner des centres habités et cultivés pour trouver du travail à l'extérieur de l'écoumène saturé⁵. Cette réalité met en lumière le fait que « [l]a mobilité

² Jean-Charles Falardeau, « Le désir du départ dans les romans canadiens du XIX^e siècle », dans *Notre société et son roman*, Montréal, Éditions HMH, 1967.

³ Jean-Charles Falardeau, « Le désir du départ dans les romans canadiens du XIX^e siècle »..., p. 40.

⁴ Jean-François Côté, « Littérature des frontières et frontières de la littérature »..., p. 505.

⁵ « Dès la seconde moitié du XVIII^e siècle, une importante poussée démographique s'amorce dans la vallée du Saint-Laurent, qui porte son effectif de moins de 113 000 habitants en 1784 à huit fois plus en 1871 », dans Serge Courville, Jean-Claude Robert et Normand Séguin, *Le pays laurentien...*, p. 7.

géographique constitue un [...] trait de la société rurale, qui contraste avec l'image traditionnelle des cultivateurs serrés autour du clocher de leur église.⁶ ».

La quête d'emploi au XIX^e siècle correspond à un phénomène historique documenté et sa présence dans les romans rédigés au Québec à cette époque n'est pas surprenante. Conformément au récit de l'histoire des historiens, les romans étudiés situent généralement la recherche de travail de leurs personnages dans un contexte de crise de l'expansion économique qui les pousse à se déplacer pour fuir des campagnes surpeuplées, atteindre les terres de colonisation, errer dans les villes ou quitter le pays en direction des États-Unis.

2.1.1 Quitter la région natale

Trois œuvres font vivre à leurs personnages principaux un épisode de mobilité s'apparentant à un exode rural⁷. Ce déplacement est généralement présenté comme une contrainte imposée aux personnages qui se trouvent dans la nécessité de subvenir à leurs besoins. Ainsi, le père Chauvin dans *La terre paternelle* « complètement ruiné, et ne sachant plus que faire, [...] pri[t] le parti de venir se réfugier à la ville⁸ » avec sa famille. Le héros de *Jean Rivard* quitte les terres de son enfance après avoir passé des mois à « chercher tous les moyens imaginables de sortir d'embarras⁹ ». Le fils de la famille Girard dans *Jeanne la fileuse* est confronté à l'impossibilité de trouver du travail au village et part en direction des forêts du Nord alors que « la pauvreté [est] à la porte de la chaumière¹⁰ » tandis que Jeanne « doit de toute nécessité trouver du travail avant longtemps¹¹ » et quitte la campagne pour les manufactures américaines. Seul Charles Chauvin correspond au modèle de Falardeau et quitte sa région natale attiré par la vie de voyageur et excité par « l'idée d'être enfin affranchi de l'autorité paternelle et de jouir en

⁶ Paul-André Linteau, René Durocher et Jean-Claude Robert, *Histoire du Québec contemporain...*, Tome I, p. 200.

⁷ *La terre paternelle, Jean Rivard et La terre paternelle.*

⁸ Patrice Lacombe, *La terre paternelle...*, p. 61.

⁹ Antoine Gérin-Lajoie, *Jean Rivard...*, p. 29.

¹⁰ Honoré Beaugrand, *Jeanne la fileuse...*, p. 194.

¹¹ Honoré Beaugrand, *Jeanne la fileuse...*, p. 218.

maître de sa pleine liberté¹² ». Par contre, sa famille se voit dans l'obligation de se rendre en ville pour survivre.

L'endettement et la rareté des emplois en milieu rural apparaissent comme des motifs récurrents pour justifier l'exil des personnages principaux. Les romans *La terre paternelle* et *Jeanne la fileuse* dénoncent d'ailleurs les effets pervers du système d'achat à crédit instauré dans les campagnes dont les habitants se prévalent lorsqu'ils sont déficitaires au lendemain de mauvaises récoltes. Lorsque l'étau de l'endettement se ressert, ils doivent vendre leurs terres pour s'exiler en quête d'un emploi salarié¹³. *Jean Rivard* insiste quant à lui sur l'insuffisance des emplois disponibles et la situation problématique qui en découle pour les jeunes souhaitant s'établir : « celui-là ira cacher son désappointement dans un pays étranger; un grand nombre resteront à charge à leurs parents ou à leurs amis; les autres, abreuvés de dégoûts et d'ennuis, se laisseront aller à la dissipation, à la débauche, et finiront misérablement.¹⁴ ».

Des protagonistes secondaires se trouvent encore confrontés à l'exil. En effet, lorsqu'il doit abandonner sa terre, le père Chauvin ne fait qu'imiter « l'exemple d'autres cultivateurs qui, chassés de leurs terres par les mauvaises récoltes et attirés à la ville par l'espoir de gagner leur vie [...] sont venus s'y abattre en grand nombre¹⁵ ». De même, Jeanne se rend aux États-Unis en compagnie des membres de la famille Dupuis, contraints à l'exil par la nécessité de trouver « la somme nécessaire pour payer les dettes qui se sont accumulées¹⁶ » tandis que Jean Rivard évite consciemment de se diriger vers la ville où le milieu du travail est déjà saturé par plusieurs jeunes « nouvellement arrivés de la campagne¹⁷ ».

¹² Patrice Lacombe, *La terre paternelle...*, p. 35.

¹³ « L'usurier, fléau plus nuisible et plus redoutable aux cultivateurs que tous les ravages ensemble de la mouche et de la rouille », dans Patrice Lacombe, *La terre paternelle...*, p. 57.

¹⁴ Antoine Gérin-Lajoie, *Jean Rivard...*, p. 24.

¹⁵ Patrice Lacombe, *La terre paternelle...*, p. 61.

¹⁶ Honoré Beaugrand, *Jeanne la fileuse...*, p. 217-218.

¹⁷ Antoine Gérin-Lajoie, *Jean Rivard...*, p. 92.

2.1.2 En marche vers les terres de colonisation

Une partie de l'excédent démographique se déplace vers les régions de colonisation. Contribuant ainsi à l'agrandissement du territoire habité, ce phénomène favorise « l'apparition d'un rameau de chemins dont les branches, souvent fort nombreuses, comblent les surfaces interstitielles¹⁸ » qui à leur tour facilitent les déplacements. Cette forme de mobilité sporadique, menant de la région natale à l'établissement permanent sur la terre défrichée, correspond à l'expérience de Jean Rivard, héros du roman éponyme.

C'est à la suite d'une conversation avec le curé de son village que le héros de *Jean Rivard* choisit de partir pour se consacrer au défrichement. Les propos qu'il tient à sa mère, lorsqu'il lui explique les raisons qui le poussent à quitter les siens, s'apparentent à ceux qu'énoncent les tenants du mouvement de colonisation dans le Québec du XIX^e siècle¹⁹ : « je demeure dans le pays qui m'a vu naître, je veux contribuer à exploiter les ressources naturelles dont la nature l'a si abondamment pourvu²⁰ ». Largement favorables au mouvement de colonisation, les élites québécoises de l'époque le considèrent capable « d'assurer la survie collective du groupe francophone par l'appropriation la plus large du territoire²¹ » et soutiennent ainsi la mobilité qu'il nécessite.

Si l'épisode de mobilité vécu par Jean Rivard se conclut par une grandiose réussite, « sans exemple dans les annales de la colonisation²² », ses premiers pas dans la forêt sont présentés comme une épreuve nécessitant « un courage plus qu'ordinaire²³ ». Il est néanmoins suivi de près par d'autres personnages, « plusieurs jeunes gens qu'il avait

¹⁸ Serge Courville, Jean-Claude Robert et Normand Séguin, *Le pays laurentien...*, p. 33.

¹⁹ Le clergé québécois encourage la colonisation des régions, particulièrement à partir des années 1840, alors que les effets de la croissance démographique se font sentir et poussent un nombre croissant de familles à se diriger vers les États-Unis à la recherche d'emplois dans les manufactures. Voir Claude Boudreau, Serge Courville et Normand Séguin, *Le territoire...*, p. 57.

²⁰ Antoine Gérin-Lajoie, *Jean Rivard...*, p. 34.

²¹ Claude Boudreau, Serge Courville et Normand Séguin, *Atlas historique du Québec. Le territoire...*, p. 57.

²² Antoine Gérin-Lajoie, *Jean Rivard...*, p. 175.

²³ Antoine Gérin-Lajoie, *Jean Rivard...*, p. 53.

connus intimement à Grandpré [son village natal]²⁴ », qui partagent avec lui les motifs d'abandon de la région natale puis les tâches liées à l'établissement en terre de colonisation.

Malgré le fait que la finalité du déplacement du personnage principal de *Jean Rivard* soit l'établissement puis l'enracinement sur la terre, le récit de ce roman ne suppose pas de condamnation de la mobilité. Le déplacement d'une partie de la population y apparaît plutôt comme nécessaire à l'appropriation du territoire, dont l'expansion est sans fin, puis à la création de nouveaux centres d'habitation représentant une solution acceptable à la saturation des anciennes zones agricoles²⁵. Il favorise en quelque sorte un départ définitif de la région natale, menant à l'appropriation de moyens de subsistance, plutôt qu'une suite d'allers-retours entre le foyer et les terres du Nord ou encore une continuelle mobilité intra et interurbaine, qui est le sort des plus défavorisés sans cesse à la recherche d'emplois précaires.

2.1.3 L'errance urbaine

Au XIX^e siècle, « [l]a marche vers les terres neuves ne pouvait suffire seule à éponger les excédents démographiques engendrés par les familles paysannes²⁶ » et les villes et villages québécois accueillent une partie des ruraux exilés²⁷. La quête d'emploi, généralement à l'origine de l'exil rural, se transpose alors en contexte urbain sans véritable garantie de solution. Le problème n'est pas uniquement ponctuel mais plutôt structurel puisque « [p]lus qu'une stratégie de survie pour la classe ouvrière, la mobilité était également [...] nécessaire au développement du capitalisme industriel qui requiert une main-d'œuvre peu chère, disponible et mobile.²⁸ ». Il est difficile de s'installer et de trouver du travail dans la métropole qui ne possède pas « l'infrastructure nécessaire pour

²⁴ Antoine Gérin-Lajoie, *Jean Rivard...*, p. 201.

²⁵ Bernard Proulx, *Le roman du territoire...*, p. 50.

²⁶ Claude Boudreau, Serge Courville et Normand Séguin, *Le territoire...*, p. 56.

²⁷ « Les industriels de Montréal feront appel de fait à ce surplus de population rurale à tel point que la métropole québécoise constituera de loin le pôle d'urbanisation le plus important du pays », dans Bruno Ramirez, *La ruée vers le sud. Migrations du Canada vers les États-Unis, 1840-1930*, Montréal, Boréal, 2003, p. 37.

²⁸ Marcela Aranguiz, *Vagabonds et sans-abris à Montréal...*, p. 4.

absorber cette population [...] Montréal se retrouva aux prises avec un nombre très élevé de pauvres qui passaient de difficultés temporaires à l'indigence chronique²⁹ ». Pour les plus démunis la « survie se résumait souvent à une lutte quotidienne pour trouver de l'emploi ou simplement pouvoir joindre les deux bouts³⁰ ».

La lecture des romans choisis laisse entendre que le travail en ville comporte son lot de situations problématiques qui obligent à la mobilité³¹. Le contexte financier qui est décrit dans ces œuvres explique que certains personnages se voient forcés de « chômer à cause de la crise qui [paralyse] les industries.³² ». C'est le cas de Cléophas, dans *Les mystères de Montréal*, qui arpente durant plusieurs jours les rues de Montréal à la recherche d'un emploi sans succès puisque « [t]outes ses marches, démarches et contremarches furent infructueuses³³ ». Plusieurs personnages de ce roman se rabattent sur des emplois exigeants, instables et peu lucratifs à l'image du père Chauvin qui devient porteur d'eau alors lorsqu'il se trouve ruiné en ville³⁴.

Lorsque le comte de Bouctouche propose à Cléophas de faire en quelques jours « assez d'argent pour [...] acheter une terre et [s']établir confortablement dans quelque paroisse du Nord de Montréal³⁵ », il lui offre l'opportunité inespérée de s'installer plutôt que d'errer dans les rues de la ville. Cette occasion représente pour ce personnage la possibilité d'améliorer considérablement sa condition de vie et son statut social faisant de lui une personne propriétaire et sédentaire plutôt qu'un chômeur itinérant. Cette situation contraste avec celle des personnages principaux du roman *Les mystères de Montréal* qui se trouvent dans une situation où il leur est impossible de se fixer, faute de moyens financiers suffisants. Les personnages urbains de cette œuvre se présentent comme des

²⁹ Huguette Lapointe-Roy, *Charité bien ordonnée. Le premier réseau de lutte contre la pauvreté à Montréal au 19^e siècle*, Montréal, Boréal, 1987, p. 9-10.

³⁰ John A. Dickinson et Brian Young, *Brève histoire socio-économique du Québec...*, p. 166.

³¹ Les romans dont les personnages principaux évoluent en milieu urbain sont : *La terre paternelle*, Jean Rivard, *L'affaire Sougraine* et *Les mystères de Montréal*. Par contre, si certains personnages de *L'affaire Sougraine* pavanent pour impressionner leurs concitoyens de manière à se voir octroyer de lucratifs contrats, leurs déplacements ne sont pas concrètement liés à une quête d'emploi.

³² Hector Berthelot, *Les mystères de Montréal...*, p. 6.

³³ Hector Berthelot, *Les mystères de Montréal...*, p. 16.

³⁴ Patrice Lacombe, *La terre paternelle...*, p. 59.

³⁵ Hector Berthelot, *Les mystères de Montréal...*, p. 44.

êtres inadaptés aux conditions du marché du travail, à l'image du père Sansfaçon, cocher qui « ne roul[e] que la nuit et rentr[e] à trois heures du matin ivre comme un porte-faix, après avoir dépensé toute la recette de ses courses.³⁶ ». Cette représentation s'apparente à celle que véhicule la presse montréalaise qui, en 1875, associait le chercheur de travail en ville à la consommation d'alcool³⁷. En fait, les romans présentent la ville comme un lieu de disparités sociales, où « de magnifiques carrosses traînés par des chevaux superbes, dont l'attelage éblouit les yeux [...sont suivis de] quelque pauvre femme, à moitié vêtue des hardes de son mari, allant vendre par les maisons le lait qu'elle vient de traire et dont le produit doit servir à nourrir ses enfants³⁸ ».

En ce qui concerne le roman *Jean Rivard*, il importe de souligner la distinction que son auteur effectue entre la « ville idéale », née de l'entreprise de déboisement de son héros, et la « ville réelle », correspondant à la réalité connue des lecteurs à qui il s'adresse³⁹. Dans la ville idéale de *Jean Rivard*, les citoyens n'ont pas à craindre le chômage car les entreprises, productives et suffisamment nombreuses, emploient tous ceux qui le désirent. Par contre, les travailleurs de la ville réelle subissent le stress de la recherche d'emploi, l'anonymat et la concurrence des autres chômeurs. Gustave Charmenil, ami de Jean Rivard, avocat récemment diplômé du collège, vit misérablement en ville en dépit de sa formation et se trouve continuellement en situation de recherche d'emploi. La quête de travail en milieu urbain apparaît donc comme une situation difficile et contraignante pour les personnages qui y sont confrontés « car au moment où ils s'y attendent le moins, des entreprises sont arrêtées, de grands travaux sont suspendus, et des centaines de familles languissent dans la misère.⁴⁰ ». Plutôt asile qu'eldorado, entre les terres de colonisation et les manufactures états-uniennes la ville apparaît comme un lieu de refuge et son appropriation par les migrants contribue à résoudre en partie le problème de saturation territoriale du monde rural.

³⁶ Hector Berthelot, *Les mystères de Montréal...*, p. 83.

³⁷ Marcela Aranguiz, *Vagabonds et sans-abris à Montréal...*, p. 23.

³⁸ Antoine Gérin-Lajoie, *Jean Rivard...*, p. 315.

³⁹ Au sujet de la nature utopique des projets colonisateurs du héros de *Jean Rivard*, voir Robert Major, *Jean Rivard, ou l'Art de réussir. Idéologies et utopie dans l'œuvre d'Antoine Gérin-Lajoie*, Sainte-Foy, Les Presses de l'Université Laval, 1991.

⁴⁰ Antoine Gérin-Lajoie, *Jean Rivard...*, p. 317.

2.1.4 Le chemin de l'exil aux États-Unis

Le Québec du XIX^e siècle connaît le départ d'un pourcentage imposant de ses habitants en direction des États-Unis et « [e]n 1901, il y a presque autant de Canadiens français hors du Québec qu'à l'intérieur. L'exode est massif, d'où l'inquiétude qu'il provoque⁴¹ ». Parmi les romans étudiés, *Jeanne la fileuse* est celui qui offre le plus d'informations au sujet de la vague de migrations vers l'État voisin. Son auteur fait partie des « contemporains [qui] tentent d'analyser les causes de ce mouvement qui leur paraît désastreux.⁴² ». À partir d'une revue des événements marquants de l'émigration vers les États-Unis⁴³, il dénonce sur un ton pamphlétaire le contexte économique et blâme les autorités politiques pour « leur inaction coupable pour tout ce qui touch[e] aux intérêts agricoles et industriels de leurs compatriotes indigents.⁴⁴ ». Par là, l'auteur de *Jeanne la fileuse* s'oppose au discours ambiant qui tend à culpabiliser les exilés qui contribuent à dépeupler le Québec, sans pour autant sous-estimer l'importance des conséquences démographiques du phénomène et « les effets désastreux de ce départ en masse de ses habitants, sur la prospérité matérielle du pays, et sur l'influence de la nationalité française dans la nouvelle confédération.⁴⁵ ». Il présente la décision de ceux qui optent pour l'exil comme une solution rationnelle à des problèmes politiques et structurels : « les chiffres sont en faveur des États-Unis, quoi qu'en disent ceux qui sont payés pour affirmer le

⁴¹ Paul-André Linteau, René Durocher et Jean-Claude Robert, *Histoire du Québec contemporain...*, Tome I, p. 38.

⁴² Paul-André Linteau, René Durocher et Jean-Claude Robert, *Histoire du Québec contemporain...*, Tome I, p. 37.

⁴³ Vers 1825 un mouvement important se met en branle « produit par l'établissement des scieries à vapeur et par l'augmentation du commerce des bois de construction dans l'État du Maine » et causant le départ de familles « attirées par l'appât d'un gain supérieur, abandonnèrent les travaux de la campagne pour aller demander à leurs voisins du Maine, l'aisance qui leur manquait au Canada ». Ensuite, vers 1840, « le commerce des bois entre les États-Unis et le Canada, produisit un autre courant d'expatriation assez considérable vers les villes littorales du Lac Champlain [...] Le grand nombre de ces émigrants travaillait au chargement et au déchargement des berges qui servaient au transport des bois et des grains du Canada ». C'est, selon l'auteur, le déplacement de ces familles vers les centres industriels américains qui inaugure le mouvement massif d'émigration qui prend de l'ampleur après la guerre de sécession américaine. Enfin, les communications entre les familles émigrées et celles demeurées au Canada favorisent le départ de ces dernières, encouragées par « les nouvelles merveilleuses qu'ils recevaient de leurs parents et de leurs amis », dans Honoré Beaugrand, *Jeanne la fileuse...*, p. 203-209.

⁴⁴ Honoré Beaugrand, *Jeanne la fileuse...*, p. 209.

⁴⁵ Honoré Beaugrand, *Jeanne la fileuse...*, p. 203.

contraire. Ce n'est pas en trompant le peuple par des niaiseries sentimentales que l'on parviendra à changer les réponses implacables d'un problème arithmétique.⁴⁶ ».

En contraste avec une réalité précaire au Québec, les manufactures étasuniennes apparaissent comme un eldorado pour les personnages de *Jeanne la fileuse* qui sont à la recherche de travail et reçoivent « des nouvelles encourageantes⁴⁷ » de proches qui s'y sont rendus⁴⁸. Ce roman laisse entendre que « chaque famille canadienne qui arrivait aux États-Unis devenait un foyer de propagande et d'informations pour les parents et les amis [...] Des personnes qui n'avaient connu jusque-là que la misère et les privations, se trouvèrent tout à coup dans une aisance relative⁴⁹ ». À la manière des membres de la famille Dupuis qu'elle accompagne aux États-Unis, Jeanne conçoit son exil comme une situation temporaire répondant à son urgent besoin de trouver de l'emploi. C'est néanmoins sous la contrainte qu'elle entreprend ce déplacement qui lui fait sentir « tout ce qu'il y a de cruel à laisser le pays natal pour aller braver l'exil dans une contrée inconnue⁵⁰ ».

Malgré le fait qu'il corresponde à la réalité de plusieurs personnages évoluant au sein des romans étudiés, l'état de mobilité qui découle de la recherche d'emploi semble inconfortable, et s'impose comme un geste nécessaire devant demeurer temporaire.

⁴⁶ Honoré Beaugrand, *Jeanne la fileuse...*, p. 261.

⁴⁷ Honoré Beaugrand, *Jeanne la fileuse...*, p. 217.

⁴⁸ Les Québécois qui se rendent aux États-Unis à la recherche de travail dans les manufactures sont pour la plupart dans une situation économique précaire et « [l]a très grande majorité des migrants avaient pratiqué l'agriculture de subsistance ou étaient des journaliers agricoles [...] En général, ce sont des travailleurs peu qualifiés, mais vaillants, dont les enfants, bien sûr, peuvent aussi être embauchés », dans Bruno Ramirez, *La ruée vers le sud...*, p. 40.

⁴⁹ Honoré Beaugrand, *Jeanne la fileuse...*, p. 208.

⁵⁰ Honoré Beaugrand, *Jeanne la fileuse...*, p. 219.

2.2. LA QUÊTE D'INFORMATIONS

Dans le Québec du XIX^e siècle, les réseaux de communication sont inachevés et généralement inefficaces⁵¹. Les personnages qui parcourent de longues distances en quête d'informations afin de retracer des objets ou des êtres chers, se trouvent confrontés aux lacunes des systèmes de communication⁵². La moitié des huit romans composant le corpus étudié placent leurs personnages principaux sur les routes en quête d'informations⁵³. La mobilité y est présentée comme un exercice nécessaire auquel les protagonistes doivent se livrer pour trouver réponse aux questions qu'ils se posent. À la manière des personnages partis en quête de travail, ceux qui prennent la route à la recherche d'informations le font pour un motif grave, comme c'est le cas pour le notaire Caraquette dans *Les mystères de Montréal* : « Monsieur le comte, il a fallu des affaires de la plus haute importance pour m'obliger à faire un voyage aussi long, pendant la saison où je suis le plus occupé.⁵⁴ ».

Malgré les multiples obstacles rencontrés lors de leurs déplacements, les personnages en quête d'information persévèrent dans leur cheminement. Ils semblent mus par une obligation qu'ils s'imposent, une forme de devoir moral auquel ils ne peuvent déroger. Le héros du roman *Pierre Cholet*, au moment où il pense abandonner la recherche de ses parents entend « dans la nuit, une voix qui [lui] di[t] : « As-tu du cœur? Veux-tu toujours vivre étranger dans le monde? Où sont tes belles résolutions? Tu t'es laissé décourager aux premiers obstacles.⁵⁵ ». Lorsqu'il tente de retrouver son enfant, Longue Chevelure dans *L'affaire Sougraine* se considère quant à lui animé de « cette force mystérieuse qui nous pousse à notre insu, par une voie étrange, vers un but que

⁵¹ « À la fin du siècle, le Québec est doté d'excellentes communications avec l'extérieur, mais les communications intérieures sont dans un état de sous-développement évident », dans Paul-André Linteau, René Durocher et Jean-Claude Robert, *Histoire du Québec contemporain...*, Tome I, p. 117.

⁵² L'information se transmet généralement oralement, ce qui implique la rencontre des personnages; « [c]haque soir les habitants du voisinage s'assemblaient pour m'entendre conter mon histoire; ils s'apitoyaient fort sur mes misères; j'étais devenu un homme célèbre dans tout le rang », dans *Pierre Cholet*, p. 129. Ce mode de communication nécessite de parcourir d'importantes distances et suppose que s'écoule un laps de temps considérable : « Au printemps, ne manquez pas d'arrêter, en passant, j'aurai peut-être des nouvelles à vous donner », dans Jean-Baptiste Proulx, *Pierre Cholet*, p. 161.

⁵³ *L'influence d'un livre, L'affaire Sougraine, Pierre Cholet et Les mystères de Montréal.*

⁵⁴ Hector Berthelot, *Les mystères de Montréal...*, p. 34.

⁵⁵ Jean-Baptiste Proulx, *Pierre Cholet...*, p. 128.

nous n'apercevons point⁵⁶ ». Cette inspiration est salutaire pour ce personnage qui doit persévérer seul dans son cheminement en pensant « au pays, aux parents, aux amis, aux enfants, à tout ce qu'il avait aimé, ce qui est la vie, l'espoir, le bonheur, [...] il se trouvait bien malheureux.⁵⁷ ».

Les personnages étudiés embrassent l'épreuve de la quête d'une manière obsessive, compulsive, en battant continuellement les chemins à la manière du héros de *Pierre Cholet* : « j'étais sous l'empire d'une idée fixe qui me dominait, me possédait, m'absorbait.⁵⁸ ». Lorsque qu'une famille lui offre travail et hébergement, celui-ci n'arrive pas à accepter l'invitation qui lui permettrait enfin de s'arrêter et de se reposer. Il reprend la route en répondant : « une voix intérieure et secrète me pousse, comme malgré moi, à chercher mes parents.⁵⁹ ». L'idée même de se fixer semble inadmissible pour les personnages tant que leur idéal n'est pas atteint.

Pourtant, les épreuves restent nombreuses sur les chemins de la quête et peuvent finir par décourager les protagonistes. D'abord, la situation financière des voyageurs peut être problématique, comme c'est le cas d'Amand et de Pierre, héros respectifs des romans *L'influence d'un livre* et *Pierre Cholet*. Ensuite, l'absence d'itinéraire précis constitue une difficulté particulière à ce type de quête. Par exemple, lorsque Amand cherche des indices le menant à la pierre philosophale et que c'est « sur les rives des lacs, dans les cavernes les plus sombres et au fond de la mer que se [portent] toutes ses espérances⁶⁰ », il est difficile d'estimer la direction à prendre pour mener à terme ses projets. De plus, les déplacements sont souvent ralentis ou compliqués par la présence d'obstacles naturels⁶¹. Enfin, ils sont parfois déçus comme le constate Longue Chevelure, dans *L'affaire Sougraine*, lorsqu'il s'arrête dans plusieurs villages à la recherche de sa fille et que

⁵⁶ Pamphile Le May, *L'affaire Sougraine...*, p. 88.

⁵⁷ Pamphile Le May, *L'affaire Sougraine...*, p. 88.

⁵⁸ Jean-Baptiste Proulx, *Pierre Cholet...*, p. 117.

⁵⁹ Jean-Baptiste Proulx, *Pierre Cholet...*, p. 124.

⁶⁰ Philippe Aubert de Gaspé fils, *L'influence d'un livre...*, p. 103.

⁶¹ «dès l'aurore il s'était rendu à la montagne voisine pour se procurer de la verveine, chose indispensablement nécessaire à la réussite de la conjuration [...] il était revenu exténué de fatigue », dans Philippe Aubert de Gaspé fils, *L'influence d'un livre...*, p. 36.

« [n]ulle part il ne recueil[le] ces agréables rumeurs qui font naître l'espérance et soutiennent le courage.⁶² ».

2.3. PRENDRE LA ROUTE POUR COMBLER UN BESOIN : LA QUÊTE COMME MOTIF DE MOBILITÉ

L'ampleur du bouleversement provoqué par les déplacements des principaux personnages dans les œuvres étudiées, lorsqu'ils impliquent de longues distances et un temps d'absence considérable, peut être évaluée en observant l'importance accordée par les sédentaires aux départs et retours des personnages mobiles. Ces informations, de même que le dénouement des romans, permettent d'identifier des représentations du phénomène de la mobilité. Il importe d'ailleurs de prendre en compte le fait que tous les récits étudiés se concluent avec l'aboutissement de la quête à l'origine des déplacements et généralement avec le retour des personnages principaux sur les lieux de leur départ⁶³. La mobilité apparaît donc comme une épreuve nécessaire récompensée par le sentiment d'accomplissement ressenti par les personnages qui en font l'expérience lorsqu'ils reviennent, comblés, à leur point de départ⁶⁴.

Les départs inspirent généralement peine et peur à ceux qui restent. Par exemple, c'est « un jour de tristesse et de deuil⁶⁵ » pour les Chauvin lorsque Charles quitte pour se rendre en forêt tandis que dans la famille de Jules « Madame d'Haberville dévorait ses larmes pour ne pas contrister son mari, et Blanche se cachait pour pleurer, afin de ne pas affliger davantage sa tendre mère⁶⁶ » à la veille de son départ. Les mères, plus particulièrement, expriment des craintes vis-à-vis le départ de leurs fils : celle de Jean Rivard a l'impression qu'il s'en va « au bout du monde et son cœur maternel s'[exagère]

⁶² Pamphile Le May, *L'affaire Sougraine...*, p. 87.

⁶³ À l'exception du roman *Jean Rivard* dans lequel le héros s'installe, sur la terre qu'il a défrichée, en compagnie des siens venus le rejoindre.

⁶⁴ Il s'agit d'une structure commune dans les œuvres romanesques puisque « [l]a structure actantielle du roman s'articule souvent autour de la quête d'un objet par un héros-sujet », dans Monique Lafortune, *Le roman québécois. Reflet d'une société*, Laval, Mondia, 1985, p. 268.

⁶⁵ Patrice Lacombe, *La terre paternelle...*, p. 36.

⁶⁶ Philippe Aubert de Gaspé, *Les anciens Canadiens...*, p. 179.

les dangers qu'il allait courir⁶⁷ » lorsqu'il lui annonce son intention de partir défricher, alors que celle de Pierre Montépel « fondit en larmes en songeant au départ de son fils⁶⁸ » en direction des terres du Nord et devient « presque folle de chagrin⁶⁹ ». L'intensité des sentiments éprouvés lors des départs est généralement partagée par les personnages qui quittent : « [p]lus l'heure du départ approchait, plus Jean Rivard devenait triste; une sombre mélancolie qu'il ne pouvait dissimuler s'emparait de son âme, à l'idée de quitter ses amis, ses voisins, sa famille⁷⁰ ».

D'une manière semblable, les retours inspirent de grandes émotions à ceux qui reviennent de même qu'à leurs proches⁷¹. Ainsi, revenant au manoir familial après une longue absence, Jules, accompagné de son ami Arché, laisse « place aux sentiments de la plus exquise sensibilité à mesure que les voyageurs approchaient du manoir seigneurial⁷² ». Aussi, lorsque Jean Rivard fait escale auprès des siens, il sent « comme un frisson de joie par tout le corps⁷³ » et son arrivée produit « une immense sensation dans sa famille. La bonne mère pleurait de joie; les frères et sœurs ne cessaient d'embrasser leur frère aîné, de l'entourer, de le regarder, de l'interroger⁷⁴ ». Le retour des voyageurs du Nord donne lieu à une fête improvisée en l'honneur de ceux-ci, attendus impatiemment par leurs proches, dans le roman *Jeanne la fileuse*⁷⁵.

Tous les personnages principaux qui vivent un épisode de mobilité dans les romans choisis finissent par combler le besoin à l'origine de leurs déplacements. Plusieurs reviennent d'ailleurs sur les lieux de leur départ avec un sentiment d'accomplissement. Ainsi, cherchant des moyens d'obtenir la pierre philosophale dans *L'influence d'un livre*, Amand retourne finalement chez lui avec des bouquins et se livre

⁶⁷ Antoine Gérin-Lajoie, *Jean Rivard...*, p. 34.

⁶⁸ Honoré Beaugrand, *Jeanne la fileuse...*, p. 184.

⁶⁹ Honoré Beaugrand, *Jeanne la fileuse...*, p. 93.

⁷⁰ Antoine Gérin-Lajoie, *Jean Rivard...*, p. 46.

⁷¹ Seuls Amand dans *L'influence d'un livre*, Pierre Cholet héros du roman éponyme et Longue Chevelure dans *L'affaire Sougraine*, tous trois partis sur les routes à la recherche d'informations, sont des personnages plutôt solitaires et ne ressentent, pas plus qu'ils n'inspirent de sentiments particuliers lors de leurs départs.

⁷² Philippe Aubert de Gaspé, *Les anciens Canadiens...*, p. 113.

⁷³ Antoine Gérin-Lajoie, *Jean Rivard...*, p. 155.

⁷⁴ Antoine Gérin-Lajoie, *Jean Rivard...*, p. 84.

⁷⁵ Honoré Beaugrand, *Jeanne la fileuse...*, p. 95.

« à ses études alchimiques près de l'âtre de l'humble chaumière où nous l'avons trouvé en commençant cette histoire⁷⁶ », la famille Chauvin dans *La terre paternelle* rachète après un difficile exil rural la ferme ancestrale puis, « réintégrée dans la terre paternelle, vit renaître dans son sein la joie, l'aisance, et le bonheur⁷⁷ », Jules et Arché, héros du roman *Les anciens Canadiens* reviennent s'installer à proximité du manoir qui les a vus grandir après avoir guerroyé durant quelques années, Jean Rivard jouit du fruit de son travail en s'établissant avec les siens sur la terre qu'il était parti défricher, Jeanne dans *Jeanne la fileuse* retourne s'installer dans sa région natale en compagnie de son amoureux après avoir trouvé du travail aux États-Unis, Longue Chevelure retrouve son enfant et les autres personnages de *L'affaire Sougraine* démêlent leurs intrigues alors que le notaire Caraquette résout l'énigme entourant *Les mystères de Montréal* et s'installe sur une terre.

Dans l'ensemble les protagonistes voient donc l'objet de leur quête comblé alors que prennent fin les récits, ce qui laisse entendre que les déplacements effectués, malgré les départs douloureux et les nombreux obstacles, sont positifs. Les efforts consacrés à la mobilité motivée par la quête d'emploi ou d'informations sont récompensés par un sentiment d'accomplissement, à la manière de Jean Rivard qui constate l'évolution de la région qu'il s'est éreinté à déboiser : « [l]es belles et larges rues du village se bordèrent d'habitations; [...] ça et là des maisons en pierre ou en brique, ou de jolis cottages en bois remplacèrent les huttes rustiques des premiers colons; l'industrie se développa⁷⁸ ». Le sentiment de fierté exprimé par les personnages qui ont relevé l'épreuve de la mobilité à moyenne ou grande échelle rappelle les qualités associées aux personnages dont le mode de vie est intimement lié au nomadisme⁷⁹. Par exemple, lorsque Pierre Cholet retrouve enfin sa famille il a droit à une grande fête, semblable à celles qui sont organisées pour célébrer le retour de voyageurs⁸⁰, lors de laquelle les nombreux invités mangent et dansent après avoir écouté le récit des aventures du héros⁸¹. Plus discrets, le retour de la

⁷⁶ Philippe Aubert de Gaspé fils, *L'influence d'un livre...*, p. 131.

⁷⁷ Patrice Lacombe, *La terre paternelle...*, p. 80.

⁷⁸ Antoine-Gérin-Lajoie, *Jean Rivard...*, p. 319.

⁷⁹ Plus particulièrement la force, le courage et la transmission orale d'informations. Voir chapitre 1.

⁸⁰ Honoré Beaugrand, *Jeanne la fileuse...*, p. 94-97.

⁸¹ Jean-Baptiste Proulx, *Pierre Cholet...*, p. 184.

famille Chauvin sur sa terre et celui de Jeanne dans sa région natale donnent lieu à des retrouvailles avec des voisins et membres de la famille à qui ils racontent sans se lasser à un public captif les circonstances de leurs expériences de mobilité.

La quête, qu'elle soit motivée par la recherche d'un emploi ou d'informations, correspond à un motif dominant chez les personnages principaux⁸². Lorsqu'on additionne à ces exemples de mobilité obligée ceux des personnages dont le déplacement est intimement lié au mode de vie, on constate que les romans étudiés présentent l'image d'une société en mouvement. Cette étude des mises en scène de la mobilité contribue donc à une remise en question de l'idée longtemps entretenue d'un Québec du XIX^e siècle qui aurait été représenté comme une société immobile. Les matériaux culturels peuvent donc apporter un éclairage à l'histoire comme le constate l'historienne Mona Ozouf : « [a]lors que l'histoire conçue, comme l'histoire vécue, ordonne les événements sur l'axe du temps, attentive à leur enchaînement logique, le roman suit une courbe chaotique : brusques ruptures, retours en arrière, ressauts imprévisibles, nouveaux départs relancent l'attente du lecteur et lui réservent de constantes surprises.⁸³ ». Les représentations que les œuvres romanesques étudiées livrent des déplacements effectués par leurs personnages permettent aussi de prendre connaissance d'un discours sur le mouvement de l'histoire au travers des conditions et des possibilités de mobilité.

⁸² *Les anciens Canadiens* présente un motif de mobilité inusité puisque ses protagonistes, lorsqu'ils s'engagent sur la route pour y effectuer un déplacement considérable, ne le font pas tant pour chercher un emploi que pour exercer leur métier de militaires. Contrairement aux autres œuvres étudiées, le contexte historique dans lequel se situe le récit du roman *Les anciens Canadiens* n'est pas celui du XIX^e siècle mais plutôt celui de la guerre de Sept Ans. Cette caractéristique explique probablement que les motifs à l'origine des déplacements des protagonistes ne soient pas les mêmes que ceux des autres romans du corpus. Cette distinction n'affecte pourtant pas le sentiment inspiré par le départ et le retour des personnages mobiles, pas plus que la représentation globale qui s'en dégage.

⁸³ Mona Ozouf, *Les aveux du roman...*, p. 23-24.

TROISIÈME CHAPITRE

MOYENS DE TRANSPORT ET CONDITIONS DE MOBILITÉ : ILLUSTRATIONS DE L'ANCIEN ET DU MODERNE

Au cours du XIX^e siècle, la société québécoise se transforme et ses membres se transportent pour répondre aux nécessités de la réalité changeante¹. Le déplacement des travailleurs, requis par l'accroissement du capitalisme industriel, la colonisation de nouvelles régions et l'urbanisation, l'introduction de moyens de transport mécanisés tels le train et le bateau vapeur, apparaissent comme des efforts d'adaptation aux transformations en cours². Ces éléments de modernisation influencent la réalité québécoise de manière graduelle, sans qu'il y ait alors répudiation du passé et des traditions, « selon une approche non linéaire et qui ne dresse pas en un combat décisif [...] le moderne contre le traditionnel³ ». Les manières de se déplacer et les outils pour le faire se trouvent fortement influencés par ces bouleversements et, réciproquement, les nouveaux moyens de transport de même que les nouvelles conditions de mobilité contribuent à la modernisation de la société québécoise⁴.

L'étude des représentations des moyens de transport et des modalités de déplacement décrites par les romanciers permet d'observer qu'une transition s'opère entre deux réalités dont l'ancienne, caractérisée par la marche, le cheval et le canot, laisse

¹ Cette interprétation de l'histoire de la société québécoise du XIX^e siècle s'inscrit dans une conception opposée à l'historiographie basée sur l'héritage du rapport Durham, reprise notamment par Fernand Ouellet, selon laquelle il s'agit d' « une société repliée sur ses terres, cramponnée à une agriculture traditionnelle et, de plus, soumise au leadership de ses prêtres. On l'imaginait peu sensible aux courants de modernité qui transformaient le continent nord-américain, subissant passivement, comme obligée, son intégration à l'économie de marché et l'urbanisation de son territoire. En somme, on la voyait comme une société dont l'évolution avait été commandée par des forces externes et qui se manifestait surtout par ses formes de résistance aux pressions exercées sur elle », dans Courville, Serge, Jean-Claude Robert et Normand Séguin, *Le pays laurentien...*, p. 2.

² « Le transport fut un facteur clé de la transition du Québec vers le capitalisme industriel », dans John A. Dickinson et Brian Young, *Brève histoire socio-économique du Québec...*, p. 178.

³ Serge Courville, Jean-Claude Robert et Normand Séguin, *Le pays laurentien...*, p. 127.

⁴ « L'arrivée des bateaux à vapeur et des chemins de fer modifia la production industrielle, le capital, l'organisation des sociétés et les concentrations de main-d'œuvre », dans John Dickinson et Brian Young, *Brève histoire socio-économique du Québec...*, p. 178.

progressivement place à une société moderne dans laquelle le train prédomine⁵. Les images employées par les auteurs de romans laissent supposer une lente évolution des modalités réelles ou souhaitées de déplacement. Ils mettent en lumière des avantages et inconvénients des moyens de transport et des conditions de mobilité offertes aux personnages romanesques. Il est ainsi possible d'observer le passage du temps grâce aux représentations de l'ancien et du moderne, qui se côtoient et se confondent au sein des œuvres⁶.

3.1. REPRÉSENTATION DES MOYENS DE TRANSPORT ANCIENS ET MODERNES

3.1.1 Les anciens moyens de transport et les conditions de mobilité

La marche, le cheval, le canot et leurs variantes (charrette, carriole, barques, chaloupes et autres embarcations rudimentaires) sont les plus anciens moyens de transport utilisés par les personnages des œuvres romanesques étudiées. Issus de l'époque préindustrielle, ils sont anciens dans la mesure où ils précèdent l'arrivée du chemin de fer et du bateau vapeur. À l'utilisation de ces moyens de transport sont associées l'accessibilité et l'expression de sentiments joyeux mais aussi des caractéristiques plus négatives comme la fatigue et les douleurs physiques, la lenteur des déplacements et la fréquence des accidents. L'appréciation que font les protagonistes romanesques de leurs déplacements permet d'identifier des représentations de mobilité et de les situer par rapport à l'introduction d'éléments de modernisation.

⁵ La question de l'accession de la société québécoise du XIX^e siècle à la modernité alimente les débats historiographiques depuis plusieurs années et peut être entendue sous plusieurs angles (économique, idéologique, social, etc.). Dans le cadre de cette étude, le rapport entre tradition et modernité s'attarde au domaine de la mobilité par le biais de l'étude des représentations des moyens de transport – lui-même intimement lié aux conditions socioéconomiques – tel que présenté au sein des romans choisis.

⁶ « Ces deux notions, tradition et modernité, ne s'excluent pas mutuellement. La première s'entend généralement comme une accumulation de connaissances mémorisées, puis transmises d'une génération à l'autre. La seconde correspond à un état d'esprit, à une vision du monde et à des pratiques inspirés des progrès de la science et de la technique. [...] Ainsi retrouve-t-on toujours des éléments de modernité dans la tradition et des éléments de tradition dans la modernité. Dans la réalité sociale du Québec au siècle dernier, les deux modes d'expression se côtoient, s'interpénètrent, s'appuient l'un sur l'autre et s'opposent, tout à la fois, alimentant un mouvement incessant d'adaptation qu'on appelle changement », dans Courville, Serge, Jean-Claude Robert et Normand Séguin, *Le pays laurentien...*, p. 127.

Outils par excellence de la recherche d'information et de l'échange oral⁷, la marche, le cheval et le canot ont l'avantage d'être accessibles, sans considération de fortune, à l'ensemble des protagonistes romanesques. Les personnages plus fortunés s'offrent bien sûr des déplacements faciles et confortables en faisant notamment appel aux services de cochers ou autres employés⁸. Par exemple, Jules et Arché se rendant au manoir familial sont accompagnés de José, serviteur de la maison faisant alors office de conducteur, qui se charge de faire traverser les cours d'eau rencontrés sur la route à la voiture et à sa monture, permettant aux jeunes voyageurs de demeurer au sec⁹. Non seulement ces voyageurs privilégiés délèguent-ils les mouvements difficiles et salissants au serviteur José, mais comme les autres protagonistes fortunés, ils bénéficient de l'attelage d'« un superbe et fort cheval normand à un traîneau sans lisses, seul moyen de transport à cette saison¹⁰ ». Pour leur part, les personnages les plus démunis, comme Amand dans *L'influence d'un livre*, le héros de *Pierre Cholet* ou Sougraine du roman *L'affaire Sougraine*, peuvent improviser une traversée du fleuve en chaloupe, parcourir le territoire de la Gaspésie aux Outaouais ou faire l'aller-retour entre Québec et les prairies de l'Ouest à l'aide des anciens moyens de transport. La marche correspond certainement au moyen de locomotion le plus démocratique puisque les conditions dans lesquelles elle s'exerce sont les mêmes pour tous :

Les hommes d'affaire, les flâneurs, les étudiants, les dames de l'aristocratie, les demoiselles, les bonnes d'enfants, les gamins, les désœuvrés, les curieux, les employés du gouvernement, les chercheurs d'aventures ou de distractions, les avocats en quête de paradoxe, les médecins fuyant les remords, les notaires placides, les ouvriers de tout métier, les hommes politiques de toutes couleurs, les chercheurs de place de toute sorte, tout ce monde allait, venait, se croisait, se mêlait, se dégageait pour s'embrasser encore, comme une populeuse fourmilière qui s'ébat au soleil sur le sable doré d'un jardin.¹¹

⁷ Voir chapitre 2.

⁸ Les d'Habreville dans *Les anciens Canadiens*, les D'Aucheron de *L'affaire Sougraine* et les Bouctouche dans *Les mystères de Montréal*, par exemple.

⁹ Philippe Aubert de Gaspé, *Les anciens Canadiens...*, p. 46.

¹⁰ Philippe Aubert de Gaspé, *Les anciens Canadiens...*, p. 45.

¹¹ Pamphile Le May, *L'affaire Sougraine...*, p. 29.

Les déplacements à pied, à cheval et en canot permettent la réflexion et la proximité avec les autres voyageurs¹². Par exemple, dans le roman *Les anciens Canadiens*, le long trajet menant Jules et Arché au manoir familial se fait en voiture et nécessite un temps considérable. Loin de déplaire aux personnages, cela leur donne l'occasion d'admirer les beautés de la nature pour lesquelles « Jules ne peut retenir une ébullition poétique¹³ ». Les descriptions de déplacements réalisés par des nomades du Nord illustrent bien l'effet contagieux de la joie partagée lors d'un voyage en canot. Les œuvres étudiées contiennent plusieurs passages dans lesquels des voyageurs, confiant « gaiement » leur canot aux flots¹⁴, entament des chansons donnant l'impression d'un déplacement facile et agréable, comme si « le canot glissa[it] plus vite sur la surface polie du Saint-Laurent¹⁵ » : « [p]endant que le canot glissait légèrement sur les ondes, l'un des rameurs entonnait une de ces chansons anciennes, mais toujours nouvelles¹⁶ »; « [l]es avirons obéissant à la cadence faisaient bouillonner l'eau autour des canots qui fendaient l'eau avec rapidité, s'efforçant de se dépasser en vitesse, et laissant derrière eux de longs sillons.¹⁷ ». Des chansons joyeuses, intimement associées aux déplacements en canot, donnent une image positive de ce moyen de transport et des personnages qui l'utilisent : « [a]ssis au bout de sa nacelle, il partit en chantant gaiement [...] L'atmosphère était si parfaitement calme et la surface du lac si tranquille que la traversée se fit en très peu de temps.¹⁸ ».

Néanmoins, les personnages qui se déplacent à l'aide des anciens moyens de transport déplorent souvent la fatigue ou les douleurs physiques qu'ils ressentent à la suite de l'effort déployé. La qualité médiocre des routes et les longues distances parcourues contribuent à rendre l'exercice de la mobilité ardu et la marche devient alors un moyen de locomotion particulièrement éprouvant : « les marches sont longues et

¹² Voir la section 2 du présent chapitre.

¹³ Philippe Aubert de Gaspé, *Les anciens Canadiens...*, p. 71.

¹⁴ Honoré Beaugrand, *Jeanne la fileuse...*, p. 139.

¹⁵ Honoré Beaugrand, *Jeanne la fileuse...*, p. 84.

¹⁶ Antoine Gérin-Lajoie, *Jean Rivard...*, p. 115.

¹⁷ Patrice Lacombe, *La terre paternelle...*, p. 37.

¹⁸ Antoine Gérin-Lajoie, *Jean Rivard...*, p. 154.

pénibles avec toutes les horreurs du froid et de la faim¹⁹ ». Parcourant de très grandes distances à pied, le héros du roman *Pierre Cholet* ressent souvent les douleurs et l'épuisement causés par ses déplacements : « à force de marcher, j'avais les pieds tout en sang²⁰ »; « encore pleins d'ampoules, des suites de cette longue marche²¹ »; « mes pieds ensanglantés refusent de me porter²² ». Le canot est également un outil de mobilité épuisant pour certains personnages. Ainsi Lepage, le tueur de *L'influence d'un livre*, gagne le large « et après un travail pénible de deux heures, épuisé de fatigue²³ », arrive enfin à livrer le corps de sa victime aux flots. Même les voyageurs si joyeux du roman *La terre paternelle* sont à leur retour « harassés par de longues fatigues, leurs corps se [ployant] avec peine aux mouvements de l'aviron²⁴ ».

La lenteur des déplacements effectués à l'aide des anciens moyens de transport est aussi soulignée. Les protagonistes romanesques sont toujours susceptibles d'être ralentis par la mauvaise qualité des routes empruntées. Ainsi, parcourant une certaine distance à pied, Amand doit se hâter et « continu[er] sa route aussi vite que les chemins le lui perm[ettent] dans le dessein d'arriver, avant le soleil couchant, chez un de ses oncles²⁵ ». Le fait de s'aventurer sur la route représente parfois un défi à relever avec beaucoup de patience et de persévérance : « il sentait bien qu'il ne pouvait trop se hâter; car il avait une distance de soixante-cinq milles à parcourir, à pied, dans des chemins très désavantageux.²⁶ ». Pour d'autres personnages, comme le fortuné couple Bouctouche qui se fait conduire en voiture, le défi de la mobilité à cheval est moins grand mais la patience demeure de mise. Se rendant en campagne, « [I]a comtesse cognait des clous. Le comte sortit sa blague et chargea sa pipe d'écume "cernée" avec laquelle il tira quelques touches pour opérer une distraction à l'ennui de la route.²⁷ ». Les personnages ne se résignent pourtant pas tous à la lenteur des déplacements à l'aide des anciens moyens de

¹⁹ Patrice Lacombe, *La terre paternelle...*, p. 33.

²⁰ Jean-Baptiste Proulx, *Pierre Cholet...*, p. 95.

²¹ Jean-Baptiste Proulx, *Pierre Cholet...*, p. 106.

²² Jean-Baptiste Proulx, *Pierre Cholet...*, p. 96.

²³ Philippe Aubert de Gaspé fils, *L'influence d'un livre...*, p. 48.

²⁴ Patrice Lacombe, *La terre paternelle...*, p. 72.

²⁵ Philippe Aubert de Gaspé fils, *L'influence d'un livre...*, p. 86-87.

²⁶ Philippe Aubert de Gaspé fils, *L'influence d'un livre...*, p. 83.

²⁷ Hector Berthelot, *Les mystères de Montréal...*, p. 38.

locomotion et plusieurs la dénoncent : « [d]ans les douze heures passées à faire ces trois lieues, Jean Rivard eût parcouru avec beaucoup moins de fatigue trois cent milles sur un chemin de fer ordinaire²⁸ ».

Enfin, l'exercice de la mobilité réalisé à pied, à cheval ou en canot implique des risques d'accident. Plusieurs personnages invoquent d'ailleurs des saints lorsqu'ils entreprennent ou terminent un long déplacement : « suivant l'antique et pieux usage, tous les voyageurs [...viennent] remercier leur patronne de les avoir protégés des dangers inséparables d'un si long voyage²⁹ ». Ils sollicitent souvent l'aide de forces surnaturelles pour la réussite des entreprises maritimes, à la manière de Pierre Cholet qui est convaincu que ses prières font souffler le vent nécessaire à ses déplacements. Néanmoins, les personnages romanesques qui s'engagent sur la route à pied ou à cheval s'exposent à des accidents, comme le constatent notamment le héros du roman *Pierre Cholet* qui a presque perdu l'usage de ses « pauvres pieds qui se gelèrent pour la troisième fois³⁰ », de même que le notaire Caraquette dont « [l]e bog board fut renversé et un des timons [brisé]. Caraquette fut obligé de faire un mille et demi à pied pour aller acheter un bout de corde chez un habitant afin de réparer le dégât [*sic*] et de continuer sa route.³¹ ». Les chemins forestiers sont décrits comme des lieux de déplacement particulièrement risqués et le roman *Jean Rivard* évoque quelques cas où des marcheurs ont « failli périr, surpris par des tempêtes dans ses longs trajets à travers les bois³² ».

Malgré les sentiments généralement positifs qu'ils suscitent, la marche, le cheval et le canot font l'objet de plusieurs critiques. Sans souhaiter leur disparition, plusieurs protagonistes romanesques réclament l'amélioration de la qualité des routes sur lesquelles sont utilisés les anciens moyens de transport afin de bonifier les conditions d'exercice de la mobilité. Il est possible de supposer que les romanciers sentent le besoin de dénoncer les piètres conditions routières qu'ils observent de manière à faire prendre conscience aux

²⁸ Antoine Gérin-Lajoie, *Jean Rivard...*, p. 97.

²⁹ Patrice Lacombe, *La terre paternelle...*, p. 73.

³⁰ Jean-Baptiste Proulx, *Pierre Cholet...*, p. 163.

³¹ Hector Berthelot, *Les mystères de Montréal...*, p. 41.

³² Antoine Gérin-Lajoie, *Jean Rivard...*, p. 249-250.

sédentaires des difficultés liées à l'exercice de la mobilité. Le déplacement sur de grandes distances se trouve généralement effectué en cas de nécessité et c'est seulement en vivant cette expérience qu'il est possible de mesurer l'ampleur du défi qu'elle représente. D'ailleurs, même Jean Rivard, héros du roman éponyme, demeure étranger à cette réalité avant d'y être confronté et est abasourdi d'apprendre « qu'il ne pouvait songer à se rendre en voiture à son futur établissement. Il s'était imaginé qu'en abattant quelques arbres par ci par là, le long du sentier de pied qu'il avait déjà parcouru, un cheval pourrait tant bien que mal traîner une voiture chargée jusqu'à sa cabane.³³ ». Cette hypothèse peut contribuer à expliquer l'abondance des commentaires exprimés dans les romans étudiés au sujet de la mauvaise qualité des routes empruntées: « le sol, qui était extrêmement noir, devenait boueux dans la saison des pluies. Amand avançait avec peine, suivant autant que possible le long des clôtures et glissant presque à chaque pas³⁴ »; « [d]ire la misère que j'ai eue, est incroyable. Le chemin était plein de cahots; le cheval, agacé, ahuri, les sautait à pieds joints; il avait presque le mord aux dents³⁵ »; « [l]e chemin traverse un pays de coteaux, de vallons, de forêts et de marécages; il est loin d'être beau, n'étant en réalité qu'un tracé provisoire; les voitures se perdent dans les ornières³⁶ ». C'est probablement aussi le reflet d'une réalité puisque si « le réseau routier a atteint sa maturité à la fin du XIX^e siècle, [...] [l]a qualité des multiples branches qui le composent reste cependant largement discutable³⁷ ».

Au-delà de la mauvaise qualité des routes, l'absence totale de chemin permettant d'accéder à certains lieux comme la forêt et les terres de colonisation se présente comme l'un des problèmes les plus fréquemment décrit. Le manque de route nuit notamment au développement d'une économie commerçante³⁸. Ainsi, Jean Rivard, limité dans ses

³³ Antoine Gérin-Lajoie, *Jean Rivard...*, p. 52.

³⁴ Philippe Aubert de Gaspé fils, *L'influence d'un livre...*, p. 84.

³⁵ Jean-Baptiste Proulx, *Pierre Cholet...*, p. 134.

³⁶ Jean-Baptiste Proulx, *Pierre Cholet...*, p. 95.

³⁷ Jean Martin, « Le développement des réseaux de transport terrestres dans la vallée du Saint-Laurent au XIX^e siècle », dans Serge Courville, Jean-Claude Robert et Normand Séguin, dir. *Le pays laurentien au XIX^e siècle*, Québec, Les Presses de l'Université Laval, 1992, p. 228.

³⁸ Les romans *Jean Rivard* et *Jeanne la fileuse* sont les principales œuvres critiquant les limites qu'imposent les mauvaises conditions de mobilité au développement économique. Il s'agit d'une situation véritablement problématique dans le Québec du XIX^e siècle où « plusieurs indices témoignent d'un intérêt

possibilités d'enrichissement « par suite du manque de chemin³⁹ » reliant sa terre défrichée aux centres économiques, doit vendre ses productions à un prix moindre. La construction d'une route reliant sa cabane à un réseau routier signifie pour lui de nouvelles possibilités d'épanouissement social et économique et à ses yeux « la confection d'un chemin à travers la forêt devait avoir l'effet d'accroître considérablement la valeur du terrain⁴⁰ ». En plus de permettre le développement du commerce et la mise en valeur du territoire, la construction de route apparaît dans ce roman comme une manière de contrer l'émigration massive en direction des manufactures américaines puisque « partout où l'on établit de bonnes voies de communication, les routes se bordent aussitôt d'habitations, et qu'au bout de quelques mois l'épi doré remplace les arbrisseaux naissants et les chênes séculaires. [...] ces milliers de Canadiens qui ont enrichi de leur travail les États limitrophes de l'Union américaine se seraient établis parmi nous⁴¹ ».

Alors que certaines œuvres dénoncent les conditions routières très difficiles et en font porter le blâme aux pouvoirs publics⁴², d'autres ne posent pas le même regard critique sur cette situation et soutiennent l'idée que les personnages doivent s'adapter aux réalités naturelles. Par exemple, la famille Chauvin dans *La terre paternelle* remet en question un déplacement lié à ses activités commerciales à cause de la neige qui s'amoncelle « à une telle hauteur que les routes en [sont] complètement obstruées⁴³ ». La famille choisit néanmoins de braver la nature en utilisant ses meilleurs chevaux qui « enfonçaient jusqu'au-dessus du genou; mais les courageuses bêtes s'en tirèrent bien, et le voyage s'accomplit heureusement quoique lentement.⁴⁴ ». Bref, si la nature apparaît comme une force incontrôlable, les protagonistes romanesques qui ont la volonté et le courage d'entreprendre des déplacements difficiles peuvent y arriver.

public soutenu pour les chemins », dans Serge Courville, Jean-Claude Robert et Normand Séguin, *Le pays laurentien...*, p. 31.

³⁹ Antoine Gérin-Lajoie, *Jean Rivard...*, p. 136.

⁴⁰ Antoine Gérin-Lajoie, *Jean Rivard...*, p. 170.

⁴¹ Antoine Gérin-Lajoie, *Jean Rivard...*, p. 166.

⁴² Particulièrement *Jean Rivard* et *Jeanne la fileuse*.

⁴³ Patrice Lacombe, *La terre paternelle...*, p. 31.

⁴⁴ Patrice Lacombe, *La terre paternelle...*, p. 32.

Dans l'ensemble, ce ne sont pas tant les anciens moyens de transport que les difficultés éprouvées lors des déplacements des personnages et les limites qu'elles imposent à leur épanouissement qui sont critiquées. L'appel à l'amélioration des conditions de mobilité pour s'adapter aux réalités économiques modernes est présente dans quelques œuvres. À la manière des historiens qui « n'ont retenu du réseau routier que les critiques virulentes faites par les voyageurs étrangers et les marchands⁴⁵ », les romanciers insistent sur « l'état exécrable de la majorité des routes durant quatre mois par année⁴⁶ ».

3.1.2 Les nouveaux moyens de transport et les conditions de mobilité

Le bateau vapeur et le chemin de fer font leur apparition au XIX^e siècle et offrent des possibilités de révolutionner les conditions de mobilité. Le portrait que livrent les œuvres romanesques du cheval-vapeur est relativement positif, souligne l'amélioration qu'il apporte au confort des usagers et la réduction du temps consacré au déplacement. Néanmoins, le train et les éléments de modernité qui lui sont associés bouleversent les relations qu'entretiennent traditionnellement les personnages avec la route, l'environnement et leur manière d'entrer en relation avec les autres. Le bateau vapeur demeure quant à lui étonnamment peu présent alors que le chemin de fer y tient le rôle de représentant des moyens de transport modernes.

Il y a vingt ans, les chemins de fer ne sillonnaient pas, comme aujourd'hui, les immenses prairies de l'Ouest, et les voyageurs traversaient, à cheval ou à pied, la zone étonnante qui se déroule des bords du Mississipi aux montagnes Rocheuses. Tantôt, dans la glauque prairie sans bornes, une caravane passait comme un tourbillon et s'estompait sur l'horizon, [...]; tantôt un chasseur, débarrassé du joug qu'impose la société des hommes, cheminait seul, au hasard, buvant à la fontaine et dormant sur le foin vert, à la merci du ciel, avec les fauves et les oiseaux. Les Blancs sortaient de leurs villages et les Indiens sortaient de leurs montagnes, pour venir dans ces plaines chasser le buffle roux, et quelques fois des combats singuliers, plus souvent des engagements terribles, entre les bandes jalouses, arrosaient de sang le sol encore vierge.⁴⁷

⁴⁵ Serge Courville, Jean-Claude Robert et Normand Séguin, *Le pays laurentien* ..., p. 29.

⁴⁶ Serge Courville, Jean-Claude Robert et Normand Séguin, *Le pays laurentien* ..., p. 29.

⁴⁷ Pamphile Le May, *L'affaire Sougraine*..., p. 1.

En introduisant ainsi son roman, Pamphile Le May fait plus que remarquer la rapidité avec laquelle le chemin de fer s'installe dans les terres de l'Ouest, préservées jusqu'alors de la présence de voies ferrées. Il indique aussi que l'arrivée de ce nouveau moyen de transport transforme à jamais la mobilité en mettant fin aux longues et périlleuses marches entreprises par les aventuriers dans des contrées jusqu'alors exemptes « du joug qu'impose la société des hommes⁴⁸ ». L'implantation du train sonne en quelque sorte le glas des rencontres fortuites entre voyageurs et habitants, la fin d'une ère de contemplation du territoire et de la tranquillité des vastes espaces. Il semble qu'« [u]n certain lien aux lieux a disparu avec le stupéfiant passage du cheval-crottin au cheval-vapeur⁴⁹ », rendant l'espace plus impersonnel. La mécanisation dans les déplacements impose un horaire et bouleverse la relation entre l'environnement et le personnage.

Le train fait du voyage une affaire collective. L'utilisation des nouveaux moyens de transport impose de prendre place dans un wagon ou dans un bateau, avec plusieurs autres personnes, et d'attendre le départ pour ensuite se laisser porter. Cette dynamique s'oppose à celle de l'individu maître de son moyen de transport – à pied, à cheval ou en canot – et de son horaire.

Le chemin de fer transforme l'appréciation de la temporalité par l'imposition d'un emploi du temps. Il est possible d'identifier dans le roman *Jean Rivard* une fracture dans la manière de vivre la sociabilité, du moins l'hospitalité envers les voyageurs, provoquée par l'arrivée du train. Ainsi, les visites au domicile du héros, précédant l'arrivée du moyen de transport moderne dans le territoire de colonisation, sont celles de voisins qui viennent « souvent, à la *brunante*, fumer la pipe à sa cabane⁵⁰ » et écouter « les drôleries incessantes de Pierre Gagnon qui leur [raconte] sous mille formes différentes⁵¹ » des anecdotes liées à ses premiers défrichements en compagnie de Jean Rivard. Ces rencontres prolongées s'inscrivent dans un rapport au temps illimité, contrairement à ce que vit Jean Rivard lorsqu'il doit se plier au programme du chemin de fer en compagnie

⁴⁸ Pamphile Le May, *L'affaire Sougraine...*, p. 1.

⁴⁹ Régis Debray, « Rhapsodie pour la route », *Cahiers de médiologie*, 2 (1996), p. 14.

⁵⁰ Antoine Gérin-Lajoie, *Jean Rivard...*, p. 121.

⁵¹ Antoine Gérin-Lajoie, *Jean Rivard...*, p. 121.

d'un voyageur de passage dans sa ville. La relation entre les deux hommes prend brusquement fin « lorsque tout à coup le sifflet de la locomotive voisine se [fait] entendre⁵² », forçant le visiteur à quitter son hôte. L'horaire du chemin de fer ponctue aussi la vie des personnages du roman *Les mystères de Montréal*. Il instaure un nouveau rapport au temps : celui de la modernité. À la lecture de cette oeuvre, on ressent le rythme qu'impose le train, dictant l'heure de l'arrivée et celle du départ : « [l]e lendemain matin il partit pour Montréal par le train de sept heures.⁵³ »; « [e]n arrivant à la gare du chemin de fer, [...] il devait attendre une dizaine de minutes⁵⁴ »; « [i]l était arrivé juste à temps pour prendre le train de St-Jérôme.⁵⁵ ». Cette cadence permet de calculer, de prévoir un déplacement sur une longue distance et de le réaliser dans un court intervalle de temps, ce que ne garantissent pas les anciens moyens de transport. Néanmoins, pour bénéficier de ces améliorations, les personnages romanesques doivent s'astreindre à respecter les consignes : « le conducteur du train entra dans la buvette et cria : *All aboard! All aboard!* Le comte prit son chapeau, courut de suite à la gare et monta dans le train⁵⁶ ».

En fait, l'utilisation du chemin de fer implique d'accepter quelques contraintes. Alors que les anciens moyens de transport, économiquement accessibles à tous, peuvent être mobilisés à partir de n'importe quel endroit, le passager du train doit d'abord se rendre à la gare et acheter un ticket pour ensuite se déplacer. Ces obligations marquent les rapports des personnages romanesques au train. Par exemple, Bénoni, dans *Les mystères de Montréal*, ne peut pas « [a]vec trois chelins [...] payer son ticket sur le chemin de fer. Pour faire le voyage gratis il se faufila dans un box car et se rendit à sa destination sans encombre⁵⁷ ». Le héros du roman *Pierre Cholet* choisit quant à lui de marcher le long des rails plutôt que d'acheter un billet.

Néanmoins, les personnages qui évoluent au rythme de l'expansion du train interprètent de manière positive les bouleversements causés par l'arrivée du nouveau

⁵² Antoine Gérin-Lajoie, *Jean Rivard...*, p. 455.

⁵³ Hector Berthelot, *Les mystères de Montréal...*, p. 42.

⁵⁴ Hector Berthelot, *Les mystères de Montréal...*, p. 49.

⁵⁵ Hector Berthelot, *Les mystères de Montréal...*, p. 47.

⁵⁶ Hector Berthelot, *Les mystères de Montréal...*, p. 50.

⁵⁷ Hector Berthelot, *Les mystères de Montréal...*, p. 58.

moyen de transport. Pour le héros du roman *Jean Rivard*, l'arrivée du train au cœur de la forêt signifie un progrès, une reconnaissance des possibilités économiques de sa région et celle de créer un centre de commerce moderne sur les anciennes terres de défrichement. Selon lui, la voie ferrée vient mettre un terme aux problèmes causés par « [l]e manque de chemins et par la suite les difficultés de transport⁵⁸ » qui forcent les colons à vendre à rabais leurs productions⁵⁹. Jean Rivard n'est d'ailleurs pas le seul à considérer que le chemin de fer peut jouer un rôle important pour les milieux économiques. Qu'ils présentent l'homme d'affaires D'Aucheron, flirtant avec des politiciens dans l'espoir d'obtenir « une section du chemin de fer à construire⁶⁰ » ou les parents Montépél qui souhaitent installer leur fils Pierre dans un commerce « près de la gare du chemin de fer de Joliette⁶¹ », les romans illustrent l'attrait financier que représente le rail. D'ailleurs, le père Montépél, cultivateur prospère du roman *Jeanne la fileuse*, s'enrichit avec « des contrats qu'il avait obtenu[s] à Montréal, comme fournisseur de la compagnie métropolitaine des chars urbains (tramways).⁶² ». Ce roman le présente comme un homme averti qui sait flairer les bonnes affaires, identifiant rapidement l'innovation des tramways comme une façon de faire des profits. L'auteur de *Jeanne la fileuse*, qui admire les Américains pour leur habileté à construire une société résolument tournée vers la modernité et pour leur compréhension de l'importance du train et des centres industriels, explique que la compagnie « organisée à Montréal en 1861 avait introduit le système des tramways américains, et [que] les rues de la grande ville étaient silonnées [*sic*] par les lises des chemins de fer sur lesquelles on traînait, à force de chevaux, les nouveaux chars-ominibus que l'on a surnommés avec raison " l'équipage du peuple "⁶³ ». De même, dans *L'affaire Sougraine* le père de Léontine investit en bourse, « achetant et vendant par l'intermédiaire d'un courtier, sans rien posséder jamais, des actions de toutes les compagnies : compagnies de chemins de fer, de bateaux à vapeur, de canaux, de

⁵⁸ Antoine Gérin-Lajoie, *Jean Rivard...*, p. 89.

⁵⁹ Robert Major a d'ailleurs proposé une interprétation du roman *Jean Rivard* présentant son héros comme un homme profondément libéral. Voir Robert Major, *Jean Rivard, ou, l'Art de réussir...*

⁶⁰ Pamphile Le May, *L'affaire Sougraine...*, p. 17.

⁶¹ Honoré Beaugrand, *Jeanne la fileuse...*, p. 128.

⁶² Honoré Beaugrand, *Jeanne la fileuse...*, p. 108.

⁶³ Honoré Beaugrand, *Jeanne la fileuse...*, p. 108-109.

mines⁶⁴ ». Les romanciers, observateurs de leur société, identifient l'attrait qu'exerce le chemin de fer sur les acteurs financiers⁶⁵.

Pour le narrateur de *Jeanne la fileuse*, le train représente une invention merveilleuse qui offre « des facilités nouvelles dans les relations entre les citoyens de différents pays, pour l'échange des idées et des richesses matérielles, pour s'entendre, se concerter, s'éclairer, rendre plus intime la communauté des intérêts internationaux⁶⁶ ». Cette œuvre ne tarit pas d'éloges pour le chemin de fer et les compagnies qui l'exploitent et met en scène de nombreux personnages pour qui il est possible de se rendre aux États-Unis à un faible coût, grâce à l'esprit d'entreprise des compagnies qui n'ont de cesse d'améliorer les services offerts en vue de satisfaire leurs clients⁶⁷. La description des étapes à suivre pour prendre le train, allant de l'achat des billets à l'arrivée des voyageurs en passant par l'enregistrement des bagages et le trajet en soi est si détaillée qu'elle donne l'impression de constituer un mode d'emploi ou de rapporter le contenu d'une brochure publicitaire pouvant porter le titre : « Rien ne manque enfin aux facilités que l'on offre maintenant au public voyageur⁶⁸ ». Le romancier se fait ici le relais des promoteurs du chemin de fer qui « ont mené une campagne très efficace pour établir la supériorité de ce moyen de transport en comparant sa vitesse, sa régularité et sa relative indépendance vis-à-vis des aléas climatiques⁶⁹ ».

Le chemin de fer offre plusieurs avantages par rapport à la marche et à la voiture : rapidité, confort et absence de contraintes d'ordre météorologique. Ces caractéristiques expliquent l'attrance des émigrants de *Jeanne la fileuse* pour le train : après tout, « le voyage de Montréal à Fall River n'est qu'une affaire de vingt-quatre heures, maintenant,

⁶⁴ Pamphile Le May, *L'affaire Sougraine...*, p. 110.

⁶⁵ « [I]es chemins de fer attireraient [...] l'attention des marchands et des industriels, puisqu'ils leur ouvraient de nouveaux marchés et leur offraient de nouvelles ressources, tout en augmentant leur influence dans le monde de l'industrie, des finances et de la politique », dans Jonh Dickinson et Brian Young, *Brève histoire socio-économique du Québec...*, p. 179.

⁶⁶ Honoré Beaugrand, *Jeanne la fileuse...*, p. 229.

⁶⁷ Honoré Beaugrand, *Jeanne la fileuse...*, p. 232.

⁶⁸ Honoré Beaugrand, *Jeanne la fileuse...*, p. 232.

⁶⁹ Serge Courville, Jean-Claude Robert et Normand Séguin, *Le pays laurentien...*, p. 29.

par le chemin de fer⁷⁰ ». Dans le roman *Jean Rivard*, le train aide à créer une alternative à l'émigration vers les États-Unis. Mais les conditions d'accessibilité doivent être améliorées : « [d]iverses causes retardèrent la colonisation de cette partie du pays. [...mais] l'adoption de mesures législatives et la construction de chemins de fer et autres voies de communication dirigèrent l'émigration canadienne vers ces régions fertiles⁷¹ ». Le héros Jean Rivard et les personnages qui l'entourent se réjouissent de la construction d'une « immense voie ferrée, passant dans son voisinage⁷² » puisque cette proximité facilite la mobilité des personnes et des marchandises entre les lieux de colonisation et les grands centres urbains.

L'image du chemin de fer comme symbole de la modernité, introduisant une fracture dans le temps par laquelle s'infiltré la modernisation, évolue à travers le siècle à l'intérieur même des romans étudiés. Dans le récit du roman *Les mystères de Montréal*, l'usage du train semble faire partie des habitudes des personnages, gueux ou fortunés, qui y font appel fréquemment comme s'il allait de soi d'y monter chaque fois que nécessaire et qu'il faisait partie de la réalité quotidienne. Il importe de noter que ce roman correspond à celui du corpus qui est écrit le plus tardivement. Au contraire, les trois plus anciennes œuvres, pourtant publiées après l'apparition du chemin de fer au Québec, ne comportent pas de commentaire significatif concernant le nouveau moyen de transport⁷³.

L'importance accordée à la voie ferrée ne va pas nécessairement de pair avec un rejet de la marche, de l'emploi du cheval ou du canot. La complémentarité des moyens de transport constitue d'ailleurs une caractéristique importante de l'infrastructure routière

⁷⁰ Honoré Beaugrand, *Jeanne la fileuse...*, p. 221.

⁷¹ Antoine Gérin-Lajoie, *Jean Rivard...*, p. 33.

⁷² Antoine Gérin-Lajoie, *Jean Rivard...*, p. 425.

⁷³ Le chemin de fer fait certes son apparition au Québec en 1836 mais ses premiers tronçons, « fait[s] de simples rails de bois recouverts de lames de fer qui seront, pendant la première année, empruntés par des voitures tirées par des chevaux » n'offrent probablement pas matière à marquer l'imaginaire des romanciers étudiés. Aux 25 kilomètres de la ligne fonctionnelle en 1836 se sont ajoutés seulement une cinquantaine de milles en 1850. Par contre, l'évolution est plus rapide à partir de 1870, coïncidant avec l'intérêt que les romanciers portent au train, et à la fin du siècle la densité du réseau ferroviaire québécois s'apparente à celle qui prévaut jusqu'à la fin du siècle suivant. Dans Jean Martin, « Le développement des réseaux de transport »..., p. 230.

québécoise du XIX^e siècle⁷⁴. Néanmoins, le chemin de fer demeure sans doute l'illustration la plus éloquente de la modernisation des conditions de mobilité dans la mesure où il contribue à la transformation même des réalités économiques et sociales. Cette innovation, ses conséquences sur l'imaginaire des contemporains de même que les nouvelles possibilités réelles de mobilité qu'elle permet sont bien présentes dans les représentations que livrent les romanciers de la société québécoise du XIX^e siècle.

3.2. MOYENS DE TRANSPORT ET CONDITIONS DE MOBILITÉ : QUELQUES RELATIONS PARTICULIÈRES

Plusieurs passages des romans étudiés démontrent que les conditions d'exercice de la mobilité sont fortement liées à l'intimité des personnages. Il appert en effet que l'intimité influence considérablement les déplacements puisque l'état d'esprit des personnages et les sentiments qu'ils ressentent orientent leurs pas et dictent leur manière de se mouvoir. Réciproquement, prendre la route met dans un état d'esprit qui rend particulièrement sensible aux lieux et aux sentiments. Les déplacements routiers impliquent aussi un rapport à l'altérité pour l'ensemble des personnages romanesques, qu'ils soient observateurs sédentaires ou adeptes de la route. Les relations particulières qui se développent entre les conditions de mobilité, les personnages, leur intimité et les Autres sont particulièrement observables à travers les représentations des plus anciens moyens de transport, comme si la mobilité ancienne favorisait davantage l'expression de sentiments et d'émotions chez les protagonistes.

3.2.1 Mobilité et intimité

Les romanciers utilisent la description des conditions de mobilité de leurs protagonistes pour illustrer les sentiments qui animent ces derniers. Le lien entre intimité et mobilité agit ainsi comme un effet miroir, l'une définissant l'autre et vice versa. Le contact entre l'intimité et les conditions de mobilité peut s'opérer au moment où le personnage choisit de prendre la route pour marcher et classer ses pensées au fil de ses

⁷⁴ Serge Courville, Jean-Claude Robert et Normand Séguin, *Le pays laurentien...*, p. 30.

pas, s'entretenant avec lui-même⁷⁵. La mobilité apparaît alors comme un moment privilégié de réflexion et la marche semble le véhicule idéal pour « promener ses rêveries⁷⁶ ». Cette locomotion permet au personnage de cheminer tout en « ruminant dans [sa] tête⁷⁷ » les pensées qui l'habitent.

Le roman *L'influence d'un livre* illustre l'emprise de l'état d'esprit du personnage sur les conditions dans lesquelles est réalisée l'expérience de la mobilité. Deux personnages se dirigent vers un même lieu, au même moment, effectuant un trajet semblable dans des conditions physiques sensiblement identiques, « mais qu'elles étaient différentes les sensations qui les animaient!⁷⁸ ». Cette distinction dans l'état d'esprit des personnages suffit pour qu'ils se déplacent de manière tout à fait différente. Pendant que le premier marche rapidement, d'un pas confiant, convaincu du bien fondé de son déplacement, le second, apeuré et paniqué, se meut lentement, hésite : « ses jambes [pouvant] à peine le supporter.⁷⁹ ». La principale différence entre les conditions de ces déplacements repose sur l'état d'esprit dans lequel se trouvent les personnages qui en font l'expérience. Les représentations de mobilité sont donc tributaires de ce que les protagonistes romanesques ressentent, tout en offrant un outil au romancier pour décrire l'intensité des émotions vécues par leurs personnages.

Les pensées des personnages apparaissent comme un moteur qui dicte non seulement le moment des départs et des arrêts mais impose aussi le rythme et les conditions des déplacements. Ce phénomène, particulièrement présent dans le roman *Pierre Cholet* présente le héros, mû par le sentiment que lui inspirent les retrouvailles qu'il espère avec les membres de sa famille, s'imposant, presque le sourire aux lèvres, un trajet interminable semé d'embûches et de douloureuses épreuves : « [c]ette pensée me rendait facile l'ascension des rochers, et supportable mon habit, trop chaud, qui fourmillait de vermines.⁸⁰ ». Lorsqu'il doit enterrer son frère mort en forêt, ce héros met

⁷⁵ Pamphile Le May, *L'affaire Sougraine...*, p. 74.

⁷⁶ Hector Berthelot, *Les mystères de Montréal...*, p. 14.

⁷⁷ Jean-Baptiste Proulx, *Pierre Cholet...*, p. 124.

⁷⁸ Philippe Aubert de Gaspé fils, *L'influence d'un livre...*, p. 37.

⁷⁹ Philippe Aubert de Gaspé fils, *L'influence d'un livre...*, p. 37.

⁸⁰ Jean-Baptiste Proulx, *Pierre Cholet...*, p. 82.

quelque temps à se remettre de ses émotions et s'arrête fréquemment au cours de sa marche pour pleurer et se retourner vers le lieu où gît le corps⁸¹. Mais l'espérance de retrouver les siens et le sentiment de prendre les bonnes décisions le réjouissent et lui donnent l'énergie nécessaire à la poursuite de ses recherches : « [j]e cheminai allègrement; mon cœur était gai comme la lumière du beau soleil qui m'éclairait, comme les petits oiseaux qui chantaient leurs joyeuses chansons dans les branches des arbres.⁸² ».

Le roman *L'affaire Sougraine* offre quant à lui un exemple de l'influence majeure que les sentiments peuvent exercer sur les conditions de mobilité. Contrairement à la représentation ordinaire des déplacements hivernaux qui comporte des difficultés inhérentes aux conditions routières, l'amoureux Rodolphe de *L'affaire Sougraine* se lance sur la route glacée qui lui apparaît à ce moment toute autre : « le cheval se mit au trot sur le chemin de neige qui serpentait comme un ruban d'argent à travers les montagnes bleues, et les grelots éveillés tintèrent joyeusement [...] comme des chants d'oiseaux quand le printemps fleurit.⁸³ ». Quelques mots suffisent ainsi à illustrer la puissance des sentiments qui animent Rodrigue et la force qu'ils lui procurent dans son déplacement. Dans le roman *Jean Rivard*, lorsque le héros apprend son élection au poste de député et qu'il pavane dans sa voiture « traînée par *Lion* [son cheval], plus beau, plus magnifique ce jour-là que jamais. On eût dit que l'intelligent animal comprenait la gloire de son maître; il montrait dans son port, dans ses allures, une fierté, une majesté qui excitait l'admiration générale.⁸⁴ ». De la même manière, dans *Jeanne la fileuse*, le lecteur comprend que si « [l]a légère embarcation [bondit] sur la lame⁸⁵ », c'est que Pierre revient le cœur enchanté d'une visite chez celle qu'il aime. La description des moyens de transport permet donc aux romanciers d'exprimer ce que ressentent les personnages.

Il apparaît à la lumière de plusieurs passages tirés des romans étudiés que les romanciers créent un lien entre l'intimité de leurs personnages et les conditions de leurs

⁸¹ Jean-Baptiste Proulx, *Pierre Cholet...*, p. 77.

⁸² Jean-Baptiste Proulx, *Pierre Cholet...*, p. 153.

⁸³ Pamphile Le May, *L'affaire Sougraine...*, p. 99.

⁸⁴ Antoine Gérin-Lajoie, *Jean Rivard...*, p. 383.

⁸⁵ Honoré Beaugrand, *Jeanne la fileuse...*, p. 132.

déplacements. Cette incursion de l'intime dans le traitement de la mobilité amène cette dernière sur le terrain de l'expérience personnelle et de la portée symbolique, hors de portée du temps et de l'emprise du social. La route apparaît donc comme un espace intemporel, prenant parfois l'apparence d'un refuge, situé en parallèle de la vie sociale permettant le rapprochement avec soi-même ou avec l'être aimé.

3.2.2 Mobilité et altérité

La difficulté de communiquer par la poste et l'importance des distances à parcourir pour trouver du travail et des informations caractérisent la réalité du XIX^e siècle et sont illustrées dans les romans étudiés. Dans ce contexte, la mobilité, exercice nécessaire, prend une importance considérable qui l'inscrit, à divers degrés, dans les habitudes de vie des personnages romanesques. Le déplacement routier implique généralement un rapport à l'altérité, tant pour le personnage mobile qui fait des rencontres en cours de route que pour le sédentaire qui observe ou accueille ce dernier. Vue sous cet angle, la route correspond à une porte d'entrée donnant accès à l'intimité de l'Autre, plutôt qu'à une possibilité de sortie du territoire.

Le scénario du roman *Jean Rivard* illustre plus particulièrement le rôle de passerelle que joue la route, liant le monde extérieur et l'intimité du héros. L'attention qu'il porte à l'apparence de son domaine, calculant minutieusement chaque détail (bordure de la route, espacement des arbres, couleur des volets, etc.) de manière à donner bonne impression au voyageur et le traitement qu'il réserve à ses hôtes à qui il fait visiter les moindres recoins de son univers renseignent le lecteur sur l'importance qu'accorde Jean Rivard à la présence de l'Autre chez lui. Dans ce cas précis, l'intimité du personnage est fortement liée à la construction de son établissement en terre de colonisation. L'incursion d'étrangers sur ses terres représente donc pour lui une intrusion dans son univers intime.

La route est un lieu public et les personnages qui s'y aventurent semblent en être conscients. Certains ont la préoccupation de laisser des traces, des messages, à l'attention

de ceux qui passeront après eux et contribuent ainsi à la transmission d'informations. Par exemple, les voyageurs de *La terre paternelle* constatent lors d'un déplacement que d'autres passants ont planté des croix le long de la route maritime « pour léguer à leurs futurs compagnons de voyage l'histoire affligeante de quelques naufrages arrivés en ces endroits⁸⁶ ». La coutume qui consiste à indiquer aux voyageurs le lieu de l'ensevelissement d'un pair se retrouve dans le roman *Pierre Cholet* lorsque le héros pose le geste symbolique d'ériger une croix près de la fosse où il a déposé le corps de son frère « pour dire, si jamais il passait homme vivant dans ces tristes lieux, que là dormait un chrétien de son dernier sommeil.⁸⁷ ». Au déplacement routier est souvent associée la transmission orale entre protagonistes d'expériences personnelles, d'anecdotes et de légendes⁸⁸. Les informations partagées se rapportent généralement elles-mêmes à une situation de mobilité. Par exemple, José dans *Les anciens Canadiens* raconte, au cours d'un déplacement en voiture, l'anecdote farfelue de son père faisant la rencontre du fantôme de la Corriveau sur la route alors qu'il rentre chez lui, de même que la légende du père Larouche croisant un ange sur le chemin emprunté pour remettre sa dîme au curé. Aussi, le héros du roman *Pierre Cholet* fascine les auditoires avec le récit de péripéties vécues lors de ses nombreux déplacements et plusieurs personnages relatent les difficultés qu'ils ont vécues lors de leurs expériences de mobilité. Ainsi, les histoires racontées en contexte de mobilité informent sur la personne qui voyage au sujet de ses expériences de vie, de ses opinions, de sa morale. Ce partage permet à l'auditeur d'entrer dans l'univers intime de l'Autre.

Le déplacement est aussi un exercice qui permet aux personnages d'exprimer leurs sentiments amicaux ou amoureux, et ce particulièrement lors de promenades à pied ou en voiture, à la manière des personnages du roman *Jeanne la fileuse* : « Pierre crut que l'occasion était arrivée d'exprimer à Jules Girard les sentiments d'amitié qu'il éprouvait à son égard, et pendant le trajet qui fut assez long avant d'arriver à la grange, il entama la

⁸⁶ Patrice Lacombe, *La terre paternelle...*, p. 71.

⁸⁷ Jean-Baptiste Proulx, *Pierre Cholet...*, p. 76.

⁸⁸ Voir à ce sujet le Chapitre premier qui décrit de quelle manière les personnages mobiles sont associés à la transmission d'un savoir nomade.

conversation⁸⁹ ». Ce partage d'intimité est fréquent dans le roman *Les anciens Canadiens*, comme si la mobilité était un moment propice aux confidences et aux discussions. La route permet aussi aux amoureux de s'isoler, de se placer en marge de la société dans un espace où le temps prend une valeur différente. Dans ce contexte, « une longue promenade sur le sable argenté de la grève⁹⁰ » correspond à un moment d'intimité et de tranquillité partagé exclusivement par les amants. Les promenades d'amoureux, à pied ou en charrette, sont des moments privilégiés par les romanciers pour illustrer les tendres sentiments qui envahissent le cœur de leurs personnages. Cette utilisation de la route par les romanciers s'intéresse à la lenteur des déplacements permettant l'éclosion et le partage des sentiments affectueux. Par exemple, le roman *Les anciens Canadiens* présente Arché, amoureux de Blanche, qui profite d'une promenade pour lui déclarer son amour. Il lui rappelle au passage les « doux souvenirs » qu'évoquent à ses yeux les lieux qu'ils parcourent ensemble⁹¹. La description des manifestations de la nature et du plaisir de la marche sert à illustrer les sentiments ressentis par l'amoureux. De la même manière, le refus de la jeune femme de partager ses sentiments se traduit par un retour « en silence vers le logis; [...] leur âme était devenue subitement morte aux beautés de la nature.⁹² ».

Il importe de remarquer que les déplacements lors desquels s'expriment des sentiments amicaux ou amoureux s'effectuent à l'aide des plus anciens moyens de transport. La construction du chemin de fer et les bateaux à vapeur ne font pas partie des véhicules associés à l'intimité des personnages et, dans le meilleur des cas, la construction du rail suscite des attentes chez les êtres éloignés qui espèrent pouvoir se fréquenter plus souvent grâce à lui comme Léontine qui apprend que Rodolphe et Ida s'installent à la campagne et « dit qu'elle allait bien s'ennuyer de se voir seule [...] mais qu'elle irait les voir. Oui, elle irait bien sûr... Et ils viendraient eux aussi; ils viendraient souvent le chemin de fer serait construit bientôt; ce serait facile.⁹³ ». La route en général,

⁸⁹ Honoré Beaugrand, *Jeanne la fileuse...*, p. 115.

⁹⁰ Honoré Beaugrand, *Jeanne la fileuse...*, p. 167.

⁹¹ Philippe Aubert de Gaspé, *Les anciens Canadiens...*, p. 276.

⁹² Philippe Aubert de Gaspé, *Les anciens Canadiens...*, p. 283.

⁹³ Pamphile Le May, *L'affaire Sougraine...*, p. 125.

parce qu'elle favorise l'occupation collective des lieux qu'elle traverse, correspond à un espace propice aux rencontres.

La rue Saint-Jean, si elle pouvait parler!... Ne craignez rien, amoureux de tous les âges, de toutes les formes, de tous les genres et de toutes les conditions, elle ne redira jamais les secrets qu'elle entend alors que vous marchez serrés l'un contre l'autre, par couples interminables [...] elle ne dira rien, si ce n'est au poète qui, du reste, devine tout, et au romancier qui a le droit de tout savoir.⁹⁴

Certains romans traitent la route comme une affaire publique qui doit être gérée par l'État et relever d'une préoccupation collective. Le roman *Jeanne la fileuse* demeure particulièrement critique à cet égard : « le gouvernement s'est trop peu occupé de faciliter l'ouverture des voies de communication, au grand détriment des intérêts agricoles et commerciaux du pays.⁹⁵ ». Les romans *Jean Rivard* et *Jeanne la fileuse* sont les œuvres qui présentent le plus de commentaires concernant la conception sociétale de la mobilité. Le héros de *Jean Rivard* organise d'ailleurs, au sein de la communauté qu'il a réunie autour de son nouvel emplacement, une association citoyenne apte à prendre des décisions concernant la construction et l'entretien « de bonnes voies de communication, [...] au moyen d'une organisation municipale.⁹⁶ ».

3.3. MOYENS DE TRANSPORT ET CONDITIONS DE MOBILITÉ : ILLUSTRATIONS DE L'ANCIEN ET DU MODERNE

Au travers des appréciations que font les personnages romanesques de l'utilisation des moyens de transport et des conditions dans lesquelles ils vivent leurs déplacements, il est possible de cerner la problématique du passage d'une société pensée comme traditionnelle à la société pensée comme moderne. Le portrait nuancé qui s'en dégage permet de conclure qu'au sein des romans étudiés le traditionnel et le moderne

⁹⁴ Pamphile Le May, *L'affaire Sougraine...*, p. 75.

⁹⁵ Honoré Beaugrand, *Jeanne la fileuse...*, p. 230.

⁹⁶ Antoine Gérin-Lajoie, *Jean Rivard...*, p. 321.

s'entremêlent, à la manière de ce qui se retrouve dans la société québécoise du XIX^e siècle où l'implantation d'éléments de modernité varie d'une région à une autre⁹⁷.

Ainsi, les récits étudiés comportent surtout des critiques concernant la qualité des routes disponibles et la demande, dans certains cas, d'une plus grande accessibilité au chemin de fer. Étonnamment, ils passent sous silence plusieurs changements notables qui font leur apparition au cours du XIX^e siècle⁹⁸. Ces innovations (le macadam, les routes à péage, le bateau vapeur et la canalisation des voies maritimes, le télégraphe) marquent pourtant cette époque de « révolution des transports⁹⁹ ». Ce constat peut permettre de soulever quelques hypothèses : les œuvres choisies font perdurer une image passéiste des conditions de mobilité, leurs auteurs aspirent au dépassement de la réalité qu'ils observent et espèrent voir une accélération de la modernisation des moyens de transport et des modalités de déplacement ou bien ils choisissent le train comme symbole de toutes les évolutions en matière de transport. Selon Serge Courville, si « [l]es routes du début du XIX^e siècle avaient véritablement mauvaise presse¹⁰⁰ », c'est pourtant « [d]ès les années 1820-1830, [que] l'essentiel du réseau est en place, calqué sur les lignes de force dessinées par la France au début de son aventure coloniale.¹⁰¹ ». Aux routes existantes s'ajoutent graduellement des tronçons menant aux terres agricoles nouvellement exploitées et la densité du réseau ainsi créé « montre le rôle joué par le lien routier dans la conquête et la mise en valeur du territoire.¹⁰² ». Conclure à une inéquation entre les représentations de mobilité inscrites dans les romans étudiés et la réalité québécoise du XIX^e siècle demeure donc une possibilité. Il appert plus certain encore que cohabitent, au sein des œuvres romanesques choisies, des formes de tradition et de modernité et ce, qu'elles soient étudiées individuellement ou sous la forme d'un corpus. À la manière de

⁹⁷ « En 1885, le réseau des chemins de fer couvrait presque la totalité du sud du Québec, tandis que d'autres régions éloignées ne restaient desservies que par des routes raboteuses et la navigation à voile », dans John Dickinson et Brian Young, *Brève histoire socio-économique du Québec...*, p. 178.

⁹⁸ Pourtant, ces changements « modifient les conditions de transport dans l'axe laurentien et sous-tendent l'essor des échanges de toute nature », dans Serge Courville, Jean-Claude Robert et Normand Séguin, *Le pays laurentien...*, p. 29.

⁹⁹ Serge Courville, Jean-Claude Robert et Normand Séguin, *Le pays laurentien...*, p. 29.

¹⁰⁰ Serge Courville, Jean-Claude Robert et Normand Séguin, *Le pays laurentien...*, p. 29.

¹⁰¹ Serge Courville, Jean-Claude Robert et Normand Séguin, *Le pays laurentien...*, p. 33.

¹⁰² Serge Courville, Jean-Claude Robert et Normand Séguin, *Le pays laurentien...*, p. 33.

la société dont ils sont issus, les romans sont empreints d'une modernisation qui ne s'oppose, pas plus qu'elle ne la répudie, à la société traditionnelle¹⁰³.

À la manière de Mona Ozouf qui constate pour la France que « [l]à où les historiens voyaient [...] une lutte acharnée entre l'Ancien Régime et la Révolution, les romanciers [...] racontent moins une lutte déclarée entre des belligérants irréconciliables que le travail d'êtres acharnés à vivre, à survivre contraints sans doute de subir, mais aussi d'épouser leur siècle¹⁰⁴ », il est possible de considérer que l'étude des romans peut contribuer à questionner les interprétations historiennes qui ont longtemps conçu le Québec du XIX^e siècle comme une société sclérosée et fermée aux courants de modernité¹⁰⁵. Vu sous cet angle, « [l]e roman est donc l'observatoire privilégié d'une humanité en transformation.¹⁰⁶ ».

¹⁰³ Serge Courville, Jean-Claude Robert et Normand Séguin, *Le pays laurentien ...*, p. 127.

¹⁰⁴ Mona Ozouf, *Les aveux du roman...*, p. 330.

¹⁰⁵ « En définitive, le cadre rural que choisirent les premiers romanciers de la terre, bien de tenir la foi qu'ils auraient eue dans les vertus de la seule agriculture, répondait à toute une gamme de nécessités : occupation du territoire, accaparement des richesses naturelles, fondation de villes sous contrôle francophone, enraiment de l'émigration massive, du chômage et des causes de révolte », dans Bernard Proulx, *Le roman du territoire...*, p. 61.

¹⁰⁶ Mona Ozouf, *Les aveux du roman...*, p. 330.

CONCLUSION

Ce mémoire de maîtrise démontre l'importance des romanciers en tant qu'observateurs de la réalité qui les entoure véhiculant dans leurs œuvres des représentations du monde. Compte tenu de l'évolution substantielle des conditions de mobilité en cours durant le XIX^e siècle et considérant qu'il s'agit probablement d'un phénomène préoccupant pour les contemporains, il n'est pas étonnant d'observer que les auteurs de romans livrent dans leurs récits des impressions à ce sujet : « le roman enregistre avec une tranquillité équanime les discordances de la vie moderne. Il est le lieu de tous les possibles [...] le roman offre sa forme souple et variée, sa mobilité, son traitement privilégié de la durée, son foisonnement illimité¹ ». Dans le corpus étudié, la parenté des thèmes exploités, des discours entretenus et des représentations véhiculées sont révélatrices à cet égard.

Apparemment, les œuvres étudiées – et les représentations de mobilité qu'elles comportent – se nourrissent « non seulement [d']un contexte sociohistorique particulier, mais bien [de] la dynamique de l'évolution historique elle-même² ». En effet, les romans analysés témoignent de métaphores de la mobilité dans sa réalité historique en mettant en scène des personnages mobiles dont la condition s'apparente au portrait que tracent les historiens du mode de vie des bûcherons, voyageurs, mendiants, colporteurs et capitaines de l'époque étudiée. Ces protagonistes romanesques, à la manière des contemporains des œuvres étudiées, se déplacent pour répondre à des impératifs économiques ou en quête d'informations. La mobilité imposée, les longues distances à parcourir et les difficultés inhérentes au déplacement réalisé à l'aide des anciens moyens de transport, de même que la pression démographique nécessitant l'exil de familles et d'individus mis en scène par les romanciers trouvent aussi des résonances dans les études historiennes portant sur cette époque. Les préoccupations économiques des personnages, démunis ou fortunés, qu'ils se déplacent pour subvenir à leurs besoins, dénoncent les torts que cause aux activités commerciales le manque de routes adéquates ou investissent en bourse dans des

¹ Mona Ozouf, *Les aveux du roman...*, p. 22.

² Jean-François Côté, « Littérature des frontières et frontières de la littérature »..., p. 512-513.

compagnies de transport sont des attitudes qui s'apparentent aux préoccupations de la population du XIX^e siècle. Les lieux qu'ils tentent d'atteindre, (villes, forêts du nord, nouvelles régions de colonisation, États-Unis) correspondent aussi aux destinations privilégiées par les contemporains. Enfin, les romans présentent la cohabitation de plusieurs moyens de transport, incluant le chemin de fer qui s'installe graduellement au cours du siècle, conformément à la réalité historique.

Au-delà des nombreuses convergences que présentent les récits étudiés avec les résultats des études actuelles sur l'histoire du XIX^e siècle, il est possible de considérer que « [l]oin de se borner à faire voir les innombrables transactions d'une époque effervescente, le roman contribue lui-même à les accomplir³ ». Il est alors intéressant de souligner l'apport de ce corpus dans l'identification de représentations autrement difficiles d'accès pour l'historien : « les romans instruisent leurs lecteurs, et tout autrement que ne le fait l'histoire. Ils leur montrent le fossé qui sépare les faits et les espérances, les lentes transformations des êtres, le pouvoir silencieux du temps⁴ ». L'appréciation que livrent les romanciers de la mobilité, par les qualités qu'ils attribuent aux protagonistes, la finalité des déplacements, l'importance sur le cours des scénarios et le cheminement des personnages permet en effet de conclure au cautionnement de l'épopée nomadique. Le regard des sédentaires sur leurs concitoyens mobiles de même que les rapports que ces derniers entretiennent entre eux dans le cadre des récits apparaissent comme autant d'outils permettant d'aborder les discours entretenus sur la locomotion à l'époque étudiée.

Selon Mona Ozouf, l'une des qualités du récit romanesque utilisé comme source historique est qu'il inscrit les bouleversements de l'histoire dans le destin des vies individuelles⁵. L'étude des personnages apparaît alors comme un passage obligé dans le cadre de cette recherche. Elle mène à l'identification d'une importante quantité d'extraits tirés de l'ensemble des romans qui révèle le portrait typique du personnage mobile sous les traits d'un homme fort et courageux, mystérieux et relativement marginal, porteur

³ Mona Ozouf, *Les aveux du roman...*, p. 341.

⁴ Mona Ozouf, *Les aveux du roman...*, p. 347.

⁵ Mona Ozouf, *Les aveux du roman...*, p. 25.

d'un savoir oral apprécié. Les manifestations festives associées au retour du protagoniste ayant réalisé un long itinéraire sur une période de temps considérable permettent de conclure à l'acceptation par les siens de son épopée nomade. Relevant davantage de la nécessité que d'une finalité, l'exercice de la mobilité sur des chemins souvent présentés comme incertains et inhospitaliers confère à celui qui en relève le défi l'admiration, le respect et, dans la plupart des cas, la reconnaissance de qualités viriles. Ces informations non quantifiables éclairent les manières d'appréhender la réalité, le rapport à la mobilité. Les représentations identifiées sont à la fois révélatrices de visions du monde et éléments de construction des relations sociales. Ainsi, dans leur rapport à la locomotion les étrangers apparaissent comme une menace potentielle, les femmes comme des êtres passifs et les moyens de transport comme des indicateurs du statut social de leurs utilisateurs. Utilisée ponctuellement ou systématiquement par les personnages, la route s'avère un lieu de rencontre des genres et des classes. Sa fréquentation sur de longues distances contribue inévitablement à bouleverser la condition et la réalité de ses hôtes. L'identité des personnages romanesques se trouve donc au cœur des représentations de mobilité, à la fois construite par l'exercice du déplacement et outil d'identification des qualités attribuées à ce phénomène.

De la même manière, le discours positif livré par les romanciers au sujet de la mobilité s'exprime dans la conclusion des épisodes de déplacement. Contraints de prendre la route, les personnages qui se déplacent sur de longues distances se voient valorisés et reviennent satisfaits du résultat de leur quête auprès des leurs. La mobilité est alors présentée comme un choix rationnel nécessitant du courage et valorisant lorsque réalisée à bon escient. En plus de placer leurs protagonistes dans des situations de déplacement contraint correspondant à l'expérience historique et de les diriger vers l'atteinte de lieux probables en regard de la réalité contemporaine, les romanciers livrent des éléments de discours sur les épopées itinérantes de leurs pairs. Ainsi se dégage un portrait du mouvement de colonisation, de l'exil rural et de l'émigration vers les États-Unis dessiné par des témoins directs de cette époque.

Les symboles récurrents associés aux moyens de transport anciens et modernes renseignent aussi sur l'appréciation mitigée qu'en ont les contemporains. Les douleurs, fatigues, accidents et longueurs associés dans les romans à la marche, au canot et à la voiture sont des indicateurs des difficultés inhérentes aux plus anciennes méthodes de déplacement. Par contre, ce portrait négatif se trouve équilibré par la joie qu'expriment les canotiers, les réflexions intimes et le partage de sentiments que permettent les anciens moyens de locomotion. Le passage de la société pensée comme traditionnelle à la société pensée comme moderne est exprimé par des personnages qui s'enthousiasment des avantages qu'offre le chemin de fer dans la rapidité et la qualité des déplacements. Les bouleversements attribués à l'arrivée du train n'échappent pas aux romanciers qui placent leurs personnages dans des situations où le rapport au temps et à l'individualité sont sensiblement transformés par la présence du nouvel acteur à vapeur. C'est un discours sur l'évolution globale de la réalité socio-économique qui est véhiculé, par bribes. Les situations d'intimité et de rencontre avec l'Autre sont d'ailleurs éloquents et permettent de marquer un saut qualitatif dans les manières anciennes et modernes de vivre l'expérience du déplacement.

L'ensemble des informations présentées dans ce mémoire permettent d'affirmer que la mobilité est bien présente et joue un rôle prédominant dans les romans rédigés au Québec à l'époque étudiée. Les résultats obtenus suggèrent qu'il importe de nuancer l'idée longtemps entretenue au sujet de ces œuvres globalement considérées comme un éloge de l'enracinement. Il appert effectivement que les rapports à l'espace mis en scène par les romanciers s'inscrivent davantage dans une dynamique de mouvement référant à la réalité géographique et démographique d'un territoire en construction qu'à une promotion unilatérale de la stabilité. Le mouvement apparaît alors comme une caractéristique de cette collectivité.

Néanmoins, considérant que « la signification est le produit d'une lecture, une construction de son auteur⁶ », cette étude ne prétend pas trouver un sens universel aux représentations contenues dans les sources investies mais, plus humblement et surtout

⁶ Roger Chartier, *Au bord de la falaise...*, p. 56.

plus réalistement, aborde les manières dont les romanciers se sont approprié la problématique de la mobilité et l'ont transmise dans leurs œuvres, tel qu'il est possible de les comprendre aujourd'hui à l'aide des connaissances historiques et des outils théoriques disponibles : « ce que les lecteurs font de leurs lectures est une question devant laquelle les analyses thématiques de la production imprimée comme celles de la diffusion sociale des différentes catégories d'ouvrages restent impuissantes⁷ ». Ce mémoire de maîtrise n'a pas comme objectif d'étudier la réception des représentations par les lecteurs du XIX^e siècle, ce qui correspond à un tout autre travail intellectuel qui doit être réalisé à l'aide de documents pertinents⁸. Il n'en demeure pas moins que la route romanesque et les personnages qui y circulent s'avèrent de riches sources d'informations sur les représentations du phénomène de la mobilité. Il s'avère possible de considérer que les romans sont eux-mêmes des chemins à emprunter pour accéder au passé d'une société⁹.

⁷ Roger Chartier, *Au bord de la falaise...*, p. 47.

⁸ Roger Chartier propose, dans « Le monde comme représentation », de réaliser ce travail à partir de documents livrant des impressions de lecture, par exemple.

⁹ Daniel Bougnoux, « L'état des routes », *Cahiers de médiologie*, 2 (1996), p. 37.

BIBLIOGRAPHIE

1. SOURCES

Aubert de Gaspé, Philippe. *Les anciens Canadiens*. Montréal, Bibliothèque québécoise, 1988. 401 pages. Édition originale : Aubert de Gaspé, Philippe. *Les anciens Canadiens*, Québec, G. et G.E. Desbarats, 1864.

Aubert de Gaspé fils, Philippe. *L'influence d'un livre*. Montréal, Les Éditions Hurtubise HMH, 1995. 159 pages. (Coll. « Bibliothèque québécoise »). Édition originale : Aubert de Gaspé fils, Philippe. *L'influence d'un livre. Roman historique*. Québec, William Cowan & Fils, 1837.

Beaugrand, Honoré. *Jeanne la fileuse : épisode de l'émigration franco-canadienne aux Etats-Unis*. Montréal, Fides, 1980. 309 pages. Édition originale : Beaugrand, Honoré. *Jeanne la fileuse : épisode de l'émigration franco-canadienne aux Etats-Unis*. Fall River, Massachusetts, 1878.

Berthelot, Hector. *Les mystères de Montréal : roman de mœurs*. Montréal, Imprimerie A.P. Pigeon, 1898. 118 pages.

Gérin-Lajoie, Antoine. *Jean Rivard défricheur*. Montréal, Bibliothèque québécoise, 1993. 467 pages. Première édition : Gérin-Lajoie, Antoine. *Jean Rivard : scènes de la vie réelle*. Montréal, J.B. Rolland & fils, 1877.

Lacombe, Patrice. *La terre paternelle*, Saint-Laurent, Bibliothèque québécoise, 1993. 90 pages. Édition originale : Lacombe, Patrice. « La terre paternelle », *Le Répertoire National*, vol. III, 1850, p. 342-382.

Le May, Pamphile. *L'affaire Sougraine*. Sainte-Foy, Éditions de la Huit, 1999. 373 pages. Édition originale : Le May, Pamphile. *L'affaire Sougraine*. Québec, C. Darveau, 1884.

Proulx, Jean-Baptiste. *L'enfant perdu et retrouvé, ou, Pierre Cholet*. Mile-End, Institution des sourds-muets, 1887. 192 pages.

2. OUVRAGES DE SYNTHÈSE

Brown, G.W, dir. *Dictionnaire biographique du Canada*, Sainte-Foy, Les Presses de l'Université Laval. 1965-1997.

Dickinson, John A. et Brian Young. *Brève histoire socio-économique du Québec*. Sillery, Septentrion, 1995. 383 pages.

Lemire, Maurice, dir. *La vie littéraire au Québec*. Tome III : 1840-1869, *un peuple sans histoire ni littérature*. Sainte-Foy, Les Presses de l'Université Laval, 1990. 696 pages.

Lemire, Maurice, dir. *La vie littéraire au Québec*. Tome IV: 1870-1894, *je me souviens*. Sainte-Foy, Les Presses de l'Université Laval, 1999. 694 pages.

Lemire, Maurice, dir. *La vie littéraire au Québec*. Tome V: 1895-1918, *sois fidèle à ta Laurentie*. Sainte-Foy, Les Presses de l'Université Laval, 2005. 702 pages.

Linteau, Paul-André, René Durocher et Jean-Claude Robert. *Histoire du Québec contemporain*. Tome I : *De la Confédération à la crise (1867-1929)*. Montréal, Boréal, 1989. 758 pages.

3. ATLAS HISTORIQUES

Boudreau, Claude, Serge Courville et Normand Séguin. *Le territoire*. Sainte-Foy, Les archives nationales du Québec et Les Presses de l'Université Laval, 1997. 114 pages. (Coll. « Atlas historique du Québec »).

Courville, Serge, dir. *Population et territoire*. Sainte-Foy, Les Presses de l'Université Laval, 1996. 182 pages. (Coll. « Atlas historique du Québec »).

Courville, Serge, Jean-Claude Robert et Normand Séguin. *Le pays laurentien au XIX^e siècle. Les morphologies de base*. Sainte-Foy, Les Presses de l'Université Laval, 1995. 171 pages. (Coll. « Atlas historique du Québec »).

4. ÉTUDES

Aranguiz, Marcela. *Vagabonds et sans abris à Montréal. Perception et prise en charge de l'errance, 1840-1925*. Montréal, Regroupement des chercheurs-chercheuses en histoire des travailleurs et travailleuses du Québec, 2000. 90 pages. (Coll. « Études et documents du RCHTQ »).

Attali, Jacques. *L'homme nomade*. Paris, Fayard, 2003. 482 pages.

- Bidou-Zachariassen, Catherine. *Proust sociologue. De la maison aristocratique au salon bourgeois*. Paris, Descartes, 1997. 209 pages.
- Bouchard, Gérard. *Genèse des nations et cultures du nouveau monde. Essai d'histoire comparée*. Montréal, Boréal, 2001. 503 pages.
- Brousseau, Marc. *Des romans-géographes. Essai*. Paris, L'Harmattan, 1996. 246 pages.
- Chartier, Roger. *Au bord de la falaise. L'histoire entre certitudes et inquiétude*. Paris, Albin Michel, 1998. 292 pages.
- Chevalier, Michel, dir. *La littérature dans tous ses espaces*. Paris, CNRS, 1993. 141 pages.
- Darnton, Robert. *Le grand massacre des chats. Attitude et croyances dans l'ancienne France*. Paris, Robert Laffont, 1985. 282 pages.
- Falardeau, Jean-Charles. *Notre société et son roman*. Montréal, Éditions HMH, 1967. 234 pages.
- Lafortune, Monique. *Le roman québécois. Reflet d'une société*. Laval, Mondia, 1985. 333 pages.
- La France, Jeanne. *Les personnages dans le roman canadien-français (1837-1862)*. Sherbrooke, Naaman, 1977. 248 pages.
- Lapointe-Roy, Huguette. *Charité bien ordonnée. Le premier réseau de lutte contre la pauvreté à Montréal au 19^e siècle*. Montréal, Boréal, 1987. 330 pages.
- Major, Robert. *Jean Rivard, ou l'Art de réussir. Idéologies et utopie dans l'œuvre d'Antoine Gérin-Lajoie*. Sainte-Foy, Les Presses de l'Université Laval, 1991. 338 pages. (Coll. « Vie des lettres québécoises »).
- Mativat, Daniel. *Le métier d'écrivain au Québec (1840-1900) : pionniers, nègres ou épiciers des lettres?* Montréal, Triptyque, 1996. 510 pages.
- Ozouf, Mona. *Les aveux du roman. Le XIX^e siècle entre Ancien Régime et Révolution*. Paris, Fayard, 2001. 348 pages.
- Pont-Humbert, Catherine. *Littérature du Québec*. Paris, Nathan, 1998. 128 pages.
- Proulx, Bernard. *Le roman du territoire*. Montréal, Université du Québec à Montréal, 1987. 327 pages.
- Rajotte, Pierre, dir. *Le récit de voyage au XIX^e siècle. Aux frontières du littéraire*. Montréal, Triptyque, 1997. 282 pages.

Ramirez, Bruno. *La ruée vers le sud. Migrations du Canada vers les États-Unis, 1840-1930*. Montréal, Boréal, 2003. 276 pages.

5. MÉMOIRES ET THÈSES

Dion, Sylvie. *Faits divers et récits légendaires ou la transgression racontée*. Thèse de Ph.D. (Littérature comparée), Université de Montréal, 1991. 236 pages.

Gautier, Viviane. *Imaginer les Rébellions. 1837-1838 dans le roman historique canadien-anglais et québécois francophone aux XIX^e et XX^e siècles*. Mémoire de M.A. (Histoire), Université du Québec à Montréal, 2000. 163 pages.

Gélinas, Isabelle. *L'image de la ville dans la prose narrative québécoise*. Mémoire de M.A. (Histoire), Université de Montréal, 1994. 228 pages.

6. ARTICLES

Bouchard, Gérard. « L'historiographie du Québec rural et la problématique nord-américaine avant la révolution tranquille. Étude d'un refus ». *Revue d'histoire de l'Amérique française*, 44 (automne 1990), p. 199-222.

Bouchard, Gérard. « Représentations de la population et de la société québécoises : l'apprentissage de la diversité ». *Cahiers québécois de démographie*, 19 (printemps 1990), p. 7-28.

Bougnoux, Daniel. « L'état des routes ». *Cahiers de médiologie* 2 (1996), p. 37-39.

Brunet, Manon. « Faire l'histoire de la littérature française du XIX^e siècle québécois ». *Revue d'histoire de l'Amérique française*, 4 (printemps 1985), p. 523-547.

Brunet, Manon. « Les femmes dans la production de la littérature francophone du début du XIX^e siècle québécois » dans Claude Galarneau et Maurice Lemire, dir. *Livre et lecture au Québec, 1800-1850*. Québec, Institut québécois de recherche sur la culture, 1988. P. 167-180.

Cambron, Micheline. « Du "Canadien errant" au "Salut aux exilés" : l'entrecroisement de l'histoire et de la fiction ». *Études françaises*, 27 (1991), p. 75-86.

Chartier, Roger. « Le monde comme représentation ». *Annales ESC*, 6 (novembre-décembre 1989), p. 1505-1520.

Côté, Jean-François. « Littérature des frontières et frontières de la littérature : de quelques dépassements qui sont aussi des retours ». *Recherches sociographiques*, 44 (septembre-décembre 2003), p. 499-523.

Daunais, Isabelle. « Le personnage et ses qualités ». *Études françaises*, 41 (2005), p. 9-25.

Dagognet, François. « Route, anti-route et méta-route ». *Cahiers de médiologie*, 2 (1996), p. 19-28.

Debray, Régis. « Rhapsodie pour la route ». *Cahiers de médiologie*, 2 (1996), p. 5-17.

Dion, Sylvie. « Le quêteux ou l'itinéraire d'un itinérant » dans Antonio Gomez-Moriana et Catherine Poupény Hart. *Parole exclusive, parole exclue, parole transgressive. Marginalisation et marginalité dans les pratiques discursives*, Longueuil, Les Éditions du Préambule Inc., 1990. P. 317-349.

Guinzburg, Carlo. « Représentation : le mot, l'idée, la chose ». *Annales ESC*, 6 (1991), p. 1219-1234.

Hubert, Ollivier. « Féminin/masculin : l'histoire du genre ». *Revue d'histoire de l'Amérique française*, 4 (printemps 2004), p. 473-479.

Jaumain, Serge. « Contribution à l'histoire comparée : les colporteurs belges et québécois au XIX^e siècle ». *Histoire Sociale – Social History*. 20 (mai-may 1987), p. 49-77.

Jouhaud, Christian. « Présentation ». *Annales Histoire, Sciences Sociales*, 2 (mars-avril 1994), p. 271-276.

Lamonde, Yvan. « Quelle histoire nous racontons-nous? Fiction littéraire et histoire ». *Les cahiers des dix*, 55 (2001), p. 103-115.

Lamy, Claude. « De l'alchimie du livre et de quelques mystères » dans Philippe Aubert de Gaspé fils. *L'influence d'un livre*. Montréal, Les Éditions Hurtubise HMH, 1995. P. 7-20. (Coll. « Bibliothèque québécoise »).

Lemire, Maurice. « Introduction » dans Philippe Aubert de Gaspé. *Les anciens Canadiens*. Montréal, Bibliothèque québécoise, 1988. P. 7-21.

Linteau, Paul-André. « Les migrants américains et franco-américains au Québec, 1792-1940 : un état de la question ». *Revue d'histoire de l'Amérique française*, 53 (4, printemps 2000). P. 561-603.

Martin, Jean. « Le développement des réseaux de transport terrestres dans la vallée du Saint-Laurent au XIX^e siècle » dans Serge Courville, Jean-Claude Robert et Normand

Séguin, dir. *Le pays laurentien au XIX^e siècle*. Québec, Les Presses de l'Université Laval, 1992. P. 219-238.

Ouellet, Réal. « Aux origines de la littérature québécoise : nomadisme et indianité » dans Franca Marcato-Falzone, dir. *La deriva delle Francofonie / atti dei seminari annuali di Letteratura Francophone*. Bologne, Editrice CLUEB, juillet 1994. P. 1-32.

Rajotte, Pierre. « Notes pour une typologie des récits de voyage canadiens-français au XIX^e siècle » dans John Lennox dir. *Voyages : Réels et imaginaires, personnels et collectifs / Real and Imaginary, Personal and Collective*, Montréal, Association d'études canadiennes / Association for Canadian Studies, 1994. P. 135-157. (« Coll. Thèmes canadiens / Canadian issues »).

Revel, Jacques. « L'histoire au ras du sol » dans Giovanni Lévi. *Le pouvoir au village. Histoire d'un exorciste dans le Piémont du XVII^e siècle*. Paris, Gallimard, 1989. P. I-XXXIII.

Vanasse, André. « Introduction » dans Patrice Lacombe. *La terre paternelle*. Saint-Laurent, Bibliothèque québécoise, 1993. P. 7-23.