

ÉDITORIAL

Le 20 mars 2017, pour célébrer la Journée internationale de la Francophonie, le CISQ (Centro Interuniversitario di Studi Quebecchesi) a organisé, à l'Université de Milan, un séminaire international autour de *Fleuves, océans, ports et navires: stratégie(s) et imaginaire maritimes au Québec*. Notre revue est heureuse d'accueillir, dans cette livraison, la plupart des communications présentées pendant les travaux, accompagnées de quelques autres interventions portant sur le même sujet. C'est aussi l'occasion pour *Ponts* d'inaugurer une formule jusqu'ici inédite – et qu'on pourrait peut-être repropoter, dans le futur –, c'est-à-dire celle d'un numéro entièrement consacré (pour ce qui est de la section des études) à une seule francophonie. Et dans ce cas, le Québec.

L'élément dominant de cet imaginaire "maritime" est bien évidemment le Saint-Laurent, dont les dimensions font aussi de manière que "autant au 19^e siècle qu'aujourd'hui, on appelle [...] le fleuve, la *mer*" (N. VINCENT).

Incontournable porte sur l'Amérique, noble et importante voie de navigation du continent nord-américain, âme et essence vitale de la Laurentie, élément-clé de l'espace national et du paysage culturel québécois, le Saint-Laurent se trouve au carrefour de l'imaginaire artistique et culturel, ainsi qu'au cœur des stratégies économique, touristique, environnementale du Québec. Il représente, d'ailleurs, une composante fondamentale du territoire maritime du Québec: le Fleuve rattache le Québec à l'Océan et en fait aussi un territoire maritime.

"Long pour ceux qui le parcourent et large pour ceux qui le traversent, le Saint-Laurent est un chemin de passage, un sentier sur lequel on s'attarde, un chapelet de ports et de quais où s'attacher et prendre racine. Sa longueur tout comme sa largeur, deux éléments purement spatiaux de notre fleuve, ont forgé une bonne partie de l'imaginaire québécois, tant celui des humains qui ont dû inventer et adapter les embarcations pour le parcourir ou le traverser, que celui des autres qui ont su profiter des rudesses de son environnement pour surmonter l'emprisonnement des glaces et transformer cette paralysie appréhendée en moyen d'évasion. Ces réalités ont aussi nourri les conteurs, les poètes, les faiseurs d'images." (F.-R. FOURNIER)

Giovanni da VERRAZZANO, Jacques CARTIER, Samuel de CHAMPLAIN, mais aussi les coureurs de bois et surtout et avant tout les Autochtones ont tous lié un

moment de leur histoire sinon toute leur existence au “*Magtogoek*, ce grand chemin qui marche, le Saint-Laurent qui traverse un immense territoire nommé *Canada*” (F.-R. FOURNIER).

À partir du lexique qui pivote autour du Saint-Laurent, par exemple, il est possible de reconstituer, d’une époque à l’autre, la vie du fleuve et de ses habitants et de parvenir ainsi à “reconstituer une réalité aujourd’hui disparue”. Pôle névralgique aussi bien que symbolique de toute l’histoire du Québec, en effet le Saint-Laurent occupe constamment “une place [...] dans la réalité et dans l’inconscient des Québécois à travers les siècles” (N. VINCENT) et s’avère une véritable tesselle fondamentale de leur mémoire collective.

Mémoire collective à laquelle appartient, par exemple, le canot, véhicule d’origine amérindienne dont le rôle, dans le passé, a façonné, de manière indélébile, l’imaginaire québécois et américain de toujours. D’abord, il s’avère, “pour l’exploration du continent, [un] moyen de transport privilégié pour la navigation sur les nombreuses rivières canadiennes” (C. BRANCAGLION). Plus tard, “au XIX^e [siècle] il devient objet d’étude et se trouve ainsi évoqué dans des recherches concernant l’histoire, les peuples, les mœurs et le milieu naturel du Canada” (C. BRANCAGLION). C’est ainsi que le canot commence à nourrir “le folklore local, [...] dans les légendes et contes populaires, dans les chansons traditionnelles et dans les premiers écrits littéraires” (C. BRANCAGLION), ainsi que dans les premiers romans du Québec comme *L’Influence d’un livre* (1837) de Philippe AUBERT DE GASPÉ.

Mais l’imaginaire fluvial qui se propage à travers les représentations du Saint-Laurent n’est pas homogène et se modifie, par exemple, à partir des différents médias qui les véhiculent. À ce propos, on peut facilement “observer l’enchevêtrement de typologies textuelles et de stratégies discursives hétérogènes” (C. MOLINARI) qui alimentent “des représentations élaborées à l’égard de destinataires différents” (C. MOLINARI). Et voilà que si le Saint-Laurent des touristes non-québécois semble posséder surtout des aspects à apprécier, il n’est pas le déclencheur mémoriel qu’il est pour les Québécois. Malgré le fait que ces derniers soient invités à reconnaître aussi des traits problématiques, “l’importance du fleuve pour la culture et l’identité québécoises n’est pas à remettre en question et [...] elle est au premier plan dans des typologies textuelles hétérogènes” (C. MOLINARI).

Dans le domaine littéraire, chacun sait qu’au Saint-Laurent sont consacrées des centaines de textes. “Des écrits qui s’approchent du reportage, du bref récit historique, de la réflexion personnelle et lyrique, des souvenirs et des impressions ou de la contemplation” (M. MODENESI), çà et là, à travers les ouvrages qui composent le panorama québécois ou même condensés dans un seul livre, comme c’est le cas de *Saint-Laurent mon amour* (2017) de Monique DURAND, qui met en relief notamment “les aspects envoûtants du fleuve aussi bien

qu[e les] lieux qu’il touche ou qu’il traverse” (M. MODENESI). Et tout au long de ce livre qui est, avant tout, comme son titre le signale, une vaste déclaration d’amour pour le Fleuve, on confirme que toute rencontre avec le Saint-Laurent est d’abord “un voyage aux escales multiples: moments de contemplation et d’évocation [...]; fragments [d]’Histoire [...]; éclats de vie quotidienne des gens [...]; parcelles des cultures et des traditions que le fleuve sépare et unit à la fois” (M. MODENESI).

Les cours des fleuves, comme le nom amérindien du Saint-Laurent le suggère, dessinent même des chemins qu’ont suivis les premiers explorateurs. Une partie significative de *Volkswagen Blues* (1984) de Jacques POULIN “se développ[e] sur la serpentine hydrographique” (F. BRUERA, V. MARINO) qu’offre l’Amérique du Nord. Le Saint-Laurent ainsi que le Mississippi orientent une partie du voyage de Jack Waterman et de la Grande Sauterelle et contribuent à accomplir “la recherche de mémoires personnelles et collectives et [...] la quête d’une nouvelle forme de géographie personnelle connotée émotivement” (F. BRUERA, V. MARINO). Encore une fois, dans la traversée de l’espace nord-américain, les fleuves se révèlent aussi un réservoir de souvenirs individuels et collectifs, non seulement positifs car “les fleuves et les rivières sont notamment porteurs de mémoires douloureuses” (F. BRUERA, V. MARINO), mais avant tout et surtout symbole transparent d’une réalité géographique et sociale qui peut se faire désormais seulement sous le signe de la confluence et, donc, le métissage.

La présence des fleuves, des rivières et de l’océan dans le tissu de l’imaginaire québécois est tellement puissante qu’on la retrouve même dans un genre romanesque qui, de prime abord, semblerait ne pas avoir beaucoup à partager avec la dimension maritime ou aquatique: le roman de la route. Cela est vrai surtout lorsque le roman de la route se porte vers le “Far Est”, comme c’est le cas de *Sur la 132* (2012) de Gabriel ANCTIL: “à partir de Québec aussi, le fleuve gonfle ses eaux devenant peu à peu salines et s’étend aux dimensions d’une mer intérieure. Le Saint-Laurent [...] est en fait une religion du paysage” et “le fleuve relie les êtres par une conscience transcendante et sert de principe unificateur à la culture québécoise” (D. LAPORTE). Deux romans exemplaires, *Évagabonde* (1981) de Francine LEMAY – où “le fleuve, une fois de plus, est le point de départ de ce retour aux sources, l’ombilic reliant les voyageuses à la matrice du territoire” (D. LAPORTE) – et *Ab, l’amour l’amour* (1981) de Noël AUDET – où la mer “est personnifiée et investie de valeurs contradictoires qui offrent des prolongements symboliques et narratifs de la conquête amoureuse” (D. LAPORTE) – qui témoignent de cet aspect innovateur et peut-être inattendu du genre.

La réalité maritime, enfin, est bien sûr l’océan, qui, à travers les siècles renvoie aussi, presque naturellement, aux traversées que les

premiers colons français ont effectuées pour rejoindre l'Amérique du Nord. À ce propos, parmi les mythes fondateurs du Canada français, il y a une légende que la pièce d'Anne HÉBERT, *L'île de la Demoiselle*, "a porté à l'attention de la littérature québécoise" (M. FELICE). C'est "le voyage au Canada d'une jeune fille française qui, en 1542, prit part à l'expédition en Nouvelle-France, conduite par le lieutenant Roberval" (M. FELICE). Des témoignages français, comme, au XVI^e siècle, une nouvelle de François de BELLEFOREST – parmi les sources de Anne HÉBERT – permettent d'expérimenter les traversées océaniques avec leurs incroyables péripéties, mais aussi de reconnaître "le statut changeant et ambivalent de la mer" (M. FELICE).

Rattachées au domaine des eaux en mouvements, les stratégies maritimes, par ailleurs, sont aussi celles qui ont poussé à des projets presque titanesques dans l'Histoire du Québec, comme celui qu'évoque l'histoire de la construction du complexe hydroélectrique de la baie James de 1966 à 1979, raconté par Noël AUDET dans *L'Eau blanche* (1992) où l'ingénieur Roland Thibaudeau n'arrêtera jamais "de détourner les cours d'eau, de barrer l'eau pour en multiplier la puissance"¹.

Une source vitale au Québec est, chacun le sait, l'hydroélectricité, "forme d'énergie [...] fournie et gérée par Hydro-Québec, qui occupe une place importante dans le récit collectif québécois, l'entreprise publique étant fortement associée à la Révolution tranquille" (I. KIROUAC-MASSICOTTE). "La mise en récit des chantiers d'Hydro-Québec dans la littérature québécoise contemporaine" (I. KIROUAC-MASSICOTTE) dans *Les murailles* (2016) d'Erika SOUCY assure une nouvelle lecture de la place d'Hydro-Québec dans le récit collectif québécois. Le reportage littéraire d'Erika SOUCY concerne le chantier de La Romaine (Côte-Nord) et ne va plus dans la direction de la mythification de la colonisation du Nord à travers l'évocation des chantiers d'Hydro-Québec. "Selon [la] volonté de dire vrai qu'a l'auteure" (I. KIROUAC-MASSICOTTE), elle ne magnifie plus les travailleurs et les ramène plutôt à la dimension d'hommes simples; elle construit, ainsi, une nouvelle vision du Nord. De cette manière, dans la dimension contemporaine, "plutôt que de représenter l'ensemble des citoyens et des citoyennes du Québec, le collectif réfère aux communautés qui sont directement touchées par le développement du Nord d'Hydro-Québec, c'est-à-dire les femmes et les hommes qui travaillent sur ses chantiers, mais aussi les Autochtones qui subissent cette exploitation du territoire" (I. KIROUAC-MASSICOTTE).

Comme on le voit, et comme on pourrait raisonnablement s'y attendre, les études de ce numéro portant sur *Fleuves, océans, ports et*

1 Noël AUDET, *L'Eau blanche*, Montréal, Québec/Amérique, 1992, p. 270.

navires permettront de porter à la surface plusieurs aspects de la Belle Province. Certes, dans une perspective artistique, littéraire, linguistique, culturelle, historique, le Saint-Laurent, de manière significative, domine sur tous les autres, mais la vision d'ensemble permettra d'esquisser le portrait d'un visage particulier du Québec, qui est loin d'être dépourvu d'intérêt. Il est bien temps, alors, de lever l'ancre et de commencer cette traversée.