

## Le progrès en question. Beaugrand et Simon face aux États-Unis

Jean-François Chassay

Volume 24, Number 1 (70), Fall 1998

Yves Préfontaine

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/201413ar>

DOI: <https://doi.org/10.7202/201413ar>

[See table of contents](#)

Publisher(s)

Université du Québec à Montréal

ISSN

0318-9201 (print)

1705-933X (digital)

[Explore this journal](#)

Cite this article

Chassay, J.-F. (1998). Le progrès en question. Beaugrand et Simon face aux États-Unis. *Voix et Images*, 24(1), 168–179. <https://doi.org/10.7202/201413ar>

Article abstract

For over a century, communications have been widely associated with machines used to carry information and individuals: trains and cars, but also the expansion of the media, from telephone and television set to radio, computer and the development of newspapers. These "communicating machines", which have now invaded the planet as a whole, have always occupied a particularly significant place in the formation and evolution of American society. This article attempts to show how, in two Québécois novels (Jeanne la fileuse by Honoré Beaugrand, published in 1878, and L'écrin disparu by Jean-François Simon, published in 1927), the idea of progress, related to the development of these machines (particularly the train and the car), is used by the authors to define themselves ideologically in relation to the United States.

# Le progrès en question. Beaugrand et Simon face aux États-Unis\*

Jean-François Chassay, Université du Québec à Montréal

---

*Depuis plus d'un siècle, les communications ont largement été associées à des machines servant aux transports des informations et des individus : train, voiture, mais aussi expansion des médias, du téléphone au téléviseur en passant par la radio, l'ordinateur et le développement des journaux. Si ces « machines à communiquer » envahissent depuis longtemps la planète entière, elles ont toujours tenu une place particulièrement importante dans la formation et l'évolution de la société américaine. Cet article vise à montrer comment, à travers deux romans québécois (Jeanne la fileuse d'Honoré Beaugrand publié en 1878 et L'écrin disparu de Jean-François Simon publié en 1927), l'idée de progrès, liée au développement de ces machines (notamment du train et de la voiture), sert aux auteurs à se situer idéologiquement par rapport aux États-Unis.*

---

La fortune du terme « communication » dans le discours contemporain n'échappe à personne. Son emploi est multiple, souvent approximatif. En soi, il ne s'agit pas d'une nouveauté. Diderot déjà, dans l'*Encyclopédie*, écrivait que « ce terme a un grand nombre d'acceptions ». L'expansion des médias, le rôle joué dans les sciences humaines par des théories héritées de la cybernétique, la place occupée aujourd'hui par l'ordinateur dans la vie quotidienne des Occidentaux, tout cela a considérablement accentué l'importance du paradigme communicationnel.

Depuis plus d'un siècle, les communications ont largement été associées à des machines servant aux transports des informations et des individus : train, auto, mais également télégraphe, téléphone, radio, puis plus récemment, télévision et ordinateur. Par « machines », il faut donc entendre dans ce contexte trois choses : les objets produits par la technoscience qui tentent de suppléer aux carences de l'individu en matière de vitesse (les transports) ; ceux qui tentent de suppléer aux carences de l'individu en

---

\* Cet article a été écrit dans le cadre des travaux du groupe de recherche « Machines, textes et savoirs » (MTS), subventionné par le CRSH et le FCAR.

matière d'information (les télécommunications, les médias); ceux enfin qui tentent de suppléer aux carences de l'individu en matière de cognition (ordinateurs, automates). Autrement dit, des machines qui sont devenues des extensions naturelles de l'être humain dans la société occidentale et qui lui permettent *d'accélérer* son savoir sur le monde qui l'entoure.

Je voudrais dans les pages qui suivent analyser le rôle de ces «machines communicationnelles» à travers deux romans, *Jeanne la fileuse* d'Honoré Beaugrand et *L'écrin disparu* de Jean-François Simon<sup>1</sup>. Le choix de ces deux ouvrages, situés à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle et au début du suivant, s'explique en fonction de deux facteurs. D'une part, ils permettent d'illustrer la théorie du philosophe Herbert Spencer selon laquelle la société industrielle à la fin du siècle dernier incarne la «société organique». Alors que le culte du réseau se développe dans les dernières décennies,

La communication [apparaît comme] une composante de base des deux «appareils d'organes», le distributeur et le régulateur. À l'image du système vasculaire, le premier (routes, canaux et chemins de fer) assure le cheminement de la substance nutritive. Le second assure l'équivalent de la fonction du système nerveux. Il rend possible la gestion des relations complexes d'un centre dominant avec sa périphérie. C'est le rôle des informations (presse, pétitions, enquêtes) et de l'ensemble des moyens de communication par lesquels le centre peut «propager son influence» (postes, télégraphe, agences de presse)<sup>2</sup>.

À l'image de ce qu'avance Spencer, on remarque en lisant certains romans québécois au tournant du siècle que *L'invention de la communication*, pour reprendre le titre du livre d'Armand Mattelart<sup>3</sup>, conjugue souvent le développement des réseaux médiatiques et des réseaux de transport pour justifier, expliquer ou critiquer, au besoin, le progrès.

D'autre part, les lectures idéologiques du progrès qu'on peut dégager de ces deux romans sont indissociables d'un contexte sociologique particulier. Si les machines à communiquer envahissent depuis longtemps la planète entière, elles ont toujours tenu une place particulièrement importante, fondamentale, dans la formation et l'évolution de la société américaine. Walt Whitman chantait déjà, dès le milieu du XIX<sup>e</sup> siècle, en même temps que les splendeurs de la nature américaine, le dynamisme technique de la société dans laquelle il vivait. La proximité géographique et culturelle des États-Unis joue de ce point de vue un rôle central dans les

- 
1. Honoré Beaugrand, *Jeanne la fileuse*, Montréal, Fides, coll. «Nénuphar», 1980 [1878]; Jean-François Simon, *L'écrin disparu*, Montréal, Édouard Garand, 1927. Désormais, les références à ces ouvrages seront indiquées par les sigles *JF* et *ÉD*, suivis du folio, et placées entre parenthèses dans le texte.
  2. Armand et Michèle Mattelart, *Histoire des théories de la communication*, Paris, La Découverte, coll. «Repères», 1995, p. 7-8.
  3. Armand Mattelart, *L'invention de la communication*, Paris, La Découverte, 1994, 375 p.

romans de Beaugrand et Simon. Cela permet de se pencher sur les tensions provoquées par la présence américaine dans le discours romanesque québécois, au cours d'une période qu'on a peu étudiée de ce point de vue<sup>4</sup>. Être perméable à l'idéologie du progrès signifie aussi subir l'influence du pays voisin, pour le meilleur et pour le pire. Et d'après les romans de l'époque, cela semble être surtout pour le pire.

### La vitesse de la diffusion

Pierre Nora écrivait en 1979 que «le monopole de l'histoire appartient désormais aux *mass media*, et le facteur de ce déplacement est l'événement moderne, phénomène nouveau apparu à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle avec la presse à gros tirage et l'affaire Dreyfus [...]»<sup>5</sup>. Dans *Jeanne la fileuse* d'Honoré Beaugrand et *L'écrin disparu* de Jean-François Simon, cet «événement moderne» dont parle Nora est indissociable d'un *éloge de la vitesse* lié aux nouveaux moyens de transport encensés par les médias et dont les Américains paraissent les grands promoteurs. À l'âge de la publicité — qui se développe rapidement à partir de la fin du XIX<sup>e</sup> siècle en même temps que la presse à gros tirage en Amérique du Nord — on pourrait avancer, à la suite de Paul Virilio, que «la réalité de l'information est tout entière contenue dans sa vitesse de propagation» et que l'information n'est jamais que «la désignation de l'état pris par un phénomène à un moment donné»<sup>6</sup>.

Les proses didactiques de Beaugrand et, dans une moindre mesure, de Simon, empruntent au discours journalistique leur pouvoir d'évocation pour faire saisir leur message. Moins qu'à la narration romanesque, c'est à la publicité et à sa rhétorique ainsi qu'aux éditoriaux à saveur politique que les auteurs puisent leurs effets. Chez Beaugrand, le placage de textes de journaux, assortis de statistiques diverses et de passages à saveur quasi touristique viennent orienter la lecture et faire écran à la complexité idéologique de la société en train de se mettre en place en Nouvelle-Angleterre<sup>7</sup>; chez Simon, le *support publicitaire* apparaît en filigrane dans le roman, à une époque où la publicité joue déjà un rôle de régulateur social. *L'écrin*

4. À l'exception de l'ouvrage de Guildo Rousseau, *L'image des États-Unis dans la littérature québécoise (1775-1930)*, Sherbrooke, Naaman, 1981. Pour un regard d'ensemble sur le XIX<sup>e</sup> siècle et le début du XX<sup>e</sup>, je renvoie à cet ouvrage, riche au plan documentaire. S'il ne porte pas spécifiquement sur les communications, il permet cependant de comprendre comment l'imaginaire romanesque au Québec a révélé la présence américaine. Mon propos ici est à la fois beaucoup plus modeste et beaucoup plus spécifique.
5. Cité par Bernard Stiegler, *La technique et le temps*, Paris, Galilée, 1996, p. 142.
6. Paul Virilio, *L'art du moteur*, Paris, Galilée, 1993, p. 179.
7. Beaugrand, selon une rhétorique bien en vigueur dans le roman québécois au XIX<sup>e</sup> siècle, écrira dans sa préface que *Jeanne la fileuse* est moins un roman qu'un pamphlet; moins un travail littéraire qu'une réponse aux calomnies que l'on s'est plu à lancer dans certains cercles politiques, contre les populations franco-canadiennes des États-Unis [p. 74].

*disparu* se déroule en partie aux États-Unis et rend compte notamment — même si ce n'est pas le sujet central du roman — du pouvoir d'attraction de la culture américaine qui répond à ce qu'on pourrait appeler un programme d'ensemble. En effet, note Stuart Ewen, dès les années vingt, les « tentatives pour modifier les moyens de communication du grand public [...] se rattachaient clairement à un programme d'ensemble visant à modeler une culture qui ne fut qu'une vaste réponse à la publicité, devenue elle-même le seul système de communication<sup>8</sup> ». Et on pourrait également dire, à propos de ces deux romans, que le moteur (réel: du train, de la voiture) devient le moteur (métaphorique) de ces narrations.

Outre les raisons données précédemment qui justifient l'analyse de ces deux romans en particulier, on peut également expliquer ce choix par des raisons d'ordre historique. La publication des deux livres se produit à une époque charnière: 1878 pour le premier, 1927 pour le second. Dans le cas du roman de Beaugrand, sa publication date de moins de dix ans après l'achèvement du chemin de fer transcontinental, de deux ans après l'invention du téléphone (et sa présentation spectaculaire à l'Exposition du centenaire à Philadelphie) et d'un an à peine avant l'invention de l'ampoule électrique. Il s'agit également d'une époque où la publicité envahit les journaux et permet de multiplier le nombre de ceux-ci. Cette décennie se révèle donc particulièrement fertile au plan du développement des technologies de la communication. Les années vingt voient le marché de la voiture littéralement exploser: « Après 1925, le nombre annuel de nouveaux propriétaires de voitures de tourisme fut [...] supérieur à celui des naissances<sup>9</sup>. » C'est également l'époque où la multiplication des catalogues et de la vente par correspondance atteint son apogée, autre étape importante dans le développement de la publicité, en même temps que se vendent les premiers appareils de réception radiophonique qui connaissent un succès immédiat.

Notons enfin que les décennies soixante-dix et quatre-vingt, à la charnière desquelles se situe chronologiquement le roman de Beaugrand, sont celles où l'émigration québécoise aux États-Unis est la plus massive, le Québec perdant au cours de ces vingt années plus de 10% de sa population<sup>10</sup>. Quant au roman de Simon, il précède de deux ans à peine la Crise qui verra les frontières se fermer de manière draconienne à l'émigration québécoise.

Les deux romans se trouvent donc à couvrir une période extrêmement riche: les années soixante-dix sont sans doute les plus fructueuses du siècle

8. Philippe Breton et Serge Proulx, *L'idéologie de la communication*, Paris/Montréal, La Découverte/Boréal, 1989, p. 103.

9. Daniel Boorstin, *Histoire des Américains*, Paris, Laffont, coll. « Bouquins », 1991, p. 1313.

10. Voir Paul-André Linteau, René Durocher et Jean-Claude Robert, *Histoire du Québec contemporain. De la Confédération à la crise*, Montréal, Boréal express, 1979, p. 41-43.

aux États-Unis en ce qui a trait à l'invention technologique dans le cadre de l'industrialisation; par ailleurs, les années vingt viennent clore cette période d'expansion à cause de la Crise en 1929. À cela correspond le début et la fin brutale de la plus importante période d'émigration de l'histoire.

Pendant cette période de cinquante ans, entre le développement des réseaux ferroviaires et des réseaux routiers consécutifs à la popularisation des voitures, la population occidentale en vient à ne plus accepter les délais. La vitesse que permet le moteur a engendré un désir d'accélération constant, que la multiplication des communications (à commencer par le téléphone) n'a pu qu'exacerber<sup>11</sup>. Aucune société n'exprime davantage ce souci de la vitesse et de l'invention liée à celle-ci que la société américaine. Et l'accroissement de la vitesse est intimement associé, cela va de soi, à la contraction de l'espace. Ainsi, elle ne peut que rapprocher du territoire américain le Québécois, surtout lorsque celui-ci, à l'image des laudateurs de l'Institut canadien, y voit le symbole du progrès. Les États-Unis apparaissent comme le pays du rêve des machines: cette vision remonte au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle, alors qu'on commence à parler en Europe du «système industriel américain», correspondant à l'organisation de l'usine moderne dans le nord-est du pays. La Nouvelle-Angleterre transforme les modes de production en en rassemblant ou en en dissociant certaines phases, les regroupant sous un seul toit et une seule direction. Cependant, ce nouveau système prend une tangente déterminante après la guerre de Sécession. Avant celle-ci, la machine avait commencé à envahir le pays; dans les années qui suivent, elle s'étend rapidement partout. Parmi ces machines, le train — encore une fois, l'achèvement du chemin de fer transcontinental date de 1869 —, puis la voiture — Ford, notamment, fonde sa compagnie dès 1903 avec le rapide succès que l'on sait — sont parfaitement représentatifs de ce qu'on pourrait appeler, à la suite de Jean-Pierre Séris, des «machines en action»:

La machine en action est exemplaire des liaisons techniques bien faites, des causalités contrôlées, des linéarités assurées et des concaténations victorieuses. [...] Le bruit de la machine, plus ou moins doux et régulier, est, *mutatis mutandis*, aussi rassurant que peut l'être pour le vivant le «silence des organes». L'état de régime est «euphorique». Rien de plus poignant, pour le technicien, que la mise au rancart d'une machine fonctionnant encore, d'une machine n'ayant pas épuisé sa durée de vie<sup>12</sup>.

C'est dans cet esprit «euphorique» que le train et l'automobile font leur apparition chez Beaugrand et Simon, machines de rêve visant à abo-

11. Rappelons d'ailleurs, plus prosaïquement, que «la nouvelle temporalité de l'univers ferroviaire a été le point de départ d'une nouvelle temporalité tout court. C'est à travers l'heure ferroviaire que s'est entamé le processus d'harmonisation qui mènera avant la fin du siècle à l'heure mondiale» (Armand Mattelart, *op. cit.*, p. 69).

12. Jean-Pierre Séris, *La technique*, Paris, Presses universitaires de France, coll. «Les grandes questions de la philosophie», 1994, p. 156.

lir l'espace et les frontières, symboles du progrès et, par la même occasion, d'un pont entre le Québec et les États-Unis.

### De la publicité à la propagande

On connaît assez bien les raisons qui ont incité Honoré Beaugrand à écrire *Jeanne la fileuse*. Ayant séjourné et travaillé lui-même pendant de nombreuses années aux États-Unis où il se consacre au journalisme, il désire rétablir la réputation des émigrés francophones qui viennent peupler les villes de Nouvelle-Angleterre. Bien qu'il soit opposé à l'émigration, il s'en prend aux politiciens qui refusent de voir les raisons réelles de ces départs massifs et préfèrent les expliquer par une absence de probité et la paresse de ceux qui s'exilent. Contrairement au discours entendu au Québec dit-il, il est faux de croire que les Canadiens français émigrés vivent dans la pire des misères et son objectif est de le démontrer.

Histoire d'amour étriquée, inutilement compliquée par des considérations politiques présentées de manière simpliste, *Jeanne la fileuse* a une valeur en tant que document. Sa principale particularité est d'unir explicitement le Québec aux États-Unis grâce au train, symbole par excellence du progrès.

Après la mort de son père et en l'absence de son frère et de son fiancé partis plusieurs mois travailler dans le nord du pays, Jeanne Girard cherche désespérément un emploi. Elle frappe par hasard à la porte d'une famille dont la générosité et la bonté n'ont d'égal que la récente indigence, consécutive à l'état général désastreux de l'économie. Accueillie après seulement quelques minutes comme membre de la famille, Jeanne accompagnera le couple et ses six enfants à Fall River où elle deviendra non seulement fileuse, mais également l'orgueil de la ville, grâce à sa bonté, sa modestie, son assiduité au travail, et une foule de qualités qui semblent inépuisables.

Dans sa préface, Beaugrand écrit : «L'intrigue est simple comme les mœurs des personnages que j'avais à mettre en scène, et je me suis efforcé d'éviter tout ce qui pouvait approcher l'exagération et l'in vraisemblance.» (*JF*, 77) En réalité, on pourrait avancer que la lecture du roman produit l'effet contraire chez le lecteur d'aujourd'hui : *Jeanne la fileuse* apparaît *totale*ment invraisemblable et irréaliste. Son aspect caricatural conduit à opposer implicitement la vie traditionnelle des Canadiens dans leur pays à leur vie aux États-Unis. En outre, leur mode d'existence dans leur patrie d'origine semble exclure les moyens qui permettent de se rendre rapidement, en cette fin de XIX<sup>e</sup> siècle, aux États-Unis.

La première des deux parties du roman s'intitule «Les campagnes du Canada». Beaugrand n'aurait pu trouver un titre plus juste étant donné les propos qu'il y tient. À l'exclusion de références aux troubles de 1837-1838, le narrateur s'en tient essentiellement à une description de la vie

traditionnelle dont la dimension folklorique est indéniable. La suggestion d'un bal, par exemple, provoque les réactions suivantes :

Un hurra frénétique vint appuyer la proposition du maître d'école, et les jeunes fermiers se séparèrent pour aller porter la bonne nouvelle dans les fermes environnantes, et ramener les jeunes filles pour organiser la danse. Le ménétrier du village, un brave homme nommé Cléophas, que les jeunes gens avaient baptisé du sobriquet de Crin-crin, fut juché sur une table, et après avoir accordé son instrument, attaqua un cotillon qui fit bondir garçons et filles dans le tourbillon de la danse nationale. (*JF*, 96)

Dans un contexte culturel où une des cordes sensibles « dans le cœur du paysan franco-canadien [est] la croyance à tout ce qui touche aux histoires surnaturelles et aux revenants » (*JF*, 107), force est de reconnaître que l'idée d'un progrès lié à la technologie moderne est difficilement admissible. Les touchantes scènes pastorales que le roman détaille jusqu'à plus soif ne sont jamais présentées par Beaugrand de manière négative ou péjorative, loin de là. Au contraire, elles visent à décrire la pureté des habitants, la simplicité de leurs mœurs, comme l'écrit l'auteur aussi bien dans l'introduction que dans le roman (« Pierre, instruit à l'école des mœurs simples et pastorales du paysan canadien, avait conservé cette simplicité jusque sur les bancs du collège », *JF*, 129). Ces scènes mettent en relief les différences entre cette vie et celle des mêmes paysans canadiens transposés en Nouvelle-Angleterre où, soit dit en passant, leur caractère ne change pas (« Lorsque les fabricants américains eurent constaté les habitudes de travail et d'économie de l'ouvrier canadien-français ; lorsqu'ils eurent comparé son caractère doux et paisible, à l'esprit turbulent et querelleur de l'Irlandais<sup>13</sup>, ils commencèrent à comprendre la valeur de ses services [...] », *JF*, 208). Pour Beaugrand, le Canadien français ne peut se tromper. Qu'il s'installe à demeure dans sa campagne ou qu'il parte pour la Nouvelle-Angleterre, il a toujours raison, mu par les sentiments les plus nobles. Le train, comme on le verra maintenant, est la raison de l'augmentation rapide de l'émigration, mais aussi le moyen (ou du moins un des moyens possibles) de renverser la tendance au profit d'un retour au bercail.

Cette émigration est présentée par Beaugrand comme un événement médiatique au sens où l'entend Pierre Nora. Le vernis romanesque qui recouvrait la prose du journaliste dans la première partie s'efface presque complètement dans la seconde, intitulée « Les filatures de l'étranger ». Ici, le travail documentaire et historique, les extraits de journaux et les statistiques (population dans les filatures, salaires selon les types d'emplois, augmentation exponentielle de la production, etc.) visent à dégager, de la manière la plus *spectaculaire*, les effets de l'émigration. De la narration doit émerger le plus de faits possible pour que le didactisme du discours obtienne un maximum d'impact, ce qui explique que les personnages soient largement

13. Bref, un Anglais en pire...



laissés dans l'ombre. Symptomatiquement d'ailleurs, certains des passages les plus romanesques sont en réalité des extraits de journaux authentiques, présentés comme tels, et que Beaugrand a très légèrement remaniés.

Le début du premier paragraphe de cette seconde partie vise à frapper le lecteur pour qu'il prenne conscience de l'ampleur du phénomène :

Un mouvement d'émigration peut-être sans exemple dans l'histoire des peuples civilisés, s'est produit, depuis quelques années, dans les campagnes du Canada français. Des milliers de familles ont pris la route de l'exil, poussées comme par un pouvoir fatal vers les ateliers industriels de la grande république américaine. (*JF*, 203)

«Mouvement sans exemple», «pouvoir fatal», «la grande république américaine»: en évitant toute comparaison qui viendrait ternir la valeur exemplaire du cas franco-canadien, la narration exprime lyriquement le destin d'un peuple attiré vers la nouvelle Rome. Mais très vite, le prosaïsme des dates et des chiffres vient «comptabiliser» un peu sèchement ce qui se présentait, avec tambours et trompettes, comme l'ouverture d'une grande saga du nord de l'Amérique. Le journaliste propagandiste prend vite le pas sur le romancier.

«C'est principalement depuis la fin de la guerre de Sécession, en 1865, écrit Beaugrand, que l'émigration a pris des proportions vraiment alarmantes pour la prospérité matérielle de la province de Québec.» (*JF*, 208) Depuis cette époque, donc, où la machine devient littéralement la métaphore par excellence des États-Unis et où le train s'apprête à terminer sa conquête du continent. Tout est maintenant en place pour en faire, en définitive, la figure par excellence de ce roman.

Ceci peut s'expliquer par le lien qui s'établit tout naturellement dans la deuxième moitié du XIX<sup>e</sup> siècle entre le progrès et le train. Ce dernier apparaît comme signe à la fois d'un nouveau romantisme — la traversée des grands espaces, des paysages sans cesse renouvelés, à une vitesse jamais atteinte, permet à l'individu de se confronter au monde d'une manière auparavant inimaginable — et des pouvoirs de la science et de la technique à l'époque du positivisme. Comme l'écrit Christophe Studeny,

À lui seul, il symbolise le dynamisme d'une époque, l'accélération inexorable du temps contemporain : qui pourrait se targuer, en effet, mieux que le chemin de fer d'une entente intime, d'une affinité parfaite avec le XIX<sup>e</sup> siècle occidental? Par son mode de propulsion, ses composantes ou son carburant, la triade fameuse vapeur-fer-charbon, le génie technique qui préside à son perfectionnement rapide, l'extension systématique des ramifications de son réseau, par la discipline horaire, le souci d'exactitude qu'il impose, par l'accroissement inouï de la circulation des biens et des personnes, par le décloisonnement enfin d'un monde rivé au sol, il semble dans sa marche entraîner le siècle avec lui<sup>14</sup>.

14. Christophe Studeny, *L'invention de la vitesse*, Paris, Gallimard, 1995, p. 216.

Ce pouvoir du train, il s'exprime sous la plume de Beaugrand, mais contextualisé précisément en fonction des liens entre le Canada français et les États-Unis. Quel est un des principaux problèmes des derniers gouvernements à avoir dirigé le Canada selon l'auteur? Assurément, le refus ou l'incapacité de «faciliter l'ouverture des voies de communication, au grand détriment des intérêts agricoles et commerciaux du pays» (*JF*, 230). Et pourtant, comparaison oblige, l'exemple des États-Unis est là pour démontrer que la «création des routes ferrées, des chemins et des canaux était le levier civilisateur qui avait en moins d'un siècle transformé l'Amérique sauvage et inculte en un pays riche et prospère» (*JF*, 230). En ce sens, il est implicite dans ce contexte que le train comme symbole de l'ouverture à la communication chez les Américains est le signe d'une nation progressiste, alors que les Canadiens apparaissent rétrogrades, sinon réactionnaires.

Tout ce qui tend à créer des facilités nouvelles pour 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 internationaux, devient un sujet d'une importance supérieure pour tous les peuples du monde. La prospérité du Canada est aujourd'hui si intimement liée aux progrès de la civilisation aux États-Unis que les voies de communication pour le transport des voyageurs et des marchandises entre les deux pays sont devenues une question d'intérêt national. (*JF*, 229)

C'est donc en toute logique et connaissance de cause — contrairement à ce qu'essaient de démontrer les pouvoirs canadiens — que les francophones du Québec partent aux États-Unis: les voies de communication, grâce aux trains et à la qualité du réseau ferroviaire, permettent de se rendre facilement dans un pays où l'idée du progrès explique le développement industriel et la richesse. Ainsi, il va de soi que «l'esprit d'entreprise des capitalistes américains qui ont construit ces nouvelles lignes a été l'une des causes principales qui ont produit le mouvement général d'émigration franco-canadienne vers les États-Unis» (*JF*, 233), là où les Canadiens «trouvent un bien-être matériel qu'ils ne sauraient acquérir au Canada» (*JF*, 234).

Cette justification de l'exil des Canadiens ne saurait faire oublier que l'émigration est un malheur pour le pays. Or, le train peut permettre, potentiellement, de résoudre le dilemme comme le démontre la célébration de la Saint-Jean, le 24 juin 1874. Cette année-là, la Société Saint-Jean-Baptiste fait parvenir un texte d'invitation à toutes les sociétés nationales des États-Unis, appel énergique au patriotisme des Canadiens émigrés pour qu'ils participent à la fête nationale à Montréal. Reproduit par l'ensemble des journaux francophones des États-Unis (et dans le roman), ce document provoque l'enthousiasme des foules et un mouvement frénétique de retour pour la circonstance. Les journaux réussissent comme on le voit, encore une fois, le travail massif de diffusion de l'information,

qui se situe en réalité plutôt du côté de la propagande larmoyante («La patrie pleure depuis longtemps, en ses jours de fête, l'absence d'un si grand nombre de ses enfants», *JF*, 271) Non seulement la rapidité du train permet un prompt retour dans sa douce patrie, mais la prolifération des compagnies ferroviaires et une saine concurrence capitaliste permettent une baisse radicale des tarifs, incitant ainsi un plus grand nombre d'individus à revenir.

Ainsi, paradoxalement, si le train permet plus facilement l'exil, il incite aussi au retour. Son existence permet, pour reprendre encore une fois les propos de Beaugrand, «des facilités nouvelles pour les relations entre les citoyens de différents pays» (*JF*, 229). D'ailleurs, à la fin du roman, Jeanne et son mari retournent à Montréal, mais le frère de celle-ci reste à Fall River pour épouser une des filles de la famille qui a su si bien l'accueillir. Un pont existe ainsi bel et bien entre le Québec et les États-Unis : ce n'est plus l'exil mais plutôt l'étalement de la famille.

Le travail propagandiste du journaliste Beaugrand, en défendant sous le couvert du roman les exilés canadiens-français, en vient inévitablement à défendre le concept de progrès tel qu'il se développe alors aux États-Unis. Mais en prenant platement le contre-pied du discours politique de l'époque au Québec, discours de l'autruche qui refuse de constater les fondements du problème, l'auteur évacue complètement la complexité de la situation. Les tensions chez une population déracinée, les résistances psychologiques de ceux qui doivent s'adapter à un nouveau monde ne sont même pas évoquées. Rien de plus normal, compte tenu de la haute estime de Beaugrand pour ses compatriotes : ceux-ci ne peuvent manifestement se tromper.

Chez Simon, dans *L'écrin disparu*, l'exil est temporaire mais essentiel à la dynamique romanesque. Sans ce séjour à l'étranger, Léo Giraldi, principal personnage de ce roman, verrait son talent étouffé. Dans ce roman mélodramatique à souhait, les pistes qui conduisent le lecteur des États-Unis à Montréal et inversement sont nombreuses.

Le jeune inventeur Léo Giraldi, passionné de mécanique, a inventé un moteur révolutionnaire. Sans argent, il ne peut faire fructifier ses idées. Au Québec, toutes les portes restent fermées devant lui. Dans un meuble acquis lors d'une vente à l'encan, il trouve des bijoux d'une valeur de 10 000 \$. Bien que cette fortune ne lui appartienne pas, il ne peut résister à la tentation : cet argent lui permettra au moins de partir tenter sa chance aux États-Unis.

Contraint de s'expatrier à Détroit pour promouvoir son moteur automobile révolutionnaire, Giraldi triomphe. Il remporte le grand prix de l'Exposition de Chicago. Pour cela, il aura fallu peu de chose : la rencontre d'un industriel (monsieur Holden) qui se fie sur son dynamisme et la vivacité de son esprit (qu'il jauge et juge en quatre ou cinq répliques),

une ou deux adresses que celui-ci lui propose et le tour est joué. Baptisé «le courageux inventeur» par les journaux américains (dans ce pays où on ne le prend pas pour un simple illuminé comme au Québec), Giraldi remporte un succès phénoménal. La société technicienne et pragmatique a aussi besoin de héros romantique dont l'inventeur apparaît comme la figure idoine — en cette année 1927, le souvenir des grands exploits d'Edison, qui ne mourra que quatre ans plus tard, est bien vivace.

Après une course remportée par le «moteur Giraldi» où l'inventeur conduit lui-même la voiture, les spectateurs réagissent de manière non équivoque :

Des estrades, la foule comme un flot qui déborde, envahit la piste de courses et dans un transport délirant, le vainqueur est hissé sur les épaules de ses partisans qui lui font un triomphe comme à un général romain au retour d'une expédition glorieuse. C'était le triomphe du «Moteur Giraldi» c'était la fortune, c'était la gloire. (*ÉD*, 47)

À partir de ce moment, les Américains lui font un pont d'or. On ne saurait écrire plus explicitement que les idées, le savoir (et le savoir-faire), ne peuvent donner de résultats concrets que dans le pays voisin.

Le succès de Giraldi, à une époque où les médias commencent à occuper un espace grandissant aux États-Unis, peut se comprendre dans un contexte où la publicité joue un rôle majeur. Depuis la deuxième moitié du XIX<sup>e</sup> siècle, le développement de diverses inventions qui ont transformé la vie quotidienne est prodigieux. Du téléphone au phonographe, en passant par l'ampoule électrique, celles-ci apparaissent comme des innovations participant à l'accroissement du confort et du bien-être de la société américaine. Cette inscription dans la vie courante d'objets dont l'existence est liée au développement de la technologie, se fait concurrence à l'expansion de la vulgarisation scientifique. L'engouement technologique, qui devient une véritable obsession, pourrait s'entendre en ce sens comme une volonté d'actualiser l'électricité, de la transformer en objets utiles et concrets. La vulgarisation scientifique devient une forme d'autopublicité pour les scientifiques, leur donne un «pouvoir pratique» (on connaît l'essor et le succès de la figure de l'ingénieur aux États-Unis au tournant du siècle, figure à la fois du visionnaire et de l'individu pragmatique<sup>15</sup>). Ces effets publicitaires sont également liés à l'emballement pour les expositions universelles où les démonstrations des pouvoirs de la technologie moderne abondent. Aux États-Unis seulement, elles se succéderont : Philadelphie (1876), Chicago (1893), San Francisco (1894), Saint

15. Entre 1897 et 1920, plus de cent films muets et une centaine de romans (totalisant des ventes de plus de cinq millions de copies) ont comme figure centrale celle de l'ingénieur (Cecelia Tichi, *Shifting Gears. Technology, Literature, Culture in Modernist America*, Chapel Hill and London, The University of Carolina Press, 1987). Voir en particulier le chapitre 3, p. 97-170.

Louis (1904), San Francisco (1915), Philadelphie (1926). C'est dans une exposition que Girdali obtient son triomphe, miroir publicitaire du progrès, miroir publicitaire des inventeurs. Il fallait traverser la frontière, aller vers ce pays de la lenteur engloutie, où vitesse et progrès vont de pair, pour que la fortune soit à portée de la main.

Cependant, ce roman catholique ne pouvait se contenter de faire l'éloge d'un pays protestant. D'abord, on n'échappe pas à sa culture judéo-chrétienne : Girdali passe sa vie bourré de remords à cause du « vol » (qui n'en est pas un) des 10 000 \$, point de départ de sa réussite. Le fils de l'homme décédé à qui appartenait le meuble qu'il a acheté viendra d'ailleurs le hanter. Sa tendre épouse meurt, ainsi que son fils aîné. Son benjamin est assassiné dans des circonstances troublantes. On finira par apprendre qu'il a été tué par le chauffeur de sa deuxième femme, une Américaine. Dans un des nombreux coups de théâtre dont ce roman a le secret, le lecteur découvre que ce chauffeur, membre du Ku Klux Klan, est en réalité le père de cette femme. Il va de soi que le mouvement du Ku Klux Klan n'est pas néfaste parce que ses membres lynchent des Noirs, mais bien parce qu'il est anticatholique. Un personnage du roman affirmera même, apprenant qu'un membre est recherché au Canada par la police américaine : « pour moi, juif, orangiste, Ku Klux Klan, sont gens de même acabit, aussi dangereux pour notre nationalité que pour notre religion. » (*ÉD*, 118)

Ainsi, Girdali, un catholique de stricte obédience, est rattrapé par ses péchés. La nation américaine lui a permis d'obtenir gloire et richesse mais cause finalement sa ruine. Et c'est pourquoi dans les dernières lignes du roman, alors qu'il pleure dans les bras d'un vénérable moine en lui glissant un chèque de 200 000 \$ pour son monastère, il pourra dire à celui-ci : « Souvenez-vous du pauvre millionnaire, quand vous monterez à l'autel du Seigneur!... » (*ÉD*, 166)

Comme on le constate, quoique sur des registres différents d'un roman à l'autre, le progrès, d'abord source de bonheur, se révèle en définitive source de malheur. Et, dans ce contexte, qui dit progrès dit États-Unis. Dans le premier cas, le train, merveille des communications modernes, permet de rapprocher les peuples et de rapatrier les exilés canadiens-français. Mais s'il permet le retour d'exil, c'est d'abord parce qu'il a permis l'exode. Dans le deuxième cas, l'attrait de l'innovation technologique chez les Américains apporte la gloire à Girdali grâce à son moteur ultra-rapide, mais l'Amérique vient le hanter par la suite, brisant sa vie. Ces deux exemples viennent confirmer ce qu'on retrouve si souvent dans le roman québécois jusqu'à la Deuxième Guerre mondiale : que le progrès soit critiqué ou apprécié, il n'apparaît jamais sans défaut car un bon nationaliste et un bon croyant ne peut que nourrir de la suspicion à l'égard des Américains.