À l'épreuve

N° 3 | 2016
Genres et enjeux de légitimation

Du genre à la généricité. Prolégomènes à une poétique du roman de la route québécois

David Laporte

Édition électronique :
URL :
https://alepreuve.numerev.com/articles/revue-3/3416-du-genre-a-la-genericite-prolegomenes-a-une-poetique-du-roman-de-la-route-quebecois
ISSN : 2534-6431
Date de publication : 18/11/2016

Cette publication est **sous licence CC-BY-NC-ND** (Creative Commons 2.0 - Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Pas de Modification).

Pour **citer cette publication** : Laporte, D. (2016). Du genre à la généricité. Prolégomènes à une poétique du roman de la route québécois. *À l'épreuve*, (3). https://alepreuve.numerev.com/articles/revue-3/3416-du-genre-a-la-genericite-prolegomenes-a-une-poetique-du-roman-de-la-route-quebecois

Confronté à un phénomène observable, l'être humain procède naturellement à une combinaison d'opérations cognitives qui tend à le rattacher à un ensemble partageant des caractéristiques similaires. Par ce travail de mise en série, il se dote d'un outil dont la dimension associative s'effectue aussi sur la base de critères discriminants, afin de parvenir à un principe de récurrence qui peut être par la suite codifié ou institutionnalisé. C'est là un geste élémentaire de la pensée que d'organiser en catégories à la fois les êtres, les choses ou les entités abstraites. Karl Canvat l'affirme d'ailleurs de façon péremptoire : « [l]a raison est classificatoire : classer, c'est connaître, connaître, c'est classer ». Réduite à sa plus simple expression, la question des genres littéraires se présente également, d'après Jean-Marie Schaeffer, comme un phénomène logique d'élaboration des savoirs qui repose sur un besoin fondamental de classification. D'où le paradoxe de la critique générique souligné par Philippe Lejeune, qui conforte le genre étudié en établissant temporairement sa stabilité pour le constituer en objet de savoir.

Mots-clefs :

Quelle est ta route, mon pote ? C'est la route du saint, la route du fou, la route d'arc-en-ciel, la route idiote, n'importe quelle route. C'est une route de n'importe où pour n'importe qui, n'importe comment. Où qui comment ?

Jack Kerouac, *Sur la route*, Paris, Gallimard, 1960, p. 356.

Confronté à un phénomène observable, l'être humain procède naturellement à une combinaison d'opérations cognitives qui tend à le rattacher à un ensemble partageant des caractéristiques similaires. Par ce travail de mise en série, il se dote d'un outil dont la dimension associative s'effectue aussi sur la base de critères discriminants, afin de parvenir à un principe de récurrence qui peut être par la suite codifié ou institutionnalisé. C'est là un geste élémentaire de la pensée que d'organiser en catégories à la fois les êtres, les choses ou les entités abstraites. Karl Canvat l'affirme d'ailleurs de façon péremptoire : « [l]a raison est classificatoire : classer, c'est connaître, connaître, c'est classer[1] ». Réduite à sa plus simple expression, la question des genres littéraires se présente également, d'après Jean-Marie Schaeffer, comme un phénomène logique d'élaboration des savoirs qui repose sur un besoin fondamental de classification[2]. D'où le paradoxe de la critique générique souligné par Philippe Lejeune,

qui conforte le genre étudié en établissant temporairement sa stabilité pour le constituer en objet de savoir[3].

Mais plusieurs ambiguïtés des genres littéraires viennent précisément de ce qu'ils impliquent des aspects différents, vue la logique sémiotique complexe de l'œuvre. Par conséquent, les étiquettes génériques offrent des paramètres classificatoires qui ressortissent à de multiples niveaux d'une même échelle de conventions discursives et, de toute évidence, les classes elles-mêmes méritent d'être classées, ne serait-ce que pour apporter un peu de lumière aux relations complexes d'enchâssement dont elles participent.

Suivant les recommandations programmatiques de Schaeffer, toute étude de genre devrait donc procéder par une première opération méta-générique qui consiste à saisir la nature des critères de catégorisation[4]. Cela rejoint l'idée de Patrick Tort selon laquelle toute classification organise entre eux non seulement des objets, mais tout autant des schèmes classificatoires[5]. On ne saurait donc faire l'économie d'une telle mise au point préliminaire sans risquer de sombrer dans ces taxonomies échevelées raillées par Jorge Luis Borges, puisées à même une obscure et lointaine encyclopédie animalière chinoise :

Les animaux se divisent en : a) appartenant à l'Empereur, b) embaumés, c) apprivoisés, d) cochons de lait, e) sirènes, f) fabuleux, g) chiens en liberté, h) inclus dans la présente classification, i) qui s'agitent comme des fous, j) innombrables, k) dessinés avec un pinceau très fin en poils de chameau, l) et cetera, m) qui viennent de casser la cruche, n) qui de loin semblent des mouches[6].

L'ironie de cette nomenclature farfelue ne doit pourtant pas masquer son attachement profond pour les genres littéraires. Auteur de plusieurs métafictions, l'écrivain est trop informé du rôle de ces « utiles archétypes de Platon[7] » au cours des processus de création et de lecture pour les rejeter aussi innocemment. Il ne manque toutefois pas de faire ressortir, par le voisinage suspect de ces éléments disparates, l'importance d'un terrain commun pour l'ordination des connaissances, dont la question fondamentale est de savoir, pour emprunter les mots de Michel Foucault, « [s]ur quelle "table", selon quel espace d'identités, de similitudes, d'analogies, avons-nous pris l'habitude de distribuer tant de choses différentes et pareilles[8] ?». Je propose de réfléchir à cette question en la rattachant à l'utilisation du genre en littérature, afin d'apprécier les divers aspects des productions culturelles ou langagières qu'il régule. Au terme d'une courte synthèse théorique, je poursuivrai la réflexion en adoptant le concept de généricité et procéderai à l'analyse de premières de couverture de romans de la route québécois, ce genre romanesque dont le récit, pour le résumer trop simplement, est construit autour d'un voyage sur la route. Mais comme l'exergue de Kerouac en fait foi, les routes littéraires sont nombreuses et dissemblables ; elles s'inscrivent dans un espace mouvant d'identités et d'analogies où j'espère parvenir à planter quelques balises.

Les types de conventions discursives

Mikhaïl Bakhtine est l'un des premiers à avoir décloisonné la question des genres littéraires en l'ouvrant sur une problématique plus vaste des genres du discours. Déjà, l'idée traverse *Le Marxisme et la philosophie du langage* et les premiers linéaments d'une entreprise de translinguistique à laquelle il se livre, en compagnie de Valentin Volochinov[9]. Une des idées maîtresses de cet ouvrage veut d'ailleurs que les échanges verbaux se forgent sur le modèle d'énonciations antérieures en entrant en dialogue avec elles. Le livre, de quelque nature qu'il soit, ne déroge pas à la règle du dialogisme, parce qu'un auteur écrit en réponse à quelque chose, propose le fruit de réflexions empruntées tant à son œuvre précédente qu'à la pensée d'autres écrivains qu'il réfute, entérine ou discute. Il suscite en retour des réponses sous forme de critiques, commentaires, et est repris au sein de productions langagières nouvelles. À la façon des échanges oraux, le discours écrit s'insère dans la chaîne d'une discussion socio-idéologique sans fin, où trouvent place plusieurs courants de communication qui ont trait tant à la littérature et à la politique qu'à l'idéologie du quotidien. Volochinov-Bakhtine voient dans les rapports sociaux un facteur de détermination de la forme et des moyens potentiels de la communication verbale entre interlocuteurs. Plus largement, ce qu'ils nomment la « psychologie du corps social » informe selon eux les aspects de l'énonciation par l'emprunt de modes de discours tributaires de l'« *horizon social* d'une époque et d'un groupe social donné[10]». Par conséquent, chaque groupe social d'une période précise bénéficie dans son répertoire de formules stéréotypées auxquelles répondent des thèmes particuliers, qui permettent non seulement au locuteur d'adopter une forme de communication appropriée à la situation d'énonciation, mais orientent par leurs qualités dialogiques la compréhension responsive[11] du récepteur.

C'est ce que Bakhtine nommera plusieurs années plus tard les genres du discours, dans son essai du même nom : « [t]out énoncé pris isolément est, bien entendu, individuel, mais chaque sphère d'utilisation de la langue élabore ses *types relativement stables* d'énoncés, et c'est ce que nous appelons les *genres du discours*[12]». Ce qu'il importe de retenir de la leçon bakhtinienne, c'est que les règles du genre (comme du langage[13]) sont de nature conventionnelle, c'est-à-dire qu'elles sont forgées dans un cadre intersubjectif déterminé par l'horizon social de communication. Je rappelle à ce propos que la convention, concept utilisé entre autres dans les travaux de logiciens comme Thomas Pavel ou par le courant de l'interactionnisme symbolique auquel se rattache le sociologue des arts Howard S. Becker, désigne cette structure contractuelle, consciente ou non, portant sur des éléments précis qui coordonnent la « coopération » du public au travail de l'artiste[14]. S'appuyant sur un ensemble de précédents discursifs ou de types d'énoncés, un groupe définit peu à peu un système de préférences et d'attentes mutuelles qui conditionnent une régularité dans sa conduite, dans les solutions adoptées pour se soumettre aux règles du jeu littéraire. Ce système est mouvant : chaque innovation artistique déplace les conventions, mais la nouveauté est assimilée pour ensuite faire place à la familiarité. Pour Thomas Pavel, la mobilité des conventions est d'ailleurs un signe de ce qu'elles sont peu contraignantes[15]. Jean-Marie Schaeffer

apporte toutefois un bémol. Puisque les conventions concernent différents niveaux discursifs qui se rapportent tant à la situation de communication qu'à l'énoncé, il faudrait par conséquent distinguer deux régimes de relation générique qui impliquent chacun ses types spécifiques de conventions discursives, à savoir celui d'exemplification (conventions fondatrices) et ceux de modulation (conventions régulatrices et de tradition)[16].

Les conventions fondatrices relèvent du cadre communicationnel de l'énoncé sur le triple plan de son énonciation, de sa destination et de sa fonction. Ces principes fondent littéralement l'acte verbal et relèvent de divers choix liés, en autres, à l'adoption de modes d'énonciation. À ce degré de généralité, l'écart aux règles n'est pas admis ; soit le genre exemplifie une convention constituante, qui à la fois institue et règle l'acte communicationnel, soit il échoue, comme l'affirme Jean-Marie Schaeffer : « [o]n peut donc dire qu'une relation générique est exemplifiante dès lors que la définition de la classe générique se réfère à des propriétés partagées par tous ses membres[17] ». Le principe qui sert de base aux conventions fondatrices est par conséquent *identitaire* : soit un texte est un récit, soit il ne l'est pas. En revanche, le régime générique de modulation est quant à lui basé sur des principes de prescription et de ressemblance.

En ce qui concerne le régime de modulation, les éléments génériques de l'œuvre ne sont plus organisés par rapport à l'attitude discursive qui lui donne forme, mais dans ses structures textuelles, compositionnelles, thématiques ou stylistiques. Ce type de régime ne peut en toute logique déterminer l'ensemble des structures textuelles, auquel cas le genre motiverait chaque fois la création d'une copie conforme à une précédente, si tant est qu'elles soient produites dans un même contexte. Il cible plutôt certains segments en les modifiant sensiblement, en les modulant de sorte que la convention soit toujours reconnaissable. Les conventions régulatrices ajoutent en quelque sorte des règles à la forme de communication adoptée. Elles qualifient des prescriptions qui régentent des cas de formes fixes élaborées de longue date, notamment durant le règne classique du genre où il tient ni plus ni moins le rôle de police dans les arts. Ainsi des formes du sonnet, dont les contraintes métriques sont rigides, mais peuvent être altérées sans que cela affecte leur reconnaissance ; de la règle des trois unités (temps/lieu/action) du drame classique, dont Victor Hugo a montré avec retentissement qu'elle pouvait être transgressée.

Contrairement aux conventions régulatrices, les conventions de tradition sont beaucoup plus souples et ne relèvent pas de l'application d'une règle précise, mais d'un rapport de ressemblance et de dissemblance, de déplacement conventionnel sujet à des nuances considérables. Se pencher sur les conventions de tradition revient à détecter entre un nombre d'œuvres indéfini le partage d'« airs de famille », selon l'expression fort répandue depuis Wittgenstein. Celles-ci concernent le problème que posent les classes textuelles à proprement parler, auxquelles se rattache d'ailleurs le roman de la route qui sera abordé plus loin. Moins contraignantes que les normes régulatrices, les conventions de tradition se subdivisent encore selon Jean-Marie Schaeffer en deux groupes extensionnels : les classes généalogiques et analogiques. Tandis que les premières reposent sur des relations hypertextuelles ou sur une dérivation « massive »

et ostensiblement marquée d'un texte premier par un second, les secondes sont déterminées en fonction de ressemblances causalement indéfinies. Au mode de constitution historique progressive des classes généalogiques, Schaeffer oppose donc la classification rétrospective des classes analogiques, fondées sur des liens textuels qui font fi de toute logique causale historiquement transmise.

Sa distinction n'est toutefois pas sans soulever quelques questions. D'abord celle des liens génériques postulés par une filiation hypertextuelle et le fait que l'hypotexte ne puisse garantir à lui seul une affiliation de son hypertexte qui engagerait une totale correspondance. D'ailleurs, l'exemple du roman picaresque, « genre massivement hypertextuel » selon Schaeffer, n'est-il pas passé, lui aussi, à la façon des classes analogiques, par la construction d'un « *type textuel idéal*[18] » ou d'un modèle métatextuel, lequel aurait été, par réalisations successives, institutionnalisé et reconnu pour tel ? Autrement dit, la définition purement statistique que Schaeffer attribue aux classes analogiques n'a-t-elle pas également servie de base à la constitution des classes généalogiques ? Il semble que ces interrogations de même que la nature des classes soumises par Schaeffer ramènent à la dichotomie posée par Tzvetan Todorov entre genres historiques et genres théoriques, que Schaeffer commente pourtant avec suspicion. Je rappelle que pour Todorov, les genres dits historiques seraient attribuables à une observation de la « réalité littéraire », alors que les genres théoriques seraient déduits à partir d'une théorie de la littérature[19]. Or, comme le remarque Schaeffer à ce propos, les genres historiques sont eux aussi le fruit d'une construction sélective de critères textuels et les genres historiques n'ont, de fait, « aucun privilège épistémologique sur les genres théoriques, loin de là[20] ». Il ajoute que tout genre théorique peut, en tant que modèle de lecture, être reconduit par le pôle de production, puisque le genre est une abstraction continuellement retravaillée à la fois par l'auteur et le lecteur.

Selon toute vraisemblance, Schaeffer reproduit cette équivoque dans l'élaboration de ses classes généalogiques et analogiques. Car la reconnaissance d'un hypotexte, au sens large que lui confère Schaeffer, s'effectue toujours par l'élection d'une ou plusieurs caractéristiques parmi d'autres qui sont discriminées. De même, comme je viens de le suggérer, tous les hypotextes ne possèdent pas une valeur égale quant à l'identification générique de l'hypertexte. Certains sont « narcotisés[21] », alors que d'autres sont jugés plus pertinents. Tout dépend au fond de la compétence transtextuelle du lecteur et du contenu de son « encyclopédie générique[22] ». Aussi, dans le cas des conventions analogiques, le repérage d'une ressemblance ne peut se passer d'un modèle de référence, puisqu'une ressemblance exprime nécessairement un rapport de similitude entre deux objets. Toute classe généalogique est fondée sur des liens d'analogie et chaque classe analogique pose dans son principe même l'influence d'une généalogie[23]. Mais déjà, le terme « généalogie » est lourd de connotations et indique l'origine de cette confusion pourtant lumineusement dévoilée par Schaeffer lui-même, quand il signale les dérapages du modèle biologique dans la théorie des genres : « Alors que la relation générique biologique va de la classe à l'individu, la relation générique artefactuelle va des individus à la classe[24] ». Pour résumer, il ne saurait y avoir un lien total de cause à

effet dans la détermination d'un genre, non plus que de généalogie au sens strict du terme. Un genre n'engendre pas directement les œuvres, qui lui correspondraient à leur tour en tout et en parties. Le principal problème ici semble lié au fait que le genre, dans le cas où il sert à désigner des classes textuelles, ne participe pas d'une appartenance plénière d'identité, au sens où le feraient les genres « récit » ou « drame ». Pour le dire autrement, aucune classe textuelle fondée sur des conventions de tradition ne peut être exclusivement généalogique ou analogique. Mieux vaudrait alors adopter, comme le fait Jean-Michel Adam sur le modèle de la généricité auctoriale/généricité lectoriale de Schaeffer, les notions de généricité et d'effets de généricité.

Du genre à la généricité : l'hypothèse du scalaire

Quand il réfère à une classe textuelle, on a vu que le genre désigne moins une donnée immédiate qu'une espèce d'« algorithme » conventionnel servant à la fois à la création des œuvres et à leur lecture. Afin de rompre avec cette image de « texte idéal » qu'il suppose pour qualifier des classes textuelles, Jean-Michel Adam propose d'adopter le concept de généricité, dans le but de marquer une distance entre un modèle virtuel et les relations médiatrices de familiarités entretenues par des œuvres individuelles. L'expression fait valoir que les classes utilisées sont avant toute chose des projections attributives et regroupent des critères selon une échelle de régularités fluctuantes. Surtout, il sous-entend l'idée d'un Jacques Derrida, pour qui un texte n'appartient à aucun genre, mais participe plutôt à plusieurs[25]. Pour Adam, ce glissement terminologique invite à ne plus raisonner en termes de « critères définitoires » ou de « conditions nécessaires et suffisantes[26] », mais sur la saisie de groupements de procédés narratifs et de traits thématiques récurrents. L'idée se trouve déjà en germe dans l'article « Du texte au genre » de Schaeffer :

> Si nous en restons au niveau de la phénoménalité empirique, la théorie générique est tout simplement censée rendre compte d'un ensemble de ressemblances textuelles, formelles et surtout thématiques : or, ces ressemblances peuvent parfaitement être expliquées en définissant la généricité comme un ensemble de réinvestissements (plus ou moins transformateurs) de cette même composante textuelle[27].

Ces propositions rencontrent celles de Walter Moser sur le *road movie*, qui discerne également entre « un *road movie* » et « du *road movie* », sans pour autant user de la même souplesse dans l'attribution de ses catégories[28]. La difficulté, voire l'impossibilité pratique d'établir avec fermeté des catégories pérennes tient d'une part à ce que le genre est constamment travaillé par des forces antagonistes, liées à un double principe d'inertie et de changement. Chaque fois qu'une œuvre nouvelle est publiée, elle modifie par le fait même son genre, d'où le statut précaire et purement abstrait de ce dernier.

La généricité agit principalement dans trois domaines qui redynamisent la question du genre au sein d'une interaction entre autant d'instances discursives, dont celles de la

production et de la réception-interprétation, mais aussi, ajoute Adam, celle du pôle éditorial qui peut intervenir sur le texte lors de rééditions consécutives ou de traductions. Ces trois pôles de médiation générique ont le pouvoir de participer aux différents plans de la transcendance textuelle ou de ce que Gérard Genette nomme la transtextualité, soit ce qui met un texte « en relation, manifeste ou secrète, avec d'autres textes[29]». Pour Adam, le plan paratextuel est le principal lieu d'ingérence de la généricité éditoriale : titre, sous-titre, prière d'insérer, jaquette et autres « seuils[30] » du texte, selon l'expression consacrée de Genette, sont quelques-uns des aspects qui orientent la coordination générique et le contrat du lecteur avec le texte. Le plan métatextuel est un second facteur de généricité. Relation d'un texte à son commentaire, la métatextualité regroupe les articles, monographies et autres discours critiques portant sur le genre d'un texte particulier. Enfin, vus les nombreux recoupements que recèlent les notions d'architexte, d'hypotexte et d'intertexte, je suggère plutôt d'utiliser essentiellement cette dernière, étant entendu avec Raphaël Baroni que les deux autres dépendent « ontologiquement des textes concrets dont le sujet a fait l'expérience, donc d'une certaine forme d'intertextualité[31] ». Définie par Genette au plan de la microstructure comme la récupération d'un texte sous forme de *plagiat*, de *citation* ou de simple *allusion*, l'intertextualité, en tant que relation de coprésence d'un texte A à un texte B, peut tout autant s'étendre à l'analyse des composantes poétiques. Indicateur de généricité, cette forme de transtextualité investit les différents niveaux de textualité, qui font ainsi l'objet de conventions. Alors que la textualité assure au texte cohésion et singularité, la transtextualité aménage sa compréhension en regard d'une nébuleuse de pratiques littéraires composant la bibliothèque virtuelle d'une époque et d'un milieu, l'ouvrant sur l'interdiscours social et littéraire. En adoptant une telle approche scalaire de la généricité, on peut aborder une œuvre en la soumettant à l'examen d'aspects localisés (construction et caractérisation des personnages, éléments de l'intrigue, représentations de l'espace), en la considérant comme un feuilleté de conventions provenant de divers horizons génériques. Encore une fois, l'idée n'est pas de proposer une échelle rigide de conventions « essentielles », mais un outil pour mieux penser la participation d'une œuvre singulière à un genre. Afin de donner corps à ce qui précède, je vais maintenant analyser des premières de couverture de romans de la route publiés depuis les années 1980 jusqu'à aujourd'hui. S'il concerne strictement la production québécoise, je crois que le panorama qui suit peut sans peine trouver des échos du côté du *road novel* américain ou étranger.

Avant la route : le précadrage générique du texte

En amont de toute lecture, avant même de tourner la première page d'un roman, le lecteur effectue entre autres opérations préalables celle que Jean-Louis Dufays nomme le précadrage générique du texte[32]. Établi sur la base d'informations qui sont autant de conventions paratextuelles, le précadrage générique consiste à émettre un certain nombre d'hypothèses quant au genre du livre en question et d'ainsi formuler des inférences sur son contenu. Il s'agit en fait d'embrasser une posture de lecture par rapport à un horizon d'attente familier formé d'œuvres fréquentées par le passé, de projeter l'artefact textuel sur l'arrière-plan de lectures antérieures. Les seuils servent ici

d'indices de généricité co-textuels qui relèvent des instances éditoriale et auctoriale, lieux de négociation par rapport auxquels un contrat de lecture est adopté. Parmi ces indices, la première de couverture offre une des composantes matérielles les plus significatives. Elle assume d'après Karl Canvat des fonctions référentielles, par ses éléments picturaux et ce qu'ils apprennent ou font mine de nous apprendre sur l'univers du récit[33]. Quelques stratégies iconographiques permettent ainsi de postuler l'existence de représentations récurrentes agissant comme des embrayeurs de généricité.

On ne verra rien de surprenant à ce que la route subisse un traitement de faveur sur bon nombre de couvertures. À ce propos, dans son *Court traité du paysage*, Alain Roger convient un peu hâtivement du fait que les autoroutes n'ont pas encore su retenir l'attention des artistes, que l'acte créateur n'a toujours pas saisi leur « puissance paysagère[34] ». Plusieurs romans de la route démentissent cette idée. Au Québec, *Les Faux Fuyants*[35] et *Volkswagen blues*[36], publiés respectivement en 1982 et 1985, sont au rang des premiers à démontrer une volonté de mise en valeur de l'imagerie routière.

Chaque jaquette expose une perspective itinérante sur la route, envisagée depuis un véhicule en mouvement, ce que suggère la ligne pointillée de l'exemple de gauche, qui entraîne le regard vers le point de fuite de l'image. De son côté, la perception frontale de la route rectiligne, au milieu des paysages lunaires de *Volkswagen blues*, reprend le prototype du genre élaboré en 1938 par la photographe Dorothea Lange avec *The road West, New Mexico*, qui fera par la suite école[37].

Genre par excellence des grands espaces, d'après une idée bien entretenue[38], le roman de la route met ici l'accent sur la profondeur du champ, l'horizontalité étant contrebalancée par la verticalité minimale de la forêt ou des lointains contreforts montagneux. La sobriété de la composition, réduite à la linéarité de la route, à la nature et au ciel, insiste sur le sentiment de solitude que dégagent les espaces et sur leur vacuité qui, selon le géographe Marc Bureau, est une des raisons de cette impression de gigantisme spatial[39]. Paysages a priori aux antipodes, la plaine désertique de l'Ouest et l'autoroute forestière du Nord se rejoignent donc dans leur configuration et dans les significations sommaires qui peuvent en être tirées.

Lorsqu'elle n'est pas explicitement mise en images, la route peut encore être figurée par des procédés de représentation métonymiques ou synecdochiques. Les cartes topographiques de *Dessins et cartes du territoire*[40] et des trois premiers tomes des *Aventures de Benjamin Tardif*[41] en témoignent. Dans un court essai sur la carte géographique, Italo Calvino observe le rapport intime que celle-ci entretient à l'origine avec le voyage : « Le premier besoin de fixer les lieux sur la carte est lié au voyage : c'est le mémento de la succession des étapes, le tracé d'un parcours. Il s'agit donc d'une image linéaire, telle qu'elle peut être donnée seulement sur un long rouleau[42] ».

Cela s'avère d'autant plus vrai pour les œuvres qui joignent au récit l'itinéraire de leurs personnages.

L'éditeur de Marie-Ève Gosemick insère par exemple dans *Poutine pour emporter*,

étrangement qualifié de *road movie* sur le prière d'insérer, une carte de la Colombie et des villes traversées; la quatrième de couverture d'*Autour des trois Amériques : quatorze mois sur la route panaméricaine, en auto* de Jacques Hébert reproduit le parcours Nord-Sud de l'auteur et de ses acolytes. Condensation matérielle d'une trajectoire fictive, ce dispositif visuel témoigne non seulement d'un souci d'enraciner le récit dans une forme de référentialité, mais présuppose aussi, comme le note Calvino, une idée de narration consubstantielle au tracé. Plus qu'une quadrature pure et simple d'un territoire rationalisé, la carte s'interpose entre le lecteur et le récit comme médiation qui lui fait miroiter une succession d'actions possibles en des lieux où se projettent ses rêveries[43]. En plus de favoriser la familiarisation avec un ailleurs lointain, l'intégration cartographique atteste les liens historiques entre le roman de la route et le récit de voyage de découvreurs ou d'aventuriers. En ce sens, la proposition d'Anne Hurault-Paupe quant au *road movie* américain, qu'elle qualifie de genre au service de la « redécouverte du réel[44] », un réel au demeurant déjà parcouru et codifié, s'applique tout autant au roman de la route, ce que conforte l'usage de la carte.

En contrepartie de cette stratégie rhétorique qui consiste à adopter le tout (la carte) pour la partie (la route) s'ajoutent celles qui désignent la partie pour l'ensemble. En effet, la civilisation des transports a su développer des postes de ravitaillement dans le but de répondre aux besoins du voyageur, dont les déambulations prolongées finissent par le ramener à la satisfaction de ses besoins primaires : manger, se reposer, dormir. Dans son *Introduction à une anthropologie de la surmodernité*, Marc Augé a proposé de dénommer « non-lieux » ces espaces de transit qui « ne crée[nt] ni identité singulière, ni relation, mais solitude et similitude[45] ». L'effloraison de ces non-lieux voués à la consommation dessine selon lui une « cosmologie objectivement universelle[46] », dont il y a fort à parier, selon les exemples retenus, qu'elle calque son modèle sur la nouvelle *american way of life* de l'après-guerre.

Après les années de privation de la Seconde Guerre mondiale, le Québec entre dans une période faste marquée par la hausse fulgurante du taux de croissance économique[47]. Le réseau routier se développe, les ventes automobiles explosent, favorisant dans leur sillage l'essor du secteur touristique. Avec l'accroissement de l'automobilisme, une panoplie de services adaptés est peu à peu offerte aux usagers de la voiture et aux fervents de villégiature. Le motel, contraction des expressions anglophones *motor* et *hotel*, se répand alors à un rythme continu au cours des années 1950 à 1970[48]. « Il y a un motel dans le cœur de tout homme », écrit à ce sujet l'américain Don DeLillo, « [l]à où l'autoroute commence à dominer le paysage, par delà les limites d'une grande ville se répétant à l'infini, près d'un point important d'arrivée et de départ[49] ». En accusant d'innombrables variations, l'imagerie motellière se situe au carrefour de plusieurs influences génériques qui font du motel un endroit parfaitement glauque aussi prisé par le roman noir[50] : comme le résume Olga Duhamel-Noyer, celui-ci « fonctionne à la manière d'un hologramme, tantôt accueillant, simple et chaleureux, tantôt angoissant ; il coïncide avec l'Amérique[51] ». L'américanisation des bords de route québécois passe aussi par l'apparition de *fast food*, ciné-parcs, restauvolants (*drive-in*) et stations-services, qui essaiment bientôt et modifient le paysage.

Les éditeurs ont bien saisi la puissance d'évocation de ces innovations ; plusieurs premières de couverture tablent sur ces dimensions modernes de la route plutôt que sur celles de la nature grandiose ou de la rase campagne.

Une dernière catégorie de représentations métonymiques s'appuie sur les affiches routières. Ces idéogrammes réfèrent à un ensemble de codes, font de la route un espace de liberté et de découverte certes, mais balisé par des repères géographiques, des normes de sécurité et de bonne conduite. En ce sens, les panneaux de signalisation sont un autre indice de généricité qu'exploitent les éditeurs, notamment ceux de *Plus loin*[52] et de *Vendredi-Friday*[53].

Dans les deux exemples ci-dessus, ils indiquent littéralement des avenues de lectures possibles. À gauche, l'assemblage de panneaux vierges sur lesquels des flèches pointent en des directions opposées peut laisser présager le récit d'un voyage sans destination précise, une errance sans but, sinon celui d'aller « plus loin ». Le signal routier de *Vendredi-Friday*, qui signifie « demi-tour interdit », renvoie quant à lui à l'obligation du voyage, à la nécessité de poursuivre un chemin. Ainsi, l'iconographie de la route se décline en une gamme appréciable de représentations autour d'un même thème, qui immanquablement entraînent des conjectures sur la nature du récit. L'inventaire de ces indications génériques demeurerait cependant inachevé s'il fallait passer sous silence l'importance déterminante de l'automobile pour l'horizon d'attente.

Route et voiture sont en quelque sorte l'Alpha et l'Oméga du roman de la route. À ce titre, Jean-François Chassay note qu'avec l'influence de *Sur la route* et *Les anges vagabonds*, l'automobile s'impose dans les lettres d'ici par l'entremise de Jack Kerouac, avatar moderne de la réinscription d'une appétence tout américaine pour l'errance et le voyage[54]. Par la suite, de tels rapprochements ont pu paraître suspects à Jean-Sébastien Ménard qui, en témoin avisé de la filiale locale de la *beat generation*, insiste sur l'ironie d'un tel sort pour un homme préférant de loin les déplacements en autobus, tant dans sa vie quotidienne que dans son œuvre[55]. Cela dit, que Kerouac ait apprécié ou non l'automobile n'a pas empêché ses éditeurs d'en faire la tête d'affiche d'une opération de séduction auprès du public. Le plus étonnant n'est pas d'apprécier la voiture en couverture de romans comme *Sur la route* et *Visions de Cody* où, sans égards à qui la conduit, elle occupe un rôle central, mais plutôt de la retrouver en première page de romans dans lesquels elle brille par son absence. La majorité des rééditions de l'œuvre kerouacienne en version Folio chez Gallimard et Denoël y fait d'ailleurs appel, recyclage trompeur s'il en est. C'est dire tout le pouvoir d'attraction qu'on lui attribue, dans ce cas-ci au détriment d'un aiguillage fidèle au contenu du récit.

Les éditeurs québécois ne sont pas en reste. La voiture, ici comme ailleurs, exerce ses charmes rustiques et tapageurs, dans une mise en scène qui opte la plupart du temps pour d'antiques modèles. Si un historien comme Mathieu Flonneau a toutes les raisons de penser que l'automobile est avec le temps devenue un instrument de confort quotidien aussi trivial que la machine à laver ou le rasoir électrique, la sublimer en objet esthétique relève alors du défi[56].

Un des moyens d'y parvenir est d'éveiller le sentiment de nostalgie du lecteur, ce vers quoi tend l'écran rougeoyant et chaleureux du roman de Poissant, proche en cela de l'album de famille aux photos décolorées par le passage du temps. La stylisation de la couverture tend de la sorte à solliciter la sentimentalité du consommateur, en agissant sur sa mémoire affective. *Heureux qui comme Ulysse*[57] tente en plus de piquer sa fibre masculine, en situant la voiture au sein d'un imaginaire héroïque, solaire, dont le rouge pompier est un rappel efficace. Le roman de Nicole Filion illustre quant à lui le procédé typique de surcadrage que l'on peut aussi observer plus haut sur celui d'André Major. Cette convention picturale consiste à superposer un premier cadre, formé dans ce cas-ci par le contour de la portière, à un second, soit celui de l'image.

On retrouve ce même procédé chez Marie-Christine Lemieux-Couture et François Barcelo. Le ludisme de leurs illustrations participe toutefois à façonner l'attente d'un récit humoristique, traité avec légereté. À première vue, les jaquettes des deux auteurs poursuivent cette intention, mais à l'aide de moyens différents, voire même opposés. Les lignes sont droites, franches et sobres d'une part et les visages demeurent indéfinis ; elles sont d'autre part plutôt sinueuses, enveloppantes et les traits physiques sont prononcés jusqu'à la caricature.

Contrairement à *Toutes mes solitudes!*[58], *Route barrée en Montérégie*[59] joue d'excès afin de suggérer des personnages fortement typés : la beauté d'ébène pulpeuse et par extension naïve, le patriotard rondelet arborant sur son chapeau un drapeau américain en sont des indices notoires. Vu le dépouillement de la couverture de Lemieux-Couture, les accessoires occupent une importance accrue. Comme chez Barcelo, le drapeau canadien se veut l'indice d'une attitude chauvine, alors que le Stetson pointe vers une récupération de l'imaginaire western, dont on retrouve toute la portée symbolique dans d'autres romans de la route inspirés de l'immortel appel de l'Ouest, tels que *Le Soleil des gouffres* et les parodies *Vers l'Est* et *Attends-moi*, pour ne nommer qu'eux. Les proportions du véhicule sont dans les deux cas déséquilibrées. Hypertrophié par rapport à l'habitacle et aux personnages, le capot du tracteur routier reproduit une espèce de mastodonte de tôle animalisé et fantastique. Le Westfalia ovoïde de Benjamin Tardif est quant à lui miniaturisé, ce qui décuple l'effet de promiscuité entre les personnages et fait ressortir le potentiel comique de cette œuvre illustrant la veine parodique du genre.

Ce tour d'horizon de la première de couverture a permis d'apprécier la multitude de choix iconographiques envisagés par les pôles éditorial et auctorial de généricité, non seulement dans le but d'enjôler leur lectorat, mais aussi de lui faire miroiter les virtualités d'un univers de référence lié au roman de la route. Multitude qui tend cependant, tel était le but de l'exercice présenté, vers une certaine unité, pour ne pas dire vers une unité certaine. Car les images analysées se laissent après tout regrouper en une catégorie qui les fédère : la route, la carte, les panneaux indicateurs et la voiture forment le réseau des principales représentations de l'imagerie routière.

Ensemble, elles dessinent un principe de cohérence derrière une apparente diversité,

montrent cette double tension centripète-centrifuge qui permet à la fois la reconnaissance et l'évolution génériques. Ayant l'avantage de rompre avec la logique du « tout ou rien » trop souvent postulée par la critique générique, l'approche scalaire de la généricité se veut plus opératoire sur le terrain de l'empirisme. Parce que l'expression « roman de la route » réfère au fond, ainsi que toutes les étiquettes accolées aux genres romanesques (romans d'aventures, policier, sentimental, et autres classes textuelles), à un modèle abstrait utilisé par commodité, une méta-catégorie virtuelle dont la réalisation idéale subsumerait l'ensemble des éléments épars éclairés par la pratique concrète des textes. Une poétique plus ambitieuse du roman de la route pourrait donc s'efforcer de mettre en relief la gamme des conventions liées aux multiples dimensions du récit : le personnage (couple dépareillé, couple alter ego, vagabond solitaire, ménagère en fuite, etc.); l'action (les « *fabulae* préfabriquées » comme la quête et la cavale, les *topoï* de l'accident, de la rencontre ou de la halte) ; les fonctions narratives et symboliques des représentations spatiales (l'espace véhiculaire, la route et ses non-lieux, l'Ouest mythique). Or, voilà autant de pistes qui dépassent largement le cadre de cette contribution et il faudra, pour les suivre, emprunter de nouveau les routes du roman québécois.

(*Université du Québec à Trois-Rivières*)

Notes et références

[1] Karl Canvat, *Enseigner la littérature par les genres. Pour une approche théorique et didactique de la notion de genre littéraire*, Bruxelles, De Boeck & Larcier, 1999, p. 102.

[2] Jean-Marie Schaeffer, « Des genres discursifs aux genres littéraires : quelles catégorisations pour quels faits textuels ? », dans Raphaël Baroni et Marielle Macé (dir.), *Le savoir des genres*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2007, p. 360-361.

[3] Philippe Lejeune, *Le pacte autobiographique*, Paris, Seuil, 1996, p. 327.

[4] Jean-Marie Schaeffer, *op. cit*., p. 362.

[5] Patrick Tort, *La raison classificatoire*, Alençon, Aubier, 1989, p. 13.

[6] Jorge Luis Borges, « La langue analytique de John Wilkins », *Enquêtes*suivi de *Entretiens*, Paris, Gallimard, 1967, p. 141.

[7] Jorge Luis Borges cité par Raphaël Baroni, « Généricités borgésiennes », dans Raphaël Baroni et Marielle Macé (dir.), *op.cit.*, p. 156.

[8] Michel Foucault, *Les mots et les choses : une archéologie des sciences humaines*, Paris, Gallimard, 1966, p. 11.

[9] Loin de moi l'idée de rouvrir ici le débat quant à la paternité intellectuelle de *Le Marxisme et la philosophie du langage*, qui demeure à ce jour encore nébuleuse. Je me

contenterai de me rallier à Sheila Vieira de Camardo Grillo – elle rejoint Marc Angenot sur ce point – pour qui, en dépit d'une hypothétique contribution de Bakhtine à l'ouvrage de Volochinov, « la diversité des auteurs n'empêche pas l'identification d'un projet commun de recherche dont le genre serait partie intégrante » (Sheila Vieira de Camargo Grillo, « Épistémologie et genres du discours dans le cercle de Bakhtine », *Linx*, n° 56, 2007, p. 20).

[10] Valentin Volochinov et Mikhaïl Bakhtine, *Le Marxisme et la philosophie du langage*, Paris, Minuit, 1970, p. 41. Leurs italiques.

[11] Le terme de « compréhension responsive » est de Mikhail Bakhtine. Voir *Esthétique et théorie du roman*, Paris, Gallimard, 1984, p. 304.

[12] Mikhaïl Bakhtine, *Esthétique de la création verbale*, Paris, Gallimard, 1984, p. 265. L'auteur souligne.

[13] « Les mots désignent des genres », écrit en ce sens Gérard Genette à la suite de Bergson (Henri Bergson cité par Gérard Genette, « Des genres et des œuvres », *Figures V*, Paris, Seuil, 2002, p. 38).

[14] Voir Thomas Pavel, « Des conventions », *Univers de la fiction*, Paris, Seuil, 1988, p. 145-163 et Howard S. Becker, « Conventions », *Les mondes de l'art*, Paris, Flammarion, 1988, p. 65-88.

[15] Thomas Pavel, *op. cit.*, p. 156.

[16] Voir Jean-Marie Schaeffer, « Régimes et logiques génériques », *Qu'est-ce qu'un genre littéraire ?*, Paris, Seuil, 1989, p. 156-185.

[17] *Ibid.*, p. 154.

[18] *Ibid.*, p. 178-179.

[19] Voir Tzvetan Todorov, *Introduction à la littérature fantastique*, Paris, Seuil, 1976, p. 25.

[20] Jean-Marie Schaeffer, *Qu'est-ce qu'un genre littéraire ?*, *op. cit.*, p. 69. Spécialiste des genres cinématographiques, Rick Altman abonde dans le même sens : « Tous les genres historiques ont été à un moment donné des genres théoriques définis par les critiques d'une culture passée [...]. Les théories de référence alors en usage n'étaient peut-être pas des théories qui se présentaient comme telles ainsi que celles élaborées par Todorov, mais elles n'en étaient pas moins des théories » (Rick Altman, *La comédie musicale hollywoodienne*. *Les problèmes de genre au cinéma*, Paris, Armand Colin, 1992, p. 16).

[21] Umberto Eco, *Lector in fabula*. *Le rôle du lecteur ou la Coopération interprétative dans les textes narratifs*, Paris, Grasset, 1985, p. 116.

[22] Paul Bleton, *Ça se lit comme un roman policier. Comprendre la lecture sérielle*, Québec, Nota Bene, 1999, p. 110.

[23] Comme le soutient Patrick Tort, « [d]ès qu'un engendrement est possible, il est porteur de ressemblance; dès que la ressemblance existe, elle existe comme ressemblance génétique. *Indissolublement* » (Patrick Tort, *op. cit.*, p. 25. Tort souligne).

[24] Jean-Marie Schaeffer, *Qu'est-ce qu'un genre littéraire ?*, *op. cit.*, p. 72.

[25] Jacques Derrida, « La loi du genre », *Parages*, Paris, Galilée, 1986, p. 264.

[26] Jean-Michel Adam, « Six propositions pour l'étude de la généricité », dans Raphaël Baroni et Marielle Macé (dir.), *op.cit.*, p. 26.

[27] Jean-Marie Schaeffer, « Du texte au genre », *op. cit.*, p. 186.

[28] En témoignent ces formulations : « Pour faire un road movie, il faut », ou encore « dans la version "pure" du road movie ». Voir Walter Moser, « Présentation. Le *road movie* : un genre issu d'une constellation moderne de locomotion et de médiamotion », *Cinémas : revue d'études cinématographiques/ Cinemas : Journal of Film Studies*, vol. 18, n° 2-3, 2008, p. 17-18.

[29] Gérard Genette, *Palimpsestes : la littérature au second degré*, Paris, Seuil, 1982, p. 7.

[30] Gérard Genette, *Seuils*, Paris, Seuil, 1987, 377 p.

[31] Raphaël Baroni, *La tension narrative. Suspense, curiosité et surprise*, Paris, Seuil, 2007, p. 240.

[32] Jean-Louis Dufays, *Stéréotypes et lecture : essai sur la réception littéraire*, Bruxelles, P. I. E. Peter Lang, 2010, p. 121 et s. Voir également Karl Canvat, *op. cit.*, p. 115 et s.

[33] Karl Canvat, *op. cit.*, p. 116.

[34] Alain Roger, *Court traité du paysage*, Paris, Gallimard, 1997, p. 113.

[35] Monique LaRue, *Les faux fuyants*, Montréal, Québec Amérique, 2003, 208 p.

[36] Jacques Poulin, *Volkswagen blues*, Montréal, Leméac, 2015, 328 p.

[37] Jean Arrouye, « L'imaginaire de la route américaine », *Revue Française d'Études Américaines*, n°48-49, avril-juillet 1991, p. 323. Quelques années après Lange, Robert Frank participe lui aussi à « l'artialisation » des paysages routiers, pour employer la terminologie d'Alain Roger. Consignées dans son ouvrage*The Americans*, ses photographies bénéficient d'une préface signée par nul autre que Jack Kerouac. Voir Robert Frank, *The Americans*, New York, Rapaport Printing Corporation, 1958, 179 p.

[38] Voir entres autres Jean Morency, « Un voyage à travers les mots et les images. Sur la piste des romans de la route au Québec », *La littérature québécoise dans le contexte américain*, Québec, Nota Bene, 2012, p. 51-66.

[39] Luc Bureau, *La terre et moi*, Montréal, Boréal, 1991, p. 61.

[40] Pierre Gobeil, *Dessins et cartes du territoire*, Montréal, L'Hexagone, 1993, 138 p.

[41] François Barcelo, *Nulle part au Texas*, Montréal, Libre Expression, 1989, 162 p.; *Ailleurs en Arizona*, Montréal, Libre Expression, 1991, 154 p.; *Pas tout à fait en Californie*, Montréal, Libre Expression, 1992, 179 p.

[42] Italo Calvino, « Le voyageur dans la carte », *Collection de sable*, Paris, Seuil, 1984, p. 31. Le lien est frappant entre l'organisation archaïque des premières cartes et le mythique « rouleau original » sur lequel, d'après la légende, Kerouac aurait écrit d'un jet le manuscrit de *Sur la route*.

[43] Rachel Bouvet, « Cartographie du lointain : lecture croisée entre la carte et le texte », *L'espace en toutes lettres*, Québec, Nota Bene, 2003, p. 280.

[44] Anne Hurault-Paupe, *Le road movie : définitions, structures, antécédents et évolution*, Ph. D. (langues, littératures anglaises et anglo-saxonnes), Université Paris X, 2006, p. 366.

[45] Marc Augé, *Non-lieux : introduction à une anthropologie de la surmodernité*, Paris, Seuil, 1992, p. 130.

[46] *Ibid*., p. 133.

[47] Jean Provencher, *Ils ont bâti le Québec*, Québec, Septentrion, 1994, p. 33.

[48] Olga Duhamel-Noyer et David Olivier, *Motel univers*, Montréal, Éditions Héliotrope, 2006, p. 86.

[49] Don DeLillo, *Americana*, Arles, Actes Sud, 1992, p. 310.

[50] Voir sur le sujet Viviane Sobchack, « Lounge Time. Postwar Crises and the Chronotope of Film Noir », *Refiguring American Film Genres. History and Theory*, Berkeley, Los Angeles et Londres, University of California Press, 1998, p. 129-170.

[51] Olga Duhamel-Noyer et David Olivier, *op. cit*., p. 18.

[52] David Dorais et Marie-Ève Mathieu, *Plus loin*, Montréal, Boréal, 312 p.

[53] Alain Poissant, *Vendredi-Friday*, Montréal, Les Éditions du Roseau, 1988, 131 p.

[54] Jean-François Chassay, *L'ambiguïté américaine. Le romanquébécois face aux États-*

Unis, Montréal, XYZ éditeur, 1995, p. 71.

[55] Jean-Sébastien Ménard, *Une certaine Amérique à lire : la Beat generation et la littérature québécoise*, Ph. D. (langue et littérature françaises), Montréal, Université McGill, 2008, p. 89.

[56] Mathieu Flonneau, *Les cultures du volant XXe-XXIe siècles. Essai sur les mondes de l'automobilisme*, Paris, Éditions Autrement, 2008, p. 28.

[57] Alain Poissant, *Heureux qui comme Ulysse*, Montréal, Les Éditions Sémaphore, 2010, 102 p.

[58] Marie-Christine Lemieux-Couture, *Toutes mes solitudes !*, Montréal, Éditions de Ta mère, 2012, 304 p.

[59] François Barcelo, *Route barrée en Montérégie*, Montréal, Libre expression, 2003, 172 p.