

Article

« La traduction à quatre roues »

Robert Larose

Meta : journal des traducteurs / Meta: Translators' Journal, vol. 40, n° 3, 1995, p. 406-408.

Pour citer cet article, utiliser l'adresse suivante :

<http://id.erudit.org/iderudit/003408ar>

Note : les règles d'écriture des références bibliographiques peuvent varier selon les différents domaines du savoir.

Ce document est protégé par la loi sur le droit d'auteur. L'utilisation des services d'Érudit (y compris la reproduction) est assujettie à sa politique d'utilisation que vous pouvez consulter à l'URI <http://www.erudit.org/apropos/utilisation.html>

Érudit est un consortium interuniversitaire sans but lucratif composé de l'Université de Montréal, l'Université Laval et l'Université du Québec à Montréal. Il a pour mission la promotion et la valorisation de la recherche. Érudit offre des services d'édition numérique de documents scientifiques depuis 1998.

Pour communiquer avec les responsables d'Érudit : erudit@umontreal.ca

LA TRADUCTION À QUATRE ROUES

ROBERT LAROSE

Université de Montréal, Montréal, Canada

Abstract

Translation has been associated to traitors, mirrors, unfaithful women... and, more recently, to a large-scale means of mass transportation: the automobile. But is translation a four-wheel drive? How does one go about approaching his/her object of inquiry, whether it be an automobile or translation? What are the access roads, the humps and dead ends? Shouldn't researchers take a driver's seat approach to the open road? Finally, is translation merely a vehicle for traveling between places, or can it also be a metonymical figure for something else?

Au cours des siècles, la traduction a fait l'objet de nombreux clichés épigrammatiques où déferlent les associations avec des manteaux, traîtres, miroirs, pièces de monnaie, revers de tapisserie et femmes infidèles.

Il faut bien l'avouer, les tapisseries ne sont guère monnaie courante aujourd'hui. Quant aux femmes infidèles... étant donné le climat de *political correctness* qui règne par les temps qui courent, mes collègues m'ont fortement recommandé d'éviter une embardée certaine et de filer une métaphore plus «neutre», ce qui m'a amené à faire marche arrière et à choisir celle de l'automobile.

Peut-être trouvera-t-on prosaïque de comparer la traduction à quelque chose d'aussi utilitaire que l'automobile. De fait, la démocratisation de cette dernière a banalisé son image. Mais l'histoire de ses «formes» n'en demeure pas moins la manifestation concrète de courants esthétiques bien réels, qui ont évolué au fil des ans.

Il arrive parfois que les critiques lèvent le nez sur les objets de consommation de masse. Pour s'en convaincre, il suffit de considérer les accusations de dérapage formulées à l'endroit des dirigeants du Musée des beaux-arts de Montréal qui ont eu l'«audace» d'organiser, du 11 mai au 15 octobre 1995, une exposition sur l'automobile intitulée *Beauté mobile*, exposition qui n'affichait rien du kitsch des salons traditionnels de l'automobile. Cependant, certaines personnes n'ont pu tolérer qu'elle se déroule dans un musée¹ plutôt qu'au stade olympique ou au palais des congrès, ni qu'elle porte sur un objet utilitaire (mot combien capotant !) qui suppose un travail collectif. Devrait-on croire que seuls les objets inutiles ou de luxe seraient dignes de légitimation artistique de la part des instances de pouvoir de la «haute» culture ?

Afin de savoir si la traduction a bel et bien quatre roues (outre, bien sûr, la roue de secours) ou encore s'exerce à quatre roues, l'analyste doit s'interroger sur son point de départ. Ainsi, pour être en mesure de répondre à ce que mon collègue Alexis Nouss nomme l'objection principielle (de quoi parle-t-on ?), l'analyste doit jaloner son objet d'étude, c'est-à-dire planter devant ou autour de celui-ci un ou plusieurs jalons-mires bien définis qui lui permettront d'observer la mécanique, le coût de production (l'économie mène le monde, disait Marx, ne nous en déplaise), le rôle social du produit, son esthétique, ses étapes de fabrication ou son «essence». Sans repères conceptuels clairs, le regard risque de se brouiller et les propos, de se diluer en molles généralités. Force est de reconnaître néanmoins que le champ d'investigation, qu'il s'agisse de la traduction ou de l'automobile, est toujours arpenté partiellement. De surcroît, il est improbable qu'on élimine un jour la part de subjectivité de l'analyste, dont les besoins et les valeurs conditionnent *son* regard. «L'homme, disait Protagoras, est la mesure de toute

chose.» Or, c'est précisément la somme de ces «regards» sur un objet qui permet d'en cartographier la complexité, tout comme c'est l'ensemble des emplois d'un mot qui en constitue le sens. Utopie fantasmagorique associée au désir d'exhaustivité du chercheur ?

La complexité d'appréhension ne doit toutefois pas freiner ce désir. Qu'il s'agisse d'un texte, d'une voiture ou... d'une femme (avec nos excuses contrites aux féministes les plus farouches), ce sont les techniques d'approche qui comptent... et leur diversité représente autant de «voies d'accès» à l'objet, qu'il se nomme automobile ou traduction :

— métaphysique : qu'est-ce que l'automobile ? (question d'une simplicité déroutante) / *l'esprit (noûs, en grec) d'un texte peut-il voyager d'une langue à une autre ?*

— éthique : que signifie conduite dangereuse ? / *à partir de quand une traduction dérape-t-elle ?*

— didactique : quel équipement est indispensable à l'enseignement de la mécanique automobile ? / *que peut-on bien vouloir entendre par enseignement de la traduction «générale» ?*

— descriptive : quelles sont les caractéristiques de la Renault Clio ? / *en quoi consiste l'oralité en traduction théâtrale ?*

— socio-historique : quels pays construisent des voitures, en quelle quantité, de quels types et depuis quand ? / *quelles sont les formes prises par la censure victorienne et quels en sont les effets sur la traduction des romans de Zola ?*

— analytique : quels sont les avantages et les inconvénients du moteur Wankel ? / *quels paramètres permettraient d'affirmer que les phonèmes sont bel et bien porteurs de sens d'une langue à une autre ?*

— comparée : sur le plan aérodynamique, laquelle parmi la Infiniti Q45, la Lexus LS 400 et la Lincoln Continental présente le meilleur Cx ? / *que dégage-t-on de la comparaison des versions de Hamlet faites par A. Dumas et P. Meurice (1847), A. Gide (1938) et Y. Bonnefoy (1962) ?*

— esthétique (poétique) : a-t-on jamais créé style plus audacieux que celui de l'Alfa-Romeo B Aerodinamica 1934 conçue par l'écurie d'Enzo Ferrari ? / *l'approche poéticienne de H. Meschonnic rend-elle la littérature de la Bible ?*

— économique-politique : pourquoi le Québec ne construit-il pas sa propre voiture ? / *pourquoi n'a-t-il pas de politique de traduction, en particulier pour ce qui est des secteurs culturels ?*

— industrielle : quelles sont les étapes de fabrication d'une voiture ? / *pourquoi l'Ordre des traducteurs et interprètes agréés du Québec (OTIAQ) n'a-t-il pas encore souscrit à la norme ISO 9004-2 ?*

— pragmatique : le produit livré correspond-il aux exigences énoncées dans le cahier des charges ? / *le virage clientéliste permet-il de produire des traductions plus efficaces ?*

— psychologique : que se passe-t-il dans l'esprit du concepteur au moment de dessiner une fourgonnette ? / *ne tombe-t-on pas toujours en panne quand le moment est venu d'expliquer ce qui se passe dans le cerveau du traducteur ?*

— psychanalytique : est-il normal de conduire à 200 à l'heure sur les Champs-Élysées ? / *d'où vient la «passion» de traduire, ce moteur de l'art ?*

— déconstructiviste : quelles sont les pièces essentielles d'une voiture ? / *est-ce qu'il y a vraiment un texte au départ ?*

- postmoderne : une Chevrolet Firefly 1995 ne vaut-elle pas une Talbot-Lago T150 SS 1938 ? / *une traduction, même jugée bonne par la critique, n'est-elle pas toujours considérée comme mauvaise, de par sa nature de traduction ?*

— etc.

Que révèlent les rapprochements ci-dessus, dont la liste pourrait être indéfiniment allongée ?

1°/ Qu'ils sont nombreux et «éclatés». Il est vrai que l'anarchie est souvent une condition indispensable au développement d'un champ du savoir, mais l'instabilité permanente risque au contraire de ne pas lui convenir, surtout si elle aspire au statut de discipline universitaire *reconnue*. Aussi faudra-t-il sans doute établir pour la traduction un arbre des domaines (pour mieux voir la forêt ?) comparable à ce qui existe déjà en terminologie automobile.

2°/ Qu'il n'existe pas de sauts-de-mouton intradisciplinaires, c'est-à-dire *entre* les divers thèmes de rapprochements. Autrement dit, sans schéma intégré, sans dispositif de cerveau-direction qui les rattacherait les unes aux autres, à la façon d'une toile d'araignée, les démarches demeureront atomisées et leur ensemble restera statique et stratifié.

3°/ Qu'il n'y a pas de ponts interdisciplinaires qui relieraient la traduction aux autres champs du savoir. La traduction n'est pas seulement *transport*, elle est aussi *rapport* avec le monde, fragment d'ensembles eux-mêmes fragmentés, dimension sur laquelle prend appui une autre figure : la métonymie.

4°/ Qu'il n'y a pas non plus de tout-terrain «méta-théorique» à l'aide duquel l'analyste jugerait de la tenue de route de chacune des approches, selon un axe allant des objectifs visés aux fins réalisées. L'analyse multi-critères que nous avons décrite dans «Qualité et efficacité en traduction» (*Meta*, 39-2, 1994 : 367-369) en représente d'ailleurs l'outil essentiel. (Dans ce même article, nous avons cité deux extraits, l'un de Halliday, l'autre de Simpkin, dans lesquels les auteurs recourent eux aussi à la métaphore de l'automobile.)

5°/ Que la perception extérieure de l'objet, qui est bien une expérience de l'objet lui-même en phénoménologie, ne suffit pas à en découvrir le moteur. Une double exigence heuristique a été oubliée : aller sous le capot et derrière le volant. On pourra alors espérer comprendre davantage les principes et les propriétés qui régissent le mouvement et, en s'exposant à l'expérience² de la traduction, viser ainsi une meilleure conscience de l'être-en-traduction. Ce déplacement épistémologique débouche sur une ontologie du traducteur qui le place *dans* le véhicule et au volant de celui-ci.

Enfin, comme la métaphore de l'automobile implique celle du transport — mouvement d'embrayage sur un autre lieu — et celle de la métempsychose — changement d'état, la traduction en vient à revêtir la forme d'une transmigration. Ainsi, ce qui change devient ce qu'il n'est pas, bien que la permanence dans le devenir soit précisément le changement.

Notes

1. Pourtant, en 1970, le musée des Arts décoratifs de Paris avait organisé une très belle exposition intitulée *Bolide design*, consacrée aux voitures de course, et, en 1994, le Museum of Modern Art de New York a présenté l'exposition *Ferrari*.
2. Dans ses *Méditations cartésiennes*, Edmund Husserl écrit : «Je ne pourrai évidemment ni porter ni admettre comme valable *aucun jugement, si je ne l'ai puisé dans l'évidence*, c'est-à-dire dans des 'expériences' où les 'choses' et 'faits' en question me sont présents 'eux-mêmes'» (Librairie J. Vrin, Paris, 1966 : 11).