



**HAL**  
open science

# Road movies américains des années 70 : déconstructions d'un héritage

Pierre Trigona

► **To cite this version:**

Pierre Trigona. Road movies américains des années 70 : déconstructions d'un héritage. Art et histoire de l'art. 2016. dumas-01415623

**HAL Id: dumas-01415623**

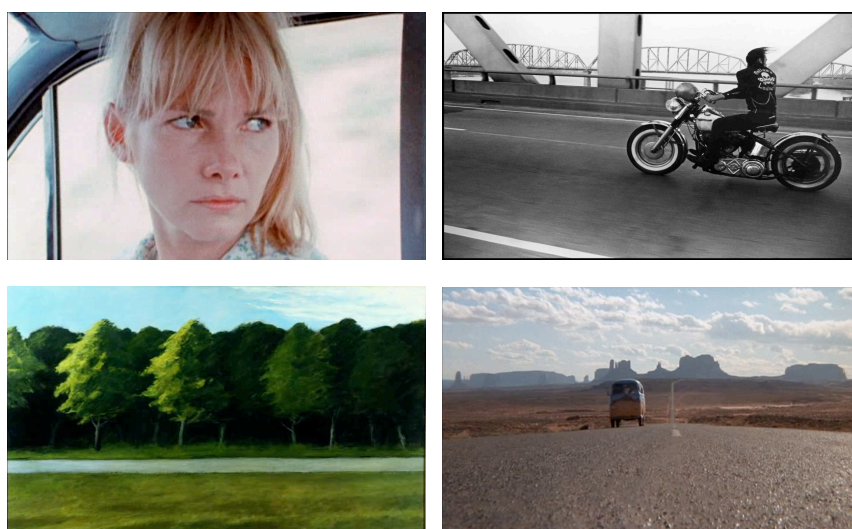
**<https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-01415623>**

Submitted on 13 Dec 2016

**HAL** is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

***Road movies* américains des années 70 :  
déconstructions d'un héritage**



Sous la direction de José Moure

Méthodologie de la recherche en cinéma

Université Paris 1 - Panthéon Sorbonne

UFR 04 – Arts plastiques et sciences de l'art

## Résumé – enjeux

L'ambition de ce travail consiste à tisser des liens entre les films du corpus (sept *road movies* américains du début des années 1970) et des œuvres américaines issues d'autres arts, sur une période allant de 1940 environ au début des années 1970. Des formes répétées et des thèmes emblématiques nourrissent aussi bien les films de route que la littérature, la peinture, la musique ou la photographie américaines. Si le *road movie* américain des années 70 est un cinéma héritier d'autres arts qui l'ont précédé, il faut questionner l'importance de cette part d'influence. Cela implique d'observer des correspondances formelles et thématiques (un dialogue entre œuvres de natures différentes) puis de révéler les transformations que le cinéma a opérées à partir de ce legs. Selon quelles modalités le *road movie* américain des années 70 a-t-il recyclé un héritage, l'imaginaire et l'iconographie du *road trip* ? Nous chercherons, dans une lecture intermédiaire, à mettre à jour ce qui relève d'une continuité esthétique et thématique entre les œuvres mais aussi d'une empreinte propre au cinéma. En effet, si les *road movies* ont, dans un système d'échos, réemployé un ensemble de récurrences iconographiques et narratives, ils génèrent une vision nouvelle du récit de route et de ses motifs clés. Ainsi, une dialectique continuité / rupture guide cette étude. D'une part, les films entretiennent une étrange fascination pour la route, fascination inhérente à sa nature libératrice et renouvelée par les moyens singuliers du cinéma. D'autre part, ils refusent de se figer dans l'hommage et transforment leur matière première, la recyclent dans une relation inquiète. Il nous appartiendra d'analyser les multiples facettes de cette présence du doute, comme une fissure fragilisant les représentations les plus communes du départ, du trajet et de leur pouvoir émancipateur. Dans un pas de côté par rapport à son héritage, le film de route se bâtirait une identité originale. Cet affranchissement, à l'aube des années 70, contaminerait toutes sortes de figures inhérentes au *road trip* : la route elle-même et, par extension, la présence incontournable des lieux de transit (caractérisés par l'ennui et la répétition), les véhicules (lieux d'observation du monde, objets de fascination et d'ironie), le rapport aux paysages (mythifiés ou indifférents), les accidents et la mort ou, encore, le thème de la rencontre (généralisant désir ou peur de l'Autre)... Ce processus d'émancipation, de « décroyance », constituera une singularité du *road movie* ainsi que l'horizon de notre recherche, à savoir la constellation de procédés qui éloigne le genre de ses figures tutélaires et, dans un même mouvement, les fruits de ces déconstructions. Ce parcours dans un entrelacs artistique associé à la route débutera par la mise à jour d'une « terre commune » à des œuvres diverses. Après un rapprochement concernant l'évidence du mouvement et de la continuité, cette première partie de l'étude explorera la « surface des routes », à savoir les présupposés positifs attachés au motif originel (utopie, déprise et capacité à figurer une ligne temporelle) ainsi que les représentations de l'automobile comme objet de fascination ou lieu d'intimité. Nous pourrions alors quitter la route pour en explorer les abords, à la recherche des premiers vrais accrocs au mythe du trajet libérateur : c'est à la périphérie des trajets que se dessine une vision de l'Autre, que se dressent paysages et lieux de transit, sujets communs à tous les arts par leur capacité à générer solitude et répétition. Nous reviendrons enfin sur la route, délaissant sa surface pour appréhender, au cœur des *road movies*, les modalités d'un effondrement du mythe qui les a fondés. Les enjeux esthétiques et narratifs seront des filtres à travers lesquels nous interrogerons les trajectoires des personnages, les signes funestes qui parcourent les films et, finalement, une remise en question radicale du motif fondateur, celui de la route. Ces trois moments de l'étude seront autant d'occasions d'effectuer des allers-retours entre les arts en espérant mettre à jour, là aussi, une dynamique singulière au sein de la relation qu'entretient le cinéma avec les autres arts.

**Mots clés :** *road movies* - intermédialité - photographie - peinture - littérature - chronotope - route - motif - mythe

## SOMMAIRE

### **Introduction**

#### **I. Une terre commune : recherches et croyances**

##### **1. Le mouvement, la vitesse et la continuité**

*1.1. Mouvement et vitesse sur la route : nature et variations*

*1.2. Une recherche formelle : la continuité du déplacement*

##### **2. À la surface des routes : le temps des promesses**

*2.1. La route : une part d'utopie liée au genre ?*

*2.2. Une déprise : le tournant d'une vie*

*2.3. La route comme ligne temporelle...*

*2.4. ... au cœur d'une dialectique espaces clos / ouverts*

##### **3. Le véhicule : une intimité à explorer**

*3.1. Un objet d'indécision : entre mythologie et ironie*

*3.2. Un lieu d'observation : la multiplication des cadres*

*3.3. Une capsule hors du temps : cadrer la conversation de l'extérieur*

#### **II. La part du doute : accrocis périphériques et complications**

##### **1. La rencontre : les dynamiques contraires**

*1.1. La figure de l'invité : un cliché modulable*

*1.2. La liberté des personnages féminins : un recommencement déceptif*

*1.3. L'Autre et la peur : ennemis de l'intérieur*

*1.4. La place des anonymes : silhouettes des bords de route*

## **2. Une relation trouble aux paysages**

*2.1. Épuisement de la nostalgie fordienne*

*2.2. Le refus de la beauté : paysages démythifiés*

*2.3. L'illusion du refuge : la nature dans La Balade sauvage*

## **3. Lieux de transit : la répétition, l'ennui et le changement**

*3.1. Une esthétique de la répétition*

*3.2. L'ennui comme une nouvelle muse : un consensus entre les arts ?*

*3.3. La relation des personnages aux non-lieux : inertie et révolte*

## **III. Au cœur des road movies : l'effondrement du mythe**

### **1. Des personnages en perte de sens**

*1.1. Le rapport au héros : déconstructions progressives*

*1.2. Horizons intérieurs bouchés : les cadres de Macadam à deux voies*

*1.3. La parole impuissante : les silences, véritables propos des films ?*

### **2. Le banal et la mort**

*2.1. La relégation du spectaculaire et le choix du banal*

*2.2. Les motifs de la mise en garde : scènes de cimetière et accidents*

*2.3. Variations autour de l'échec : fins de récits*

### **3. La route contredite : destructions de la matière première**

*3.1. Point Limite Zéro : une route fermée, circulaire et abstraite*

*3.2. Macadam à deux voies : la route, vecteur de vide et d'absence*

## **Bilan**

« *We just go.* »

(Bonnie dans *Bonnie and Clyde*, Arthur Penn, 1967)

---

## ***Road movies* américains des années 70 : déconstructions d'un héritage**

Après la sortie de *Easy Rider* (Dennis Hopper, 1969), la terminologie *road movie*, initiée et reprise par la critique, désigne peu à peu aux yeux du public un ensemble de films, ensemble hétérogène aux contours flous<sup>1</sup>. Aujourd'hui, de nombreuses définitions de ce qu'il est convenu de nommer un genre se croisent et se complètent. Dans sa thèse sur le récit de route, Jenny Brasebin confronte longuement ces tentatives de catégorisation et conclut que le *road movie* fait « éclater les frontières génériques et rien ne semble plus complexe et vain que de chercher à cerner l'ensemble des différentes configurations empruntées par cette forme cinématographique »<sup>2</sup>. L'étude qui s'ouvre ici ne porte pas sur l'appartenance au genre et peut donc se débarrasser d'un préalable qui consisterait à dresser un catalogue incertain des caractéristiques du *road movie*. Afin de mieux cerner les objectifs de ce travail, admettons la définition suffisamment générale, voire elliptique, formulée par Anne Hurault-Paupe : un *road movie* est « un film dont l'esthétique et la

---

<sup>1</sup> Benoliel, Bernard et Thoret, Jean-Baptiste. *Road Movies, USA*, Paris, Ed. Hoëbeke, 2011, p. 4.

<sup>2</sup> Brasebin, Jenny. *Road novel, road movie, approche chronotopique du récit de la route*, Université de Montréal, département de littérature comparée, 2013, p. 56.

diégèse sont dominées et déterminées par le fait que les personnages entreprennent un périple sur la route »<sup>3</sup>. La nature du véhicule ne paraît pas primordiale mais la référence à la route demeure un élément déterminant, en tant qu'espace-temps (« un mouvement le long d'une ligne qui s'inscrit dans l'espace »<sup>4</sup>) et en tant que récit de vie (la narration rend compte de portions d'une existence humaine et d'une introspection que symbolise le chemin parcouru). Puisque les *road movies* se rassemblent autour de ce dénominateur commun, la prédominance de la route suffira à évoquer le genre sans qu'il soit un concept minutieusement examiné dans notre travail. Celui-ci, en ce qui concerne le cinéma, se concentrera sur la fin des années 60 et le début des années 70, autour d'un corpus comprenant sept *road movies* : *Easy Rider* (Dennis Hopper, 1969), *Cinq Pièces Faciles / Five Easy Pieces* (Bob Rafelson, 1970), *Wanda* (Barbara Loden, 1970), *Point Limite Zéro / Vanishing Point* (Richard C. Sarafian, 1971), *Macadam à deux voies / Two-Lane Blacktop* (Monte Hellman, 1971), *Electra Glide In Blue* (James William Guercio, 1973) et *La Balade sauvage / Badlands* (Terrence Malick, 1973). Voici une liste qui ne prétend pas à l'exhaustivité (plusieurs films manquent à l'appel mais il ne s'agit pas ici d'établir une histoire du genre). Elle présente toutefois les avantages de ne pas limiter le champ à une figure narrative (la cavale, par exemple) et d'offrir à la réflexion un nombre suffisant d'échantillons représentatifs.

Clarifier la cohérence de la période choisie est un passage obligé. Rien de plus facile, en effet, que d'égrener les titres de films antérieurs à 1969 dans lesquels, selon les mots de Walter Moser, « il y a déjà "du road movie", en considérant, de ce fait, ces films comme des précurseurs du genre »<sup>5</sup>. On pense à l'errance dans *Les Raisins de la Colère* de John Ford (1940), à l'image de fin des *Temps Modernes* de Charlie Chaplin (1936), à l'itinéraire de Judy Garland dans le *Magicien d'Oz* (Victor Fleming, 1939) ou la cavale de *Gun Crazy* (Joseph H. Lewis, 1950) et, plus largement, à l'omniprésence du déplacement dans le western. Le *road movie* des années 70 possède donc une imposante hérédité

---

<sup>3</sup> Hurault-Paupe, Anne. « Edward Hopper et le road movie » in Dominique Sipièrre (dir), *Les autres arts dans l'art du cinéma*, Rennes, Coll. Le Spectaculaire, Ed. Presses Universitaires de Rennes, 2007, p. 86.

<sup>4</sup> Moser, Walter. « Le road movie : un genre issu d'une constellation moderne de locomotion et de médiamotion », in Walter Moser (dir.), *Le Road movie interculturel*, Montréal, Revue d'Études Cinématographiques, vol.18 / n°2-3, 2007, p. 11.

<sup>5</sup> W. Moser, *ibidem*, p. 18.

cinématographique...déjà étudiée<sup>6</sup>. Il apparaît tout aussi aisé d'imaginer une liste de *road movies* postérieurs à 1975, aux États-Unis ou ailleurs. Ainsi, Wim Wenders puis Jim Jarmusch sortiront le « genre » de sa torpeur, le film de route se découvrant une deuxième existence et une coloration européenne. La période ici choisie est particulière car le *road movie*, ce « motif spécifiquement américain »<sup>7</sup>, connaît, de 1969 à 1974, une période qui englobe sa naissance, son apogée et son essoufflement provisoire (dans le paysage du cinéma américain)... Ces six années présentent donc une certaine unité liée à la réception critique, à un moment de l'histoire du cinéma et au contexte de production des films. En effet, *Easy Rider* marque, avec *Bonnie and Clyde* (Arthur Penn, 1967), le début du Nouvel Hollywood : en ce sens, la naissance du *road movie* en tant que « genre » (terme décidément inconfortable) coïncide aussi avec une liberté créative nouvelle accordée aux auteurs.

L'ambition de ce travail consiste, dans un premier temps, à tisser des liens entre les films du corpus et des œuvres américaines issues d'autres arts, sur une période allant de 1940 environ au début des années 1970. Des formes répétées et des thèmes emblématiques nourrissent aussi bien les *road movies* que la littérature, la peinture, la musique ou la photographie américaines. La période considérée présente bien sûr un caractère limitatif : gardons à l'esprit que le motif de la route, exemple très américain, lui est bien antérieur. Les références ne manquent pas : la poésie de Walt Whitman, au 19<sup>ème</sup> siècle, ou les photographies de Walker Evans et Dorothea Lange (dans les années 1930) s'en étaient déjà emparé. Cependant, à trop élargir le champ des références connexes, nous risquerions de nous éloigner du cinéma, objet de cette étude. Le choix de la période s'explique également par un contexte historique et artistique particulier. D'une part, les bouleversements liés à la route dans les années 1940 et 1950 sont tels que le mode de vie d'une nation change dans des proportions inédites. Dans le sillage d'une révolution des transports commencée dans les années 1920, le nombre d'automobiles en circulation aux États-Unis ne cesse d'augmenter et, entre 1941 et 1956, le gouvernement fédéral, par le biais des *Federal-Aid*

---

<sup>6</sup> On peut renvoyer ici au très bel ouvrage de Bernard Benoliel et Jean-Baptiste Thoret, *Road Movies, USA*, Paris, Ed. Hoëbeke, 2011. Les auteurs se penchent longuement sur l'héritité du genre, les films précurseurs.

<sup>7</sup> Benoliel, Bernard et Thoret, Jean-Baptiste. *Road Movies, USA*, Paris, Ed. Hoëbeke, 2011, p. 4.



*Highways Acts*, engage la construction de 60 640 kms d'*interstate highways*<sup>8</sup> (autoroutes), le long desquels se multiplient les lieux de transit (*diners*, motels ou stations-service...). L'Amérique réorganise ses paysages et sa culture autour des routes, des autoroutes et des besoins liés à l'automobile. D'autre part, le cinéma et les autres arts vont témoigner de cette révolution. Le thème de la route (sujet à toutes sortes de déclinaisons) et des lieux qui y sont attachés retrouve un souffle artistique qui lui manquait depuis la Grande Dépression (lors de laquelle les migrations internes avaient été amplement documentées par la photographie). Il est par exemple symptomatique que, sur les 83 photographies que comporte le livre *The Americans* de Robert Frank, recueil paru en 1958, 27 d'entre elles affirment - ou suggèrent - la présence de la route et de l'automobile. Cet ouvrage, qui a eu une influence considérable et dont le titre indique qu'il ambitionne d'être le portrait d'un peuple, accorde ainsi une large place à ce qui sera le motif central des futurs *road movies*. De plus, le support choisi pour présenter ces photographies n'est pas anodin : le livre, autre média, les relie les unes aux autres, les dispose dans un ordre particulier (à la manière d'une séquence), à la recherche d'une continuité que ne produisent pas les clichés considérés isolément. Le rapprochement est d'autant plus tentant que le cinéma, par nature, travaille cette idée de continuité (qui sera l'une des « passerelles » que nous emprunterons) et les *road movies* s'inscrivent peut-être dans le prolongement d'une réflexion plus ancienne sur le mouvement et l'espace. Enfin, *The Americans* est préfacé en 1959 par Jack Kerouac, dans un texte poétique parcouru de références à l'automobile et au déplacement. Ce livre présente ainsi un intérêt multiple : la route y joue un rôle de média (courroie de transmission entre les lieux et les individus) et génère un objet mettant en relation différents médias (la photographie et le texte littéraire). De plus, son influence avérée<sup>9</sup> alimente l'idée que les *road movies* possèdent une parenté avec la représentation de la route dans des œuvres antérieures et relevant de médias différents. Les décennies qui précèdent le court avènement du *road movie* coïncident enfin avec l'influence sur les arts des mouvements contre culturels. Poncif d'une déprise porteuse d'espoir et de libération, le *road trip* imprègne évidemment la littérature de la *beat generation*. Il inspire plus tard des auteurs

---

<sup>8</sup> Harter, Hélène. « Les Villes américaines et le culte de la mobilité ; les politiques d'infrastructures routières 1945-1950 », *Cercles 13*, 2005, p. 78.

<sup>9</sup> Dans le documentaire *Un Voyage américain, sur les traces de Robert Frank*, film de Philippe Séclier (Prod. Ad Vitam / Selenium Films, 2009), Anne Wilkes Tucker, conservatrice du Museum of Fine Arts de Houston, déclare qu'il s'agit de « l'un des plus importants moments dans l'histoire de la photographie ».

qui, dans les années 60 et 70, rendront compte très diversement de l'euphorie ou du désenchantement du mouvement hippie. Ainsi, la voiture et la route occupent une place prépondérante dans les écrits de Joan Didion (*Maria avec et sans rien*, 1970), Tom Wolfe (*Acid Test*, 1968), Emmett Grogan (*Ringolevio*, 1972) ou dans le « nouveau journalisme » de Hunter S. Thompson (*Las Vegas Parano*, 1971)... Enfin, beaucoup d'artistes voient dans ces modifications du paysage et des comportements un prisme à travers lequel penser leur art et leur époque. Ceci renvoie à des œuvres dont la variété décourage tout effort de globalisation : photographies (les voyages de Robert Frank, Danny Lyon, Inge Morath, Jacob Holdt ou Stephen Shore...), peintures naturalistes (Edward Hopper) ou apparentées au *Pop Art* (Allan D'Arcangelo, Roy Lichtenstein, Andy Warhol...), photographie séquentielle (Ed Ruscha), collages (*Black Market* de Robert Rauschenberg)... À ce paysage déjà très riche, il faudra ajouter le décor sonore des chansons et musiques populaires (blues, folk ou rock'n'roll), elles-mêmes hantées, entre autres obsessions, par celle du départ, de la route. Succinctes et non picturales, elles constituent un matériau plus difficile à exploiter, au-delà du rôle très particulier qu'elles jouent dans les bandes-son des films.

Si le *road movie* américain des années 70 est un cinéma héritier d'autres arts qui l'ont précédé, il faut questionner l'importance de cette part d'influence. Cela implique d'observer des correspondances formelles et thématiques (un dialogue entre œuvres de natures différentes) puis de révéler les transformations que le cinéma a opérées à partir de ce legs. Selon quelles modalités le *road movie* américain des années 70 a-t-il recyclé un héritage, l'imaginaire et l'iconographie du *road trip* ? Nous pourrions, par croisements, mettre à jour ce qui relève d'une continuité esthétique et thématique entre les œuvres mais aussi d'une empreinte propre au cinéma. En effet, si les *road movies* ont, dans un système d'échos, réemployé un ensemble de récurrences iconographiques et narratives, ils génèrent une vision nouvelle du récit de route et de ses motifs clés. Cette dialectique continuité / rupture guidera notre réflexion. D'une part, ces films entretiennent une étrange fascination pour la route, fascination inhérente à sa nature libératrice et renouvelée par les moyens singuliers du cinéma. D'autre part, ils refusent de se figer dans l'hommage et transforment leur matière première, la recyclent dans une relation inquiète : les récits y sont le plus souvent « *construits sur un doute fondamental porté sur le but du déplacement, sur un vide*

*essentiel* »<sup>10</sup>. Il nous appartiendra d'analyser les multiples facettes de cette présence du doute, comme une fissure fragilisant les représentations les plus communes du départ, du trajet et de leur pouvoir émancipateur. Dans un pas de côté par rapport à son héritage, le film de route se bâtirait une identité originale. Cet affranchissement, à l'aube des années 70, contaminerait toutes sortes de figures inhérentes au *road trip* : la route elle-même et, par extension, la présence incontournable des lieux de transit (caractérisés par l'ennui et la répétition), les véhicules (lieux d'observation du monde, objets de fascination et d'ironie), le rapport aux paysages (mythifiés ou indifférents), les accidents et la mort ou, encore, le thème de la rencontre (générant désir ou peur de l'Autre)... Ce processus d'émancipation, de « décroissance », constituera une singularité du *road movie* ainsi que l'horizon de notre recherche, à savoir la constellation de procédés qui éloigne le genre de ses figures tutélaires et, dans un même mouvement, les fruits de ces déconstructions.

La réflexion engagée requiert des outils à même d'interroger simultanément la photographie, la littérature, la peinture et le cinéma. Tout en se laissant guider par un réseau d'associations, il semble cohérent de convoquer l'intermédialité, au sens où la base de cette étude revient à dresser des ponts et envisager des interactions entre médias de natures différentes. Comme le note André Gaudreault, « *une bonne manière d'appréhender un média est de comprendre la façon dont il tisse sa relation aux autres médias : c'est à travers sa dimension intermédiaire - à travers sa manière de gérer sa relation, forcément intermédiaire, avec d'autres prismes d'identités médiatiques - qu'un média devrait être compris* »<sup>11</sup>. Pour autant, il existe une dimension aléatoire dans la volonté d'évaluer la part d'influence qu'une œuvre peut avoir sur une autre. Aucune unité ne permet cette mesure. Parfois (rarement) la proximité entre médias est ostensible, presque matérialisée, ce qui rend la démarche plus aisée (on pense par exemple au rôle significatif joué par la musique et la radio dans les *road movies*). Mais ces rapprochements appartiennent le plus souvent au domaine de l'implicite et cette transparence, comme le signale Jean-Loup Bourget, les rend complexes : « *les rapports les plus étroits, mais aussi par là même les plus difficiles à démêler sont ceux qui s'instaurent entre le cinéma et d'autres formes d'expression savante,*

---

<sup>10</sup> Hurault-Paupe, Anne. « Le road movie : genre du voyage ou de l'Amérique immobile ? », in René Gardies (dir.), *Cinéma et Voyage*, Paris, Ed. L'Harmattan, 2007, p. 118.

<sup>11</sup> Gaudreault, André. *Cinéma et attraction. Pour une nouvelle histoire du cinématographe*, CNRS Editions, Paris, 2008, p. 28.

*mais qui empruntent thèmes et techniques à l'art populaire* »<sup>12</sup>... Nous interrogeons l'appropriation, le réemploi, le recyclage, au sens ou la production réutilisée (photographie, peinture, etc.) a vu ses caractéristiques formelles modifiées. Ces associations, bien que diffuses, existent sous formes de *motifs* (terme qui induit aussi bien l'idée de thèmes communs que de formes esthétiques répétées<sup>13</sup>). Ce sont précisément ces motifs qui constituent des passerelles entre les arts, entre les médias. Une fois ces passerelles mises à jour, l'œil peut alors les emprunter, en tous sens, pour observer différemment les œuvres choisies. Soyons clairs : il est vain de chercher si Monte Hellman utilise, dans *Macadam à deux voies*, tel ou tel « pourcentage » d'une œuvre d'Ed Ruscha dans sa manière de filmer l'étrange anonymat d'une station-service... Il est en revanche intéressant de réfléchir à la manière dont le film utilise ce lieu de transit (passage quasi obligé du genre) pour souligner l'absence de perspective des personnages. Et questionner, en retour, d'autres médias pour sonder l'image qu'ils en avaient livrée auparavant. Ces aller-retours prendront souvent la forme de juxtapositions d'où émergeront des « terres communes » : un même thème, une esthétique proche, une influence avouée...ou des préoccupations fort éloignées. Ainsi, au-delà des rapprochements apparaîtront des écarts notables générant un enjeu supplémentaire : il nous appartiendra de mettre à jour ce qui éloigne les médias étudiés afin de mesurer les singularités du *road movie*. Dans l'ampleur des récits, dans le montage, le travail du son ou du mouvement, se logent des particularités uniques et irréductibles qui dessinent une identité du film de route. Celle-ci, et il s'agit d'une contradiction qu'il nous faudra penser, se révèle une idée fragile : le corpus est traversé par une extrême diversité des formes et des intentions qui devra, à son tour, faire l'objet d'un examen minutieux. L'échantillon comporte sept films dont l'étude met en valeur des dynamiques antagonistes et la notion de genre, par ricochet, s'en trouve fragilisée : faut-il rassembler sous une même bannière des œuvres partageant une base commune très minimale ? Chaque étape de l'étude sera l'opportunité d'appréhender cette absence de cohésion au sein d'une appellation trompeuse.

Néanmoins, si la notion d'intermédialité ne propose pas encore d'outil ou de système théorique à même d'embrasser la nature du champ qui nous intéresse, il semble

---

<sup>12</sup> Bourget, Jean-Loup. *Hollywood, la norme et la marge*, Paris, Ed. Armand Colin, 2005, p. 204.

<sup>13</sup> Juhel, Françoise (dir.). *Dictionnaire de l'image* (2<sup>ème</sup> édition), Paris, Ed. Vuibert, 2008, p. 243.

que le concept de *chronotope*, utilisé dans des travaux sur l’intermédialité, puisse ponctuellement aider notre recherche. Mikhaïl Bakhtine, qui le destinait au départ exclusivement à l’analyse littéraire<sup>14</sup>, le définit ainsi : « *Nous appellerons chronotope, ce qui se traduit, littéralement, par “temps-espace” : la corrélation essentielle des rapports spatio-temporels, telle qu’elle a été assimilée par la littérature* »<sup>15</sup>. Bakhtine a lui-même, tardivement, admis la possibilité d’adapter ce concept à d’autres arts et plusieurs travaux en ont, depuis, montré la pertinence dans le champ de l’analyse cinématographique<sup>16</sup>. Il permet d’étudier un *texte* (littéraire, filmique...) en mettant en évidence, à des moments précis, les traces qui unissent, indissolublement (« corrélation essentielle »), l’espace et le temps. Les *road movies* se prêtent à cette « analyse chronotopique » puisqu’ils reposent, en partie, sur des motifs qui mettent en jeu un rapport espace-temps (tel celui de la route, véritable ligne du temps sur laquelle progressent physiquement des personnages). Jenny Brasebin illustre cette idée en relevant un procédé filmique typique du *road movie* : un plan montre simultanément le paysage qui « arrive » / image du futur à travers le pare-brise avant du véhicule et celui que l’on quitte / le passé, qui s’évanouit dans le rétroviseur intérieur. Le chronotope de la route, par un jeu de reflets, révèle l’écoulement du temps et la solitude, le personnage se trouvant placé « *dans l’entre-deux d’un présent perpétuel* »<sup>17</sup>. Or, cette figure particulière qui articule vision, mouvement et temps existe aussi dans la photographie, la peinture et la littérature, sous des formes différentes. Tous les motifs que nous pointerons ne seront pas nécessairement analysés à travers ce prisme : en toute logique, nous réserverons le terme « chronotope » à ceux qui réalisent cette « *fusion des indices spatiaux et temporels* », selon les mots de Mikhaïl Bakhtine<sup>18</sup>.

Notre proposition d’un parcours dans cet entrelacs artistique associé à la route débutera par la mise à jour d’une « terre commune » à des œuvres diverses. Après un rapprochement concernant l’évidence du mouvement et de la continuité, cette première

---

<sup>14</sup> Bakhtine, Mikhaïl. *Esthétique et théorie du roman*, Paris, Ed. Gallimard, Coll. « Tel », 1978. Ce volume rassemble des textes écrits entre 1924 et 1973. Cette longue plage temporelle peut expliquer l’évolution du point de vue de Bakhtine sur l’adaptabilité du concept de chronotope à d’autres domaines que la littérature.

<sup>15</sup> M. Bakhtine, *ibidem*, p. 237.

<sup>16</sup> J. Brasebin, *op. cit.* Dans sa thèse, Jenny Brasebin, après avoir dressé un état de la recherche et étudié précisément le concept de chronotope, montre son adaptabilité aux œuvres cinématographiques. Elle s’appuie en particulier, avec un œil critique, sur les travaux de Robert Stam, Michael V. Montgomery et Sue Vice. Voir partie III, chapitres B, C, D.

<sup>17</sup> J. Brasebin, *ibid.*, p. 99.

<sup>18</sup> M. Bakhtine, *op. cit.*, p. 237.

partie de l'étude explorera la « surface des routes », à savoir les présupposés positifs attachés au motif originel (utopie, déprise et capacité à figurer une ligne temporelle) ainsi que les représentations de l'automobile comme objet de fascination ou lieu d'intimité. Nous pourrons alors quitter la route pour en explorer les abords, à la recherche des premiers vrais accrocs au mythe du trajet libérateur : c'est à la périphérie des trajets que se dessine une vision de l'Autre, que se dressent paysages et lieux de transit, sujets communs à tous les arts par leur capacité à générer solitude et répétition. Nous reviendrons enfin sur la route, délaissant sa surface pour appréhender, au cœur des *road movies*, les modalités d'un effondrement du mythe qui les a fondés. Les enjeux esthétiques et narratifs seront des filtres à travers lesquels nous interrogerons les trajectoires des personnages, les signes funestes qui parcourent les films et, finalement, une remise en question radicale du motif fondateur, celui de la route. Ces trois moments de l'étude seront autant d'occasions d'effectuer des allers-retours entre les arts en espérant mettre à jour, là aussi, une dynamique singulière au sein de la relation qu'entretient le cinéma avec les autres arts.

## **I. Une terre commune : recherches et croyances**

Dans les rapports complexes qu'entretiennent les films de route avec les autres arts, l'observation révèle des recherches formelles qui se complètent ou se répondent, parfois parcourues par des thèmes ou une esthétique qui expriment des préoccupations et des croyances partagées. Explorons la matière première de ces œuvres, leurs dénominateurs communs : la route et les véhicules qui la sillonnent.

### **1. Le mouvement, la vitesse et la continuité**

L'étude des arts graphiques et des œuvres littéraires prenant pour thèmes la route et la translation dessine, tel un faisceau d'indices, des éléments qui convergent vers la nature même de l'image cinématographique. Ces « mains tendues » de plusieurs médias vers un autre esquissent un horizon partagé : la tentation de retranscrire le mouvement, la vitesse et la continuité.

#### ***1.1. Mouvement et vitesse sur la route : nature et variations***

Le cinéma, par définition, transforme « de l'espace » en « de la durée », le défilement de la pellicule / des images donnant l'illusion du mouvement et donc de l'écoulement du temps. Dès lors, le mouvement se remarque comme un élément distinctif entre le cinéma et la peinture ou la photographie : sa restitution « *donne à ces effigies (d'objets), une épaisseur, un volume qu'elles n'ont pas dans la photo fixe : chacun fait l'expérience de cet aplatissement de l'image, de cet écrasement de la profondeur lorsqu'on procède à un arrêt sur l'image au cours de la projection d'un film.* »<sup>19</sup> Pour autant, le mouvement (ou son idée ?) lié à la route et au déplacement se trouve, avant la naissance du cinéma, profondément inscrit dans l'art et l'imaginaire américains (Pierre-Yves Pétillon a notamment montré son empreinte dans la poésie et la forme romanesque<sup>20</sup>). Photographie et

---

<sup>19</sup> Aumont, Jacques, Bergala, Alain, Marie, Michel et Vernet, Marc. *Esthétique du film – 3<sup>ème</sup> édition*, Paris, Ed. Armand Colin, 2012, p.106.

<sup>20</sup> Il y a consacré un ouvrage remarquable qui embrasse, dans un commentaire poétique, plus de deux siècles de littérature américaine : Pétillon, Pierre-Yves. *La Grand-Route, espace et écriture en Amérique*, Paris, Coll. Fiction et Cie, Ed. Seuil, 1979.

peinture rendent également compte de cette attraction de la route et du mouvement mécanisé, avec leurs moyens propres et des contraintes inhérentes à la nature fixe de leurs images. Alors qu'il analyse les thèses de Henri Bergson, Gilles Deleuze questionne cet écart fondamental : la fixité renvoie à des espaces parcourus et divisibles qui correspondent à des instants, des « *coupes immobiles* »<sup>21</sup> distinctes du mouvement de l'image cinématographique. La peinture et la photographie américaines, bien qu'elles furent pour les *road movies* des sources d'inspiration graphiques et thématiques (nous y reviendrons obstinément), seraient par leur nature dans l'incapacité d'approcher l'illusion du mouvement. Néanmoins, nombre d'œuvres travaillent avec leurs moyens graphiques, peu avant le début des années 1970, l'expérience du regard mobile sur la route. Ce dernier, exemplaire d'un dialogue entre image fixe et animée, souligne un écart formel lié aux différences techniques des médias concernés mais peut également révéler une communauté de sens et d'intention. Prenons le cas d'une séquence emblématique. Dans une tentative de cerner un noyau générique du *road movie*, Walter Moser met à jour trois phases narratives particulières, dont la principale se distingue par son rapport au déplacement des protagonistes et, par extension, à la vitesse : ce serait le « *to be on the road* »<sup>22</sup>, moment lors duquel le personnage se déplace dans (ou *sur*) son véhicule alors que le paysage défile. Les films du corpus, tous concernés à des degrés divers, s'emparent là d'une sensation visuelle déjà sensible en peinture comme en photographie.



Fig. 1: *Road And Trees* (Edward Hopper, 1962)



Fig. 2: *Crossing The Ohio* (Danny Lyon, 1966)

---

<sup>21</sup> Deleuze, Gilles. *Cinéma 1 - L'Image-mouvement*, Paris, Les Éditions de Minuit, 1983, p. 9 et 10.

<sup>22</sup> W. Moser, *op. cit.*, p. 16.



En 1962, Edward Hopper peint *Road And Trees* (fig. 1), un paysage de campagne étrangement tranquille, théâtre d'une ballade sans événement particulier (Hopper et son épouse se promenaient souvent en voiture et, dans une version antérieure du tableau, il avait d'ailleurs placé une voiture qu'il fit disparaître du tableau final). La route, ligne de force, y est une simple bande grise qui isole les arbres. Ces derniers nous rappellent au mouvement généré par le déplacement automobile : suggéré par un léger flou sur leur partie la plus sombre, il l'est aussi par la latéralité du jeu de lumière à l'arrière-plan. La vitesse de l'observateur se devine dans une vue « prise » entre un point et un autre, à la manière d'une caméra embarquée. La photographie de Danny Lyon (fig. 2), *Crossing The Ohio*, est certes ontologiquement une « coupe immobile ». Mais, par le dynamisme des diagonales (qu'épousent la moto et le motard qui prolonge ces lignes, hors champ, en regardant derrière lui) et par l'effet de flou qui irise l'asphalte au premier plan, un mouvement surgit encore à l'intérieur de l'image fixe : notre regard peut accorder « à une partie du champ valeur de mobile, à une autre partie valeur de fond. »<sup>23</sup> Ainsi, la photographie ne peut véritablement restituer le mouvement « mais seulement en rendre compte de manière statique et partielle. »<sup>24</sup> Il serait aisé de joindre à ces images un photogramme extrait d'un de ces nombreux plans de *road movie* où un véhicule, suivi par un panoramique (mouvement d'appareil typique du genre) se déplace à toute allure sur une route horizontale, dans un paysage devenu flou : nous n'y verrions qu'une image fixe supplémentaire, suggérant, sans la retranscrire, la production objective du mouvement propre au défilement de l'image cinématographique. Seule la projection organise les conditions de cette expérience du mouvement née du couple cinéma-voiture. Dans cette perspective, l'étude du filmique à partir d'un photogramme constitue un paradoxe qu'il nous faudra parfois assumer.

Ce mouvement, qui tend ici vers la sensation de vitesse, est assurément unique mais les médias envisagés s'accordent dans une recherche commune : l'impression de la mobilité telle que perçue par l'œil humain. Les *road movies*, du fait qu'ils s'attardent sur de longues séquences de déplacement, posent la question de la variété des dispositifs à même de filmer

---

<sup>23</sup> Merleau-Ponty, Maurice. *Phénoménologie de la perception*, Paris, Ed. Gallimard, 1945, p. 322.

<sup>24</sup> Yavuz, Emin Perel. « Le filmique à l'épreuve de la fixité. La photographie séquentielle dans les années 60 et 70 », in *Arts Plastiques et Cinéma*, revue CinémaAction (dir. Sébastien Denis), Condé-sur-Noireau, 2007, p. 146.

des personnages immobiles à l'intérieur d'un véhicule mobile. Dans ce qui est une configuration particulière du travelling s'établit une perception particulière de la puissance cinétique qui se dégage ou non du plan. Deux films de 1971 proposent à ce sujet des traitements très éloignés du ressenti de la vitesse : *Point Limite Zéro* de Richard C. Sarafian, trajectoire sous amphétamines d'un conducteur poursuivi par la police, et *Macadam à deux voies* de Monte Hellman, où des personnages sans désir se contentent d'aller de course en course. Comme le souligne Antoine Gaudin, l'impression de vitesse liée au déplacement dépend d'une part de la vitesse réelle du véhicule et, d'autre part, de l'organisation plastique du plan<sup>25</sup>. En l'occurrence, cela concerne l'équilibre, à l'intérieur du cadre, entre les corps des acteurs et la place accordée au paysage qui défile. Dans *Point Limite Zéro* (fig. 3), les épaules penchées de Kowalski (Barry Newman) et le flou total du décor accentuent la sensation de vitesse, étonnamment présente dans les plans intérieurs du film. En revanche, dans *Macadam à deux voies* (fig. 4), le spectateur partage l'inertie mentale du Conducteur (James Taylor) et du Mécano (Dennis Wilson) qui ne connaissent que la répétition insensée d'une même activité. Nous demeurons, comme eux, passivement enfermés dans l'habitacle et la vitesse, si familière, s'évanouit. L'action extérieure, étouffée, devient sans importance en dépit d'un paysage net et lisible.



Fig. 3 : *Point Limite Zéro* de R. Sarafian



Fig. 4 : *Macadam à deux voies* de M. Hellman

D'une manière générale, il nous faudra revenir à plusieurs reprises sur le versant narratif de ces notions de mouvement et de vitesse car elles affectent autant les trajectoires individuelles (pourquoi rouler ?) que le rythme global des récits déployés dans les *road movies* (quel rôle y jouent les séquences de déplacement ?).

<sup>25</sup> Gaudin, Antoine. *L'Espace cinématographique*, Paris, Ed. Armand Colin, 2015, p.129.

## 1.2. Une recherche formelle : la continuité du déplacement

Une troisième tendance formelle donne à penser que les films de route ont représenté, à un moment donné, la possibilité d'exprimer différemment une recherche amorcée par d'autres arts. Il s'agit de l'expérience de la continuité de la route et, par extension, de celle du trajet. Sans que cet objectif fût clairement formulé, des œuvres fort éloignées, mais proches dans le temps, entreprennent un cheminement commun. L'histoire du roman phare de la *beat generation* est connue : en 1951, Jack Kerouac écrit, en quelques semaines, *Sur la Route / On The Road*<sup>26</sup> sur un long rouleau de 36 mètres. Ni paragraphes ni chapitres : l'ensemble constitue un flot fiévreux et ininterrompu qui narre les voyages et rencontres de Sal Paradise (*alias* Kerouac) et Dean Moriarty (*alias* Neal Cassady). Le livre paraît en 1957 dans une écriture « aménagée » par l'éditeur (il intègre par exemple un découpage en chapitres). Reste que la forme originelle coïncide étonnamment avec le mouvement fluide d'un trajet permanent, comme ceux d'*Easy Rider* ou de *Macadam à deux voies*. Cette volonté de trouver une forme fluide à la représentation du trajet anime une autre œuvre de la continuité : *Automobile Tire Print*, de Robert Rauschenberg et John Cage (fig. 5). Rauschenberg avait demandé à son ami et musicien John Cage de conduire, dans la rue, une vieille Ford sur des feuilles de machine à écrire collées les unes aux autres. Au-delà des questionnements habituellement suscités par l'expérience (sur l'image sérielle et le statut de l'artiste), l'encre noire dont il avait badigeonné le pneu laissa une trace continue du banal (élément visuel constitutif du *road movie*), une longue bande d'évidence. S'il s'agit sans doute du « *plus court et du plus lent road trip jamais enregistré* »<sup>27</sup>, cette empreinte automatisée dresse une route inattendue entre la peinture abstraite et la continuité cinématographique. Cette dernière respire dans d'autres œuvres précédant l'apparition du terme *road movie*. Ed Ruscha, peintre et photographe, réalise en 1966 un étonnant travail de relevé photographique d'une partie de Sunset Boulevard à Los Angeles : il attache à sa voiture un appareil qui enregistre, sur 3,5 kilomètres, les images des façades des bâtiments<sup>28</sup>. L'ensemble est alors imprimé, coupé et assemblé, sur le mode du travelling, en un long accordéon de huit mètres présentant, en haut, les bâtiments de la partie sud du

---

<sup>26</sup> Kerouac, Jack. *Sur la Route*, Paris, Ed. Folio, 2003 (première édition française : 1960).

<sup>27</sup> « (...) the shortest and slowest road trip ever recorded... » in Campany, David. *The Open Road : Photography & the American Roadtrip*, New York, Ed. Aperture, 2014, p. 23.

<sup>28</sup> Marshall, Richard D. *Ed Ruscha*, New York, Ed. Phaidon, 2003, p. 59.

boulevard et, en bas, ceux de la partie nord. Le titre, *Every Building On The Sunset Strip* (fig. 6), exprime parfaitement la forme du livre, conçu selon deux axes esthétiques qui structurent la plupart des *road movies*, à savoir une traversée du quotidien et, par nature, un double continuum : celui des images et du ruban routier.

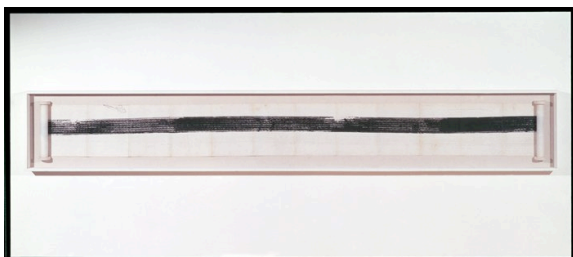


Fig. 5 : *Automobile Tire Print*, (Robert Rauschenberg et John Cage, 1953)

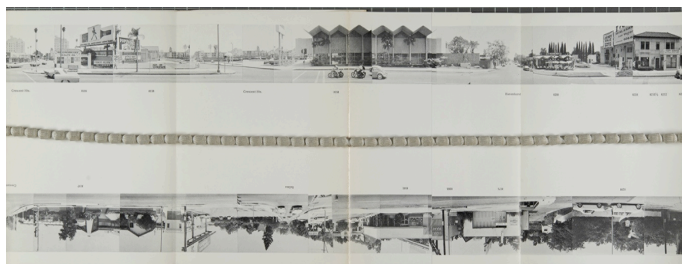


Fig. 6 : *Every Building On The Sunset Strip* (Ed Ruscha, 1966), le banal et la continuité

Deux éléments confèrent à l'ensemble une singulière étrangeté. D'une part, Ed Ruscha retient des clichés sur lesquels apparaissent de nombreux véhicules mais aucun être humain, obtenant ainsi un effet « ville morte ». D'autre part, certaines images s'alignent mal avec les suivantes, créant des ruptures dans cette ballade latérale : la juxtaposition révèle les prises de vue consécutives et éloigne l'œil d'une perception unitaire. Il est artificiel d'effectuer un rapprochement significatif avec des *road movies* précis : d'une part, Ed Ruscha a librement choisi d'utiliser un appareil photo plutôt qu'une caméra et, d'autre part, seul un long plan séquence pourrait prétendre à une équivalence cinématographique de son panorama urbain. Les films partagent néanmoins la même fascination pour le déplacement automobile et s'en distinguent, entre autres, par un découpage en plans et par la structure d'un récit plus ou moins dense. Dans notre corpus, l'importance quantitative des séquences de déplacement varie énormément selon cette densité. Certains films en font le cœur de leur propos (*Easy Rider* abonde en moments où le trajet est donné à voir pour lui-même) alors que *Cinq Pièces Faciles* comporte dix minutes de scènes de route à proprement parler<sup>29</sup> (ce sont les étapes qui dominent le récit). D'autres travaillent l'épure de manière à ce que le récit disparaisse quasiment au profit de plans en mouvement, dans le véhicule ou à l'extérieur. C'est le cas de *Macadam à deux voies*, film qui s'acharne à

<sup>29</sup> "10 minutes of screen time", selon les mots de David Laderman dans *Driving Visions*, Austin, Ed. University of Texas Press, 2002, p. 88.

maintenir les personnages sur la route lors de longues séquences silencieuses, augmentant d'autant l'expérience de la continuité en dépit du découpage. D'autres expériences visuelles et non cinématographiques tendent vers la continuité dans leur représentation de la route. C'est le cas particulier des livres de photographies relatant l'itinérance d'un opérateur, ouvrages dans lesquels « *la succession linéaire des images produit un récit* »<sup>30</sup> et dont la forme s'apparente, si l'on peut concevoir cette idée, à une version fixe du *road movie*. Ici, ce n'est plus la linéarité ou l'horizontalité de la route qu'il s'agit d'approcher. Si le film engage, par la projection, un dialogue au présent avec le spectateur, chaque photographie correspond pour lui à un moment passé. Dans le livre *The Americans* de Robert Frank, le dispositif lui-même, dont la forme s'adjoint à la nature des images, produit une parenté avec le cinéma : « *engagée dans un enchaînement syntagmatique, chaque image se trouve pour le lecteur hantée par le fantôme des autres, comme les lieux traversés sont, pour le voyageur, pris dans un parcours* »<sup>31</sup>. Le récit ainsi construit, fait de lieux et de personnages « figés », peut se dérouler dans le temps au fur et à mesure que le lecteur tourne les pages du livre. Considérées isolément, les photographies de cette plongée dans les territoires de l'Ouest ne racontent rien, elles « montrent » (Robert Frank leur refusait d'ailleurs le statut d'images-histoire). Mais le processus rappelle celui du défilement du film, analogie avec la juxtaposition du montage cinématographique. Pour autant, comme le souligne Danielle Méaux, « *l'enchaînement reste très en deçà du cinéma : l'absence de vitesse contrainte préserve de l'emportement d'une vision qui pourrait paraître plus prosaïque. L'instant est exalté.* »<sup>32</sup> C'est précisément ce carcan de l'instant que finit par refuser Robert Frank. Il se détourne de la photographie et, attiré par le cinéma, opère d'autres connexions évidentes : *Pull My Daisy* sort en 1958, avec Allen Ginsberg et Jack Kerouac. Des années plus tard, en 1988, il réalise *Candy Mountain*, un *road movie*...

Prendre le parti de l'intermédialité revient à confronter des œuvres hétérogènes fréquemment cloisonnées par l'analyse. Ces rapprochements préalables (mais nécessaires) balbutient une évidence : le *road movie* constitue une forme singulière du récit de route qui

---

<sup>30</sup> Le Men, Ségolène. « Peinture, cinéma et locomotion », in Sylvie Ramond (dir.), *Impressionnisme et naissance du cinématographe*, Lyon, Fage Éditions, 2005, p. 259.

<sup>31</sup> Méaux, Danièle. *Voyages de photographes*, Saint Etienne, Ed. Presses Universitaires de Saint Étienne, 2009, p. 34.

<sup>32</sup> D. Méaux, *ibidem*, p. 54.

prend racine dans d'autres arts, sans que cet héritage soit pour autant quantifiable. Nous ne pouvons que relever l'existence de préoccupations communes, celles d'une recherche sensible du mouvement, de la vitesse et de la continuité. Ce constat appelle un examen de la charge d'imaginaire qui accompagne la mobilité dans les « œuvres de la route » : les promesses d'ailleurs et de changement contenues dans les films, les livres et l'iconographie.

## **2. À la surface des routes : le temps des promesses**

« Comme on ne peut plus se perdre nulle part et que le besoin de se perdre demeure, on est passé d'un inventaire à trois à un inventaire à quatre dimensions. »<sup>33</sup> Cette quatrième dimension dont parle Régis Debray se rapporte à l'inévitable métaphore qu'active la puissance visuelle de la route : si la modernité technique a bel et bien recouvert l'Amérique d'un réseau de tracés raréfiant l'inconnu, la perte de repères ne sera plus géographique mais intérieure. Dans les *road movies*, la translation des personnages s'accompagne toujours d'un parcours personnel jonché de symboles et de fantasmes. La route, construction physique, en est l'incarnation. Cette première réflexion sur ses représentations s'attardera sur les aspects qui unissent positivement le *road movie* à son « héritage » esthétique : en prolongeant parfois le poncif de la route comme espace de libération, les films du corpus défendent, à des degrés très éloignés, sa part de promesses. Ce qui se révélera une couche superficielle (mais bien présente) du *road movie* embrasse la route dans un mouvement vers l'avant, pour ce qu'elle charrie d'utopie et de déprise. Nous examinerons ensuite sa partie contemplative : ligne du temps inquiète ou dialectique entre espaces clos et ouverts.

### ***2.1. La route : une part d'utopie liée au genre ?***

L'idée de promesse interroge la mise en évidence d'une parenté entre le fait de prendre la route, les représentations de celle-ci dans les arts et l'idée d'utopie telle qu'elle a été forgée par Thomas More. En effet, la recherche vaine d'un idéal, qui serait la fois lieu

---

<sup>33</sup> Debray, Régis. « Rhapsodie pour la route » in Cahiers de Médiologie, n°2, Paris, Ed. Gallimard, 1996, p.14.

de bonheur (la racine grecque *eu-topos*) et lieu de nulle part (*ou-topos*)<sup>34</sup>, parcourt nombre d'œuvres et de *road movies* sous des formes très diverses.

Si les deux motards d'*Easy Rider* se lancent dans un trajet vers le Sud dont le but est explicite (assister au carnaval de la Nouvelle Orléans), les motivations profondes de Wyatt (alias *Captain America*, joué par Peter Fonda), le personnage principal, émergent au fil des étapes. Un premier indice est délivré quand au matin, après une nuit à la belle étoile, Wyatt arpente des lieux où reposent la carcasse rouillée d'une voiture et des objets datant de la Grande Dépression (montre, livres...). La caméra filme longuement son émerveillement, ses mains et ses yeux s'attardant sur ces vestiges d'une Amérique évanouie. La triple présence du drapeau américain au dos de son blouson, sur son casque et sa moto, ajoute une dimension supplémentaire (celle de l'appartenance au récit national) à cette première intervention de la nostalgie. Celle-ci se précise lors d'une rencontre déterminante au début du périple. Wyatt et son compagnon Billy (Denis Hopper) font halte chez un fermier accueillant, pieux et simple. La caméra semble d'abord hésiter à franchir la barrière qui délimite l'espace privé du fermier, puis un raccord nous amène à sa table : plusieurs gros plans sur les visages des enfants, nombreux et rieurs, de sa femme et des invités. Le fermier perpétue ici « *l'idéal des vieux pionniers qui ont fondé les États-Unis* »<sup>35</sup>, celui d'une vie où le travail sert à la subsistance des hommes. Wyatt ne cache pas sa reconnaissance et son admiration : « *Ce n'est pas donné à tout le monde de faire ce que l'on veut, de vivre de la terre* ». Sa quête se précise alors : Wyatt est mu par la recherche d'une certaine image de l'Amérique, illusoire ou disparue, basée davantage sur l'humilité et la générosité que sur les apparences de la réussite sociale. Ainsi, quand l'affiche du film dit, en accroche : « *A man went looking for America but couldn't find it anywhere* »<sup>36</sup>, il s'agit d'affirmer la quête de l'Amérique telle qu'elle *devrait* être, en opposition à l'expérience vécue au cours du voyage. Lieu de bonheur, lieu de nulle part. Bien qu'ils soient capables de les piétiner dans le déroulement du récit, des signes variables d'utopie fondent nombre de scénarios des *road movies* : la route comme accomplissement personnel (on pense au policier motard de *Electra Glide In Blue*), matérialisation de la fuite (*La Balade sauvage*) ou bien refuge pour

---

<sup>34</sup> Hurault-Paupe, Anne. « Une Utopie américaine : le Road movie », in Yona Dureau (dir.), *Utopie et Cinéma*, Cinémaction n°115, Condé-sur-Noireau, Corlet éditions Diffusion, 2005, p. 49.

<sup>35</sup> Goldman, Annie. *L'Errance dans le Cinéma contemporain*, Paris, Ed. Henri Veyrier, 1985, p. 34.

<sup>36</sup> « *Un homme partit à la recherche de l'Amérique mais il ne put la trouver nulle part* ».

échapper aux spectres du passé (Kowalski rongé par le souvenir de sa femme disparue dans *Point Limite Zéro*)... C'est la présence de la route, concrète et visualisée, qui prend en charge ce désir d'ailleurs. Son image lui donne une figuralité, le pouvoir d'évoquer un monde idéal. Elle est généralement conçue pour une circulation rapide, dans un paysage souvent aride et sauvage,<sup>37</sup> positionnant ainsi le rapport à l'utopie dans une confrontation à la nature. Pourtant, à l'instar des véhicules utilisés, la route constitue un produit lourd de la modernité, produit nécessaire pour progresser dans la nature vers l'idée de « bonheur ». Il s'agit là d'un paradoxe parmi d'autres dans l'hétérogénéité des films de route.



Fig. 7 : *Electra Glide In Blue* de J.W Guercio : de la photographie au cinéma

Un plan d'*Electra Glide In Blue* illustre assez bien la croyance affichée dans son pouvoir émancipateur, pouvoir fréquemment décliné au début des films (nous reviendrons sur le cas particulier d'*Easy Rider*, film matrice - de ce point de vue - qui tente, tout au long du récit, de réactiver cette croyance). Le film de James W. Guercio s'ouvre par un pré-générique composé de gros plans : dans un montage alterné se croisent deux scènes distinctes, la préparation d'un suicide (ou d'un meurtre ?) et des mains faisant cuire de la viande. L'écran s'obscurcit suite à un coup de feu. Dans un fondu entrant, l'espace se libère enfin dans le cadre : le jour se lève sur une route qui apparaît lentement. La caméra étant positionnée très bas, le macadam occupe la moitié inférieure de l'image et, au-delà, s'ouvre un paysage grandiose (et fordien) dans lequel s'enfuit le ruban gris (fig. 7). La musique, cuivres et cordes d'une épopée western, redouble l'idée qu'il *faut* suivre cette route car, contredisant la séquence anxieuse du début, elle convoie une promesse (en l'occurrence celle de la réussite individuelle en Amérique pour le personnage principal, un policier motard qui

---

<sup>37</sup> W. Moser, *op. cit.*, p. 11.



verra dans l'enquête sur le mort initial une opportunité à saisir). Ce long plan fixe d'une minute subit un traitement chromatique inattendu : après le fondu entrant sur les couleurs majestueuses de Monument Valley, l'image se fige, passe progressivement au noir et blanc puis retrouve ses couleurs. Un minibus surgit alors des replis de la route, au milieu du cadre, et avance vers la caméra pour enfin s'échapper par la gauche. Ce voile gris et provisoire porte une prémonition (le policier verra son rêve de justice se disloquer) et le véhicule vient de la profondeur du champ au lieu de s'y engouffrer. L'œil reste néanmoins fasciné par la béance de l'horizon et rien ne perturbe la progression du regard dans son exploration du territoire. Cette profondeur, portée par une route qui s'effile brusquement, est précisément le visage de la croyance, la projection d'espoirs neufs dans la perspective. Évoquant la profondeur, Maurice Merleau-Ponty écrit : « *elle est, pour ainsi dire, de toutes les dimensions, la plus "existentielle", parce que (...) elle ne se marque pas sur l'objet lui-même, elle appartient de toute évidence à la perspective et non aux choses (...) elle annonce un lien indissoluble entre les choses et moi par lequel je suis situé devant elles...* »<sup>38</sup> Après cette scène de violence découpée en gros plans, la profondeur générée par la route « *nous oblige à rejeter le préjugé du monde* »<sup>39</sup>. Plus généralement, le *road movie*, jouant de l'espace offert par la route, pose des pierres d'espérance au début de récits souvent priés de les décevoir ensuite. Une autre caractéristique remarquable de ce plan d'*Electra Glide In Blue* réside dans le fait qu'il est traité, pendant cinquante secondes, à la manière d'une photographie : d'une part le passage du noir et blanc à la couleur rappelle l'histoire de ce médium et, d'autre part, le plan demeure fixe, ne connaissant aucun mouvement interne jusqu'à l'apparition tardive du minibus. S'engage donc à l'écran la métamorphose sensible d'un médium en un autre, métamorphose achevée par la mobilité du véhicule venu du cœur de l'image. Intention ou coïncidence, ce plan réactive le souvenir précis d'une photographie célèbre de Robert Frank, *U.S. 285, New Mexico* (fig. 8, page suivante). Malgré une composition sensiblement différente, jouant davantage de la perspective et de la masse grise du bitume, elle possédait déjà cette capacité à suggérer un avenir imminent dans un paysage libre de tout obstacle. Un véhicule avance, phares allumés, participant à la démesure. La dimension *existentielle* de la route et l'attrance sont

---

<sup>38</sup> M. Merleau-Ponty, *op. cit.*, p. 296.

<sup>39</sup> *Ibidem*, p. 296.

d'autant plus fortes que « *le cône pâle de la chaussée fend puissamment le paysage* »<sup>40</sup>, davantage encore que dans le plan tourné par J.W. Guercio, sans doute en raison du cadre vertical de l'image.

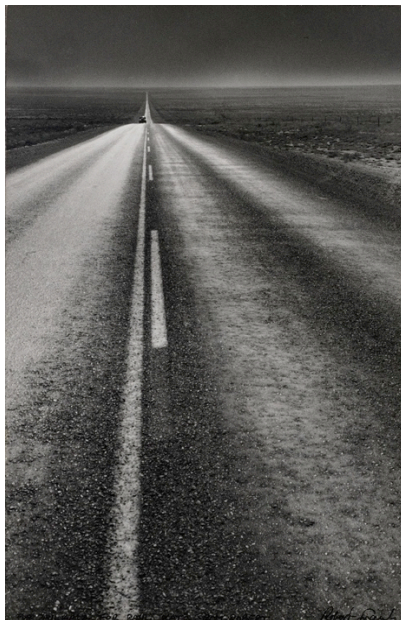


Fig. 8 : *U.S. 285, New Mexico* (Robert Frank, 1955) : la dimension *existentielle* de la route

Si, dans ces deux cas, la route fait figure d'icône américaine (le plan de Guercio, pure contemplation du chemin à suivre dans le territoire, est immédiatement suivi par l'image d'un drapeau américain occupant la totalité du cadre), nous verrons plus loin qu'elle subit des altérations notables, au fil des années comme à l'intérieur des films eux-mêmes. Toutefois, ceux-ci possèdent plusieurs strates et dans sa partie superficielle, comme le remarque Anne Hurault-Paupe, « *le road movie présente complètement (les) aspects de la pensée utopique appliquée au cinéma.* »<sup>41</sup> Tous les films du corpus n'entrent pas dans ce cadre, notamment *Macadam à deux voies*, qui n'entretient aucune relation avec cette utopie de la route. Il est prudent de préciser que certains ne contiennent qu'une infime portion d'idéalisme. Par exemple, le personnage de Wanda, dans le film éponyme de Barbara Loden, prend la route comme on prendrait la porte : elle s'échappe d'un quotidien sinistre, ce qui génère, sur le trajet, des moments de respiration brefs et répétés. D'une manière

---

<sup>40</sup> D. Méaux, *op. cit.*, p.62.

<sup>41</sup> Hurault-Paupe, Anne. « Une Utopie américaine : le *road movie* », in Yona Dureau (dir.), *Utopie et Cinéma*, Cinémaction n°115, Condé-sur-Noireau, Corlet éditions Diffusion, 2005, p. 50.

générale, la route idéalisée (une fausse piste en puissance) constitue un cliché dont on pourrait multiplier les références, succès en partie dû à la nature de l'imaginaire américain nourri de l'espace et de la piste, comme les arts en témoignent depuis le XIX<sup>ème</sup> siècle. Tendue vers l'horizon, elle fascine pour elle-même, sa direction correspond au point de fuite et ses bords aux lignes de fuite. Quand bien même le but s'effacerait, demeure le goût du trajet : « *La route ne mène nulle part, mais l'air est si pur* »<sup>42</sup>, selon les mots de Tom Wolfe, auteur-narrateur, en 1968, de *Acid Test*, authentique cavalcade hippie sous LSD à travers l'Amérique. D'autre part, il convient de reconnaître l'influence profonde exercée dès sa parution par le roman de Kerouac. *Sur la route* catalyse dans le même mouvement la conscience du départ, de la perte, et le désir viscéral de confier à la route une part d'utopie enfouie sous quelque projet : « *Quel est ce sentiment qui vous étreint quand vous quittez des gens en bagnole et que vous les voyez disparaître ? C'est le monde trop vaste qui nous pèse et c'est l'adieu. Pourtant nous allons tête baissée au-devant d'une nouvelle et folle aventure sous le ciel.* »<sup>43</sup> La plupart des *road movies* (*Macadam à deux voies* se démarquant encore) puisent leur dynamique narrative dans cette ancienne articulation bicéphale, entre l'action de la déprise et la croyance qu'elle implique. Cette remarque en appellera une autre : si partir équivaut à se libérer, on peut s'interroger sur la nature du monde honni, celui que l'on rejette derrière soi.

## **2.2. Une déprise : le tournant d'une vie**

Dans les trois temps narratifs que distingue Walter Moser au sein du genre, le premier (chronologiquement), serait un geste de libération des personnages vers un espace ouvert : « *to hit the road* »<sup>44</sup>. Il désigne, avec des variations, un ensemble de dispositifs contraignants avec lesquels il s'agit de rompre. Pour cette question inhérente à un déroulement d'évènements successifs, privilégions les références issues de récits filmiques ou littéraires. Si, exceptionnellement, le *road movie* évacue la figure de la déprise (les personnages de *Macadam à deux voies* ne quittent rien, ils semblent posés sur la route depuis toujours), elle constitue une impulsion primordiale. Comme dans nombre de romans, le spectateur assiste à une rupture insurmontable entre le héros et un monde dont

---

<sup>42</sup> Wolfe, Tom. *Acid Test*, Paris, Ed. Du Seuil, Coll. « Points », 2007, p.173.

<sup>43</sup> Kerouac, Jack. *Sur la route*, Paris, Ed. Folio, 1957, p. 220.

<sup>44</sup> W. Moser, *op. cit.*, p. 14.

les traits sont ceux du conformisme social ou d'une modernité envahissante. Rouler devient un remède. Cette base narrative se décline selon deux modalités principales : la cavale et le refus. Les amants criminels, peu représentés dans le corpus, constitueraient presque « *un sous-genre à eux seuls* »<sup>45</sup>. En dépit de l'espoir qu'ils entretiennent, la promesse de la route devient illusoire car leurs actes rendent impossibles les conditions d'un retour à la vie normale. C'est le cas de Kit (Martin Sheen) et Holly (Sissy Spacek) dans *La Balade sauvage*, qui scellent leur départ par le meurtre du père de la jeune fille et l'incendie de sa demeure. Ils détruisent là, dans un même mouvement, un obstacle à leur union et le monde des objets, auxquels l'un est inadapté et l'autre indifférente. La maison paternelle brûle encore que, déjà, la voix *off* de Holly (qui prend en charge la globalité du récit), attribue à la route les vertus du renouveau : « *On commencerait une nouvelle vie, on changerait de nom. Il s'appellerait James, moi Priscilla. On se cacherait dans le Nord. Là, les gens ne posent pas trop de questions...* » Sa voix détachée s'inscrit sur un long travelling qui préfigure le mouvement du voyage macabre à venir.

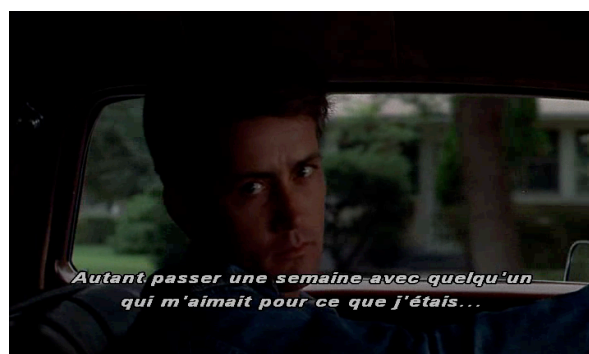


Fig. 9 et 10 : *La Balade sauvage* de Terrence Malick : la rupture et l'inconscience

La caméra suit Holly qui, dans les couloirs de l'école, est venue récupérer ses livres pour « rester dans le coup », comme si la vie pouvait recommencer. Elle franchit avec fluidité le seuil de l'école et, dans la profondeur de champ, une silhouette attend : celle de la voiture massive et noire de l'amant criminel (fig. 9). Terrence Malick pose sur les deux scènes successives (l'incendie et le départ) la force du *Musica Poeta* de Carl Orff, pont audio dont les chœurs lyriques fusionnent trois éléments : la voix du souvenir, l'acte irréversible et la possibilité d'un espoir. La rupture a bien lieu mais le montage, le mouvement et le son

<sup>45</sup> Gaudeaux, Ariane. *La Balade Sauvage*, Chatou, Ed. De la Transparence, Coll. « Cinéphilie », 2011, p. 31.

désignent sans à-coups l'immorale inconscience des protagonistes. Ils avancent en ignorant ce qui a été (le meurtre du père). Le plan suivant, qu'accompagne aussi la voix *off*, creuse enfin un abîme entre la mise en scène et la perception des événements par Holly : le regard sombre de Kit et le cadre cerné de noir contredisent la légèreté des paroles (fig. 10). La catastrophe a déjà commencé sous nos yeux mais, pour eux, la route tient lieu d'aveuglement. Mikhaïl Bakhtine envisageait en littérature un chronotope lié au seuil, basculement sans retour du personnage d'un état vers un autre. Le *road movie* l'active par l'image et le son : l'acte irrévocable ou décisif apparaît toujours comme l'occasion d'un passage. La porte de l'école et la route sont des seuils par lesquels Holly, en les franchissant, troque le confort de sa vie sédentaire pour une vie nomade et incertaine. Bakhtine identifie un « *chronotope de la crise, du tournant d'une vie* »<sup>46</sup>, et cette fusion de l'espace et du temps s'accomplit à l'écran, dans un basculement irrémédiable du dedans vers le dehors.

Dans la plupart des films étudiés ici, la déprise s'apparente au refus, à la fuite, seconde figure majeure de ce motif du seuil. Dans *Easy Rider*, un geste, au départ de Los Angeles, symbolise la déprise de Wyatt : il jette sa montre en enfourchant sa moto, dont le réservoir peint aux couleurs du drapeau américain contient l'argent nécessaire au voyage. La sortie de la ville doit donc redéfinir une relation au temps et le trajet des motards ne se fera pas dans l'urgence, mais dans un esprit de redécouverte de l'espace traversé. Le film inaugure à cet instant un procédé qu'il reprend plusieurs fois : l'utilisation d'une bande-son puisant dans la musique rock et folk, en l'occurrence des succès des années 60 non composés pour les besoins du film. Le texte de *Born To Be Wild*, chanson de Steppenwolf, lance la déprise et redouble le sens des images : « *Get your motor runnin' - Head out on the highway - Lookin' for adventure - And whatever comes our way* »<sup>47</sup>. Cette relation image-musique imprègne l'ensemble du film et Dennis Hopper, inspiré par le travail de Richard Lester<sup>48</sup>, intègre des séquences qui relèvent de ce que l'on appellerait aujourd'hui un « effet clip », toutes associées à un départ des personnages d'un endroit vers un autre. Reste une

---

<sup>46</sup> M. Bakhtine, *op. cit.*, p. 389.

<sup>47</sup> « *Mets en marche ton moteur - Fonce vers l'autoroute - Cherchant l'aventure - Et tout ce que nous trouverons sur notre route* ». La chanson est enregistrée en 1968 par le groupe Steppenwolf. Son succès est immédiat et elle devient une sorte d'hymne des *bikers*, le film lui assurant une consécration.

<sup>48</sup> Berthomieu, Pierre. *Hollywood moderne – Le temps des voyants*, Pertuis, Ed. Rouge Profond, Coll. « Raccords », 2011, p. 202.

forme assez nouvelle d'intertextualité : les textes des chansons comme deuxième canal informatif surdéterminent les contenus véhiculés à l'écran, ceci à l'échelle d'un film entier. Ce collage assumé donnera à *Easy Rider* son fanion de « *précipité de la culture populaire* »<sup>49</sup> (malgré une originalité discutée<sup>50</sup>) et ancre un peu plus la route comme emblème contre-culturel. C'est un tournant de vie sans rupture violente, dont l'euphorie fait écho à celle du jeune Sal Paradise, narrateur de *Sur la route* : « *On était tous aux anges, on savait tous qu'on laissait derrière nous le désordre et l'absurdité et qu'on remplissait notre noble et unique fonction dans l'espace et dans le temps, j'entends le mouvement.* »<sup>51</sup> La révolte apparaît dès lors comme une clé privilégiée d'interprétation du *road movie* : franchir le seuil revient à dénoncer les valeurs dominantes. Jenny Brasebin, qui en propose une lecture chronotopique, considère la route comme une « *ligne de partage entre deux espaces-temps antagonistes* »<sup>52</sup>, le lieu qui opère le passage d'une vie à une autre. Des variations subtiles enrichissent ce schéma rôdé. Avec *Cinq Pièces Faciles*, film comportant peu de scènes de route, Bob Rafelson impose pourtant ce motif comme vecteur d'une rupture permanente. Le personnage de Bobby, joué par Jack Nicholson, oscille constamment entre deux modèles sociaux auxquels il ne peut s'intégrer : son milieu bourgeois d'origine, dont le conservatisme l'horripile, et un monde ouvrier au sein duquel il avait fantasmé une existence qu'il ne peut supporter. La déprise ne coïncide plus avec un moment unique. Elle se répète et la route, lors de ses trajets (il quitte son travail, se rend chez sa sœur puis chez ses parents) a pour seule fonction de soulager le malaise du personnage : la part d'euphorie devient très faible au regard de celle portée par les romans de Jack Kerouac et Tom Wolfe ou par le film de Dennis Hopper.

Barbara Loden, avec *Wanda*, s'empare d'un procédé narratif similaire (*Wanda* s'échappe en permanence) mais, au regard d'un corpus qui reflète un monde d'hommes, le *road movie* féminin semble une alternative aux airs de perdition. Peu après le début du film, la silhouette gracile de Barbara Loden, tête encombrée de bigoudis, attend un autobus auquel elle se signale d'une main discrète (fig. 11, page suivante). Le mouvement

---

<sup>49</sup> P. Berthomieu, *op. cit.*, p. 203.

<sup>50</sup> Pierre Berthomieu y voit davantage un « brassage formel typique de la période » (p. 203). Il souligne ses influences cinématographiques (*The Trip* de Roger Corman) et présente le film comme un simple exemple dans une production assez similaire et foisonnante.

<sup>51</sup> J. Kerouac, *op. cit.*, p. 189.

<sup>52</sup> J. Brasebin, *op. cit.*, p. 216.

l'affranchit sans conviction d'un environnement triste, les mines de charbon de Pennsylvanie dont un tas subsiste derrière elle, grisaille dépressive creusée par le grain de la pellicule 16 mm. Cette route la mène au tribunal où elle baisse les yeux et accepte, face au juge étonné, de renoncer à ses enfants (fig. 12). Le spectateur se trouve face à une femme qui se dépouille de ses fonctions sociales, abandonnant le masque de l'épouse comme celui de la mère.



Fig. 11 et 12 : *Wanda* de Barbara Loden : délaisser ses fonctions sociales

Wanda parle peu, mange goulûment et couche avec le premier venu pour peu qu'il lui offre une bière, une cigarette et un toit. À la fois auteur et protagoniste<sup>53</sup>, Barbara Loden refuse le romantisme de la déprise imprégnant *Easy Rider*, prototype consensuel du départ émancipateur : la route, dans *Wanda*, engage une fuite frontalement politique (que les féministes ne surent pas voir tant ce personnage de femme démunie déroute par sa passivité). Si les déplacements perdent définitivement leur euphorie, ils sont des respirations nécessaires entre deux haltes. Il y a là quelque élément de parenté avec Maria, le personnage du roman de Joan Didion, *Maria avec et sans rien / Play It As It Lays*, qui « roulait comme un batelier parcourt un fleuve, chaque jour plus habituée à ses courants, à ses traîtrises »<sup>54</sup>. Maria démarre chaque matin sa voiture pour échapper à sa propre désintégration, niant l'inexorable, à savoir le poids toujours plus insupportable d'un mariage raté, de nuits dissolues, d'une carrière en berne et d'un avortement. Deux

<sup>53</sup> Ciment, Michel. *Une Renaissance Américaine*, Paris, Ed. Nouveau Monde, 2014, p. 247. Barbara Loden explique à plusieurs reprises la dimension autobiographique du personnage : « J'ai été, comme Wanda, une morte vivante ; jusqu'à 30 ans environ. Je traversais la vie comme une autiste. »

<sup>54</sup> Didion, Joan. *Maria, avec et sans rien*, Paris, Ed. Robert Laffont, Coll. « Pavillons poche », 2007, p. 24. Le roman paraît en 1970. Il est donc contemporain de *Wanda* et se nourrit de la même fuite permanente et du même désespoir. Les moments sur la route sont très nombreux mais n'engagent pas de longues descriptions. Là où le roman est chargé d'une psychologie du personnage, le film de Barbara Loden la rejette en bloc.

itinéraires de femmes qui ne sont nulle part chez elles et que le mouvement apaise. Les motivations de la déprise sont donc fort variables d'une œuvre à l'autre. Si elle apparaît comme une impulsion quasi obligée des récits étudiés, les passages consacrés aux déplacements s'imposent au contraire comme des ralentissements narratifs (l'action se raréfie) qui modifient sensiblement la relation au temps.

### ***2.3. La route comme ligne temporelle...***

La route prend des allures de ligne du temps à l'intérieur du récit, ligne sur laquelle se succèdent les événements au gré des haltes. Les films du corpus possèdent d'ailleurs des structures narratives assez fluides où l'analepse est rare : on ne rejoue pas le passé (à l'exception de *Point Limite Zéro*, construit selon une boucle impossible sur laquelle nous reviendrons). Dans *Easy Rider*, quelques flashes insérés donnent à voir l'image future de la moto en feu, annonçant ainsi l'échec à venir. Mais les récits sont globalement linéaires : les règles du cinéma américain classique dominant et chaque événement constitue une réaction à une situation antérieure. Suivant donc la route comme un fil temporel, le récit du *road movie* dépend néanmoins d'une succession de « saynètes »<sup>55</sup> relevant de deux familles distinctes : une accélération de la narration lors des étapes (rencontres et ennuis) et des moments gratuits qui freinent l'action (les personnages lors des déplacements). Ce sont ces séquences à faible potentiel narratif qui engagent avec le plus d'intensité une relation indissociable du temps et de l'espace. Le concept de chronotope s'avère alors utile, capable d'éclairer le rapport des personnages à leur propre parcours. Il s'agit bien sûr d'une dimension symbolique au sens où, sur la route, « se réalise la métaphore du chemin de la vie » selon les mots de Mikhaïl Bakhtine.<sup>56</sup>

Il arrive que cette métaphore se complique à l'image car l'intérieur d'une voiture multiplie les cadres, comme autant d'écrans secondaires délivrant des projections du temps. Prenons l'exemple de Wanda, installée côté passager dans un véhicule volé par Mr. Dennis, escroc itinérant qui la maltraite. Repérée à ses côtés, ils sont tous deux recherchés par la police. L'enchaînement et la composition des cadres choisis par Barbara Loden combinent alors trois plans qui disent le vertige saisissant Wanda. Elle lit un journal et articule

---

<sup>55</sup> J. Brasebin, *op. cit.*, p. 128.

<sup>56</sup> M. Bakhtine, *op. cit.*, p. 269.



péniblement la lecture d'un entrefilet qui signale le début de cette cavale. Mr Dennis la place alors face à ses choix : il arrête la voiture, ouvre sa portière et lui ordonne de partir. Un long silence s'installe. Wanda finit par refermer la portière, timide affirmation. Sa voix hésitante reprend la lecture et se prolonge sur un gros plan de Mr Dennis fixant la route à travers le pare-brise, face à un avenir trouble (fig. 13). « *La police recherche le couple* » : peccadille pour lui, révélation pour elle. Au vu de la position des personnages dans cette voiture, nous *savons* que le visage de l'homme ne peut être vu que par Wanda elle-même. Le plan suivant nous détrompe, révélant un faux champ-contrechamp (fig. 14). Wanda lisait l'annonce de son nouveau statut de fugitive le corps tourné vers l'arrière, vers ce qu'elle quitte. Les montants de l'habitacle enferment les visages dans un présent incertain et les directions contraires des regards désignent des espaces psychiques différents (l'avenir pour l'un, le passé pour l'autre). Cette moue fixant la lunette arrière est celle d'une jeune femme soudain consciente de la perte et qui scrute la route comme une image du temps (fig.15).



Fig. 13, 14 et 15 : *Wanda* et la route : une « dramatisation de la tension entre le passé et le futur »

À ce moment précis, le film immobilise son regard, dans « *une dramatisation de la tension entre le passé et le futur, entre l'origine et le devenir.* »<sup>57</sup> C'est donc la juxtaposition de plans significatifs qui donne ici, par le montage, sa dimension temporelle au motif de la route. Celle-ci constitue une alternative envisageable et, d'ailleurs, Wanda vit ensuite selon une logique exclusive, celle de l'immédiateté.

Toutefois, le film de Barbara Loden ne s'inscrit jamais dans l'exaltation du présent telle que la véhicule *Easy Rider*. Quand les motards roulent face à la caméra, célébration en musique d'un *ici et maintenant*, la route s'impose en chronotope associé à l'idée de liberté. Avec sa photographie *Double Standard* (fig. 16, page suivante), Dennis Hopper l'avait déjà expérimentée, huit ans avant de réaliser *Easy Rider*, comme un espace ordonnant le temps

<sup>57</sup> B. Benoliel et J.B. Thoret, *op.cit.*, p. 97.

selon la séquence d'un « *avant que, un pendant que, un après que.* »<sup>58</sup> Le motif ne se pense plus ici en termes de narration dans des cadres indépendants : la photographie de Hopper embrasse un tout à l'intérieur duquel des espaces coexistent. Ainsi, la route propose un choix à l'aide d'un premier surcadrage, celui du pare-brise ouvrant sur une bifurcation que redouble la présence des deux panneaux « *Standard* ». L'intérieur de l'habitacle correspond au présent et aux perceptions de l'opérateur (la photo suggère son point de vue) ; dans un cadre supplémentaire, le rétroviseur déploie ce qui n'est plus. Trois dimensions temporelles logent donc en un lieu et une image. Les films du corpus activent tous ce chronotope, ne serait-ce que pour des raisons techniques : filmer un trajet en voiture implique toujours, à un moment donné, un dispositif multipliant cadres ou miroirs.



Fig. 16 : *Double Standard* (Dennis Hopper, 1961) : une image, trois temporalités

Ceux-ci fonctionnent comme des écrans supplémentaires dans la diégèse et résonnent avec le parcours et la condition des protagonistes. Il en résulte une modification sensible de l'interprétation par rapport à une image comme *Double Standard*, dans laquelle l'absence de silhouette invite le spectateur à considérer l'espace et le temps comme s'il était lui-même le conducteur, sans la médiation d'un personnage. Le récit littéraire dispose également de ce pouvoir d'attribuer à la route des instants où lieu et temps fusionnent en un tout inséparable. *Sur la route* est ainsi riche en passages où les deux s'entremêlent. Lors de son premier voyage, le jeune Sal Paradise, alter ego de Kerouac, ressent avec acuité un moment charnière de son parcours, moment où il croit véritablement se perdre : « (...) *ma vie entière était une vie magique, la vie d'un spectre. J'étais à mi-chemin de la traversée de*

<sup>58</sup> W. Moser, *op. cit.*, p. 11.

*l'Amérique, sur la ligne de partage entre l'Est de ma jeunesse et l'Ouest de mon avenir, et c'est peut-être pourquoi cela m'est arrivé justement en cet endroit et à cet instant, par cet étrange après-midi rougeoyant.* »<sup>59</sup> Si la sensation décrite possède une dimension spécifiquement littéraire (comment transcrire de telles phrases en images ?), il existe là une convergence commune à la photographie de Hopper et au regard de Wanda : la route serpente autant à travers l'immensité du continent que dans la continuité d'une existence. Il s'agit d'une possible clé de lecture pour de nombreux plans de *road movies* où sont filmés, simultanément, les personnages et un paysage vu dans un rétroviseur ou à travers l'écran d'un pare-brise.

Le cinéma impose au spectateur un « temps de lecture » auquel il ne peut se soustraire, contrairement à la liberté qu'accordent photographies et peintures, sur lesquelles l'œil peut s'attarder. Par conséquent, la sensation d'étirement du temps y est plus sensible pour le spectateur immobile. Ce paramètre est modulé de manière singulière par les *road movies*. Il se concrétise, en terme de rythme, par une alternance d'accélération du récit et de séquences lentes (sur la route le plus souvent) qui accèdent parfois à une dimension quasi hypnotique. *Macadam à deux voies* porte cette logique à son paroxysme. La perte d'énergie qui caractérise les personnages imprime une grande lenteur et s'érige en paradoxe pour un récit traversé par des courses de vitesse. Monte Hellman ironise : « *Je voulais que le film s'appelle Plus vite. Mais mon avis n'intéressait personne.* »<sup>60</sup> Dans son inertie, *Macadam à deux voies* se concentre sur une succession d'événements anodins entièrement tournés vers la voiture. Une séquence révélatrice (se déroulant sur la route mais à l'arrêt) suit le générique de début : le Conducteur et le Mécano mènent la voiture vers un lieu où ils pourront changer les pneus du véhicule, juste après la course qui ouvre le film. Un premier plan de trente secondes, lors duquel deux mots sont échangés (« *Par ici* »), est filmé depuis l'habitacle. Il montre les deux garçons et les rues dans lesquelles ils circulent. Le plan suivant (fig. 17, page suivante), long d'une minute et treize secondes, contient l'accomplissement de gestes rituels qui se passent de paroles : le Mécano ôte sa veste, ouvre le capot et change les pneus pendant que le Conducteur, assis, le regarde. La caméra aura pivoté vers la gauche pour suivre les courts déplacements du Mécano, sans que jamais

---

<sup>59</sup> J. Kerouac, *op. cit.* p. 35.

<sup>60</sup> Hellman, Monte. *Sympathy for the Devil, entretien avec Emmanuel Burdeau*, Nantes, Ed. Capricci, 2011, p. 86.

la voiture ne sorte du cadre. Voilà le champ rempli d'une route anonyme et d'objets qui sont *tout* le quotidien des protagonistes (capot, pneus, outils...).



Fig. 17 : *Macadam à deux voies* de Monte Hellman : éloge de l'inertie

Cette torpeur exemplaire se prolonge : un gros plan du visage pensif du Conducteur dure vingt secondes et ne s'interrompt que lorsqu'il commente, en une courte phrase, les caractéristiques de la boîte de vitesse de la voiture contre laquelle ils ont couru précédemment... Deux minutes se sont écoulées et tout ce qui nous a été donné à voir, ce sont des « *personnages confrontés à un monde banalement insensé* »<sup>61</sup>, sans souci de développer le récit. Cet exemple ne constitue en rien un modèle et nous pourrions lui opposer des séquences où domine formellement la sensation de vitesse comme celles, nombreuses, de *Point Limite Zéro*. Au volant de sa Dodge Challenger, Kowalski fonce en ingurgitant des amphétamines, cherchant à se transcender en accélérant sa perception du temps et de l'espace (drogues et vitesse remplissent ce rôle). Toutefois, même à plein régime, ces séquences de route entre deux étapes ne font guère progresser l'intrigue. D'une manière générale, les films du corpus se refusent à éluder les déplacements, utilisant la route comme un espace où le temps doit s'étirer, une ligne proposant une série d'expériences.

Cette idée d'un espace-temps mis en forme de façon singulière par les *road movies* renvoie à une curieuse critique rédigée en 1969 par Wim Wenders après une projection d'*Easy Rider*. Il en parle comme d'une expérience perceptive, non pas au sens de l'identification secondaire à tel ou tel personnage, mais comme d'un demi-sommeil à l'intérieur du film lui-même, une sorte d'hypnose délivrée par l'image de la route :

<sup>61</sup> Rosmini, Marc. *Road Movies, 227 fragments sur un genre introuvable*, Marseille, Ed. Images en Manœuvre, 2012, p. 94.

« comme après un film qu'on a déjà vu très souvent mais pendant lequel, cette fois-ci, on s'est endormi à plusieurs reprises, voyant seulement, pendant de brefs instants de veille, une réplique connue, un gros plan connu... »<sup>62</sup> La phrase renvoie au principe d'une expérience ordinaire (le trajet automobile) tout autant qu'à la griserie qu'elle procure, indicible distorsion du temps.

#### **2.4. ... au cœur d'une dialectique espaces clos / ouverts**

Une caractéristique de la route en tant qu'objet philosophique est qu'elle constitue par excellence un espace public de liaison traversant des lieux qui « privilégient l'enclosure »<sup>63</sup> (les haies et barrières des villages), selon les termes de François Dagognet. À l'intérieur de la globalité d'un film, comme dans un unique plan, la présence de la route tend aussi à cloisonner l'espace. Le récit de *Cinq Pièces Faciles*, par exemple, oppose des espaces clos (les habitations) à des espaces ouverts (route et paysages, synonymes d'ouverture). Le personnage de Bobby roule entre des lieux qu'il rejette : la demeure familiale et bourgeoise ou le modeste foyer qu'il partage avec son amie. *Wanda* est évidemment traversé par une opposition similaire, le début du film articulant les plans d'un foyer déprimant avec ceux de la route par laquelle Wanda s'en échappe. L'équation paraît simple : le *road movie*, en apparence, préserve la route en tant qu'échappatoire au système clos de la sédentarité. Il s'agit de préciser que les films du corpus comportent peu de plans au sein desquels les deux espaces sont visuellement confrontés. Soit les personnages traversent des lieux de transit qui n'engagent pas la possibilité de s'installer, de quitter la route ; soit ils sont filmés sur des routes bordées par la nature, l'espace restant ouvert où que l'on regarde. C'est donc le scénario qui tend à opposer espaces ouverts et espaces clos à l'échelle du film, d'une séquence à l'autre, comme dans *Cinq Pièces Faciles* ou *Easy Rider*, film qui exalte la route au détriment de lieux fermés et hostiles (telle la prison où les motards séjournent). Le même principe d'alternance existe dans l'ordonnancement des photographies du livre *The Americans* de Robert Frank. Le voyage reconstitué (l'ordre des clichés ne correspond pas à la chronologie des déplacements de l'opérateur) fonctionne selon un rythme globalement associé aux lieux : intérieur / extérieur / intérieur... La peinture américaine, et

---

<sup>62</sup> Wenders, Wim. *Emotion Pictures- Essais et critiques*, Paris, Ed. L'Arche, 1987, p. 53.

<sup>63</sup> Dagognet, François. « Route, anti-route et méta-route », in *Cahiers de Médiologie*, n°2, Paris, Ed. Gallimard, 1996, p. 20.

particulièrement les toiles d'Edward Hopper, met également en tension des espaces qui semblent étrangers les uns aux autres. On invoque souvent le nom d'Edward Hopper pour commenter les paysages des *road movies* bien que les toiles représentant une route, très marquantes, soient finalement minoritaires au sein de son œuvre. La route y joue pleinement son rôle de liaison entre la campagne et la ville. Ainsi, les maisons lumineuses de *Road 6 Eastham* (fig. 18) avoisinent une route que suit l'œil : comme l'écrit Jean-Louis Lampel, « le tableau n'a littéralement aucun centre »<sup>64</sup> et les lignes obliques, si elles compartimentent l'espace, n'imposent aucun choix. La route est une rupture dans la répartition des masses mais le regard hésite : s'attarder sur les maisons ou accompagner « le mouvement inflexible de la route »<sup>65</sup>.



Fig. 18 : *Road 6 Eastham* (Edward Hopper, 1941)

Fig. 19 : *Easy Rider*, l'œil maintenu sur la route

Pour autant, malgré la lumière, le dynamisme et la liberté de l'œil, le tableau demeure empreint d'une grande solitude, vidé de toute présence humaine. Considérons maintenant la représentation de la route dans *Easy Rider*, la situation la plus fréquente étant celle des motards filmés frontalement quand ils « fendent » le paysage (fig. 19). Au contraire du tableau de Hopper dans lequel le dépeuplement appelle une fuite sans joie, le regard n'est pas subtilement attiré par le hors champ : nous voilà ramenés au cœur de l'image et maintenus sur la route. Nous ne sommes pas non plus intrigués par ses marges comme dans *Road 6 Eastham*. Un mouvement d'optique typique du film accentue cette pesanteur : placée sur un véhicule qui précède les motards, la caméra crée un défilement médian du bitume et du marquage au sol, contribuant ainsi à capter l'œil du spectateur, fascination

<sup>64</sup> Lampel, Jean-Louis. « En Route », in Marc Chénétier (dir.), *Américônes, études sur l'image aux États-Unis*, Paris, Ed. ENS Lyon, 1997, p. 64.

<sup>65</sup> *Ibidem*, p. 64.

renforcée par la lumière irréaliste qui nimbe l'ensemble. L'espace est ouvert mais il fixe l'interprétation.<sup>66</sup> Un autre procédé renforce cette impression : de nombreux lieux filmés sont découverts à travers le regard des personnages. Wyatt (Peter Fonda) et Billy (Dennis Hopper) traversent des villes du Sud mais nous les voyons peu circuler aux abords d'habitations : nombre de plans lors de leur arrivée à la Nouvelle Orléans sont des *point of view shots* sur des zones industrielles peu engageantes, un cimetière ou des quartiers noirs misérables. La perception des espaces visibles, qu'ils soient ouverts ou clos, est donc dirigée, associée à la relation qui les unit aux personnages. Il s'agit en l'occurrence d'un rejet, les villes agissant à leurs yeux comme des repoussoirs. Par conséquent, la dialectique fuite / enfermement, typique du *road movie*, n'est pas qu'une affaire de scénario : elle loge également dans les choix relatifs à la manière de filmer la route et les lieux de sédentarité. Et, si *Easy Rider* s'éloigne sensiblement, en magnifiant la route, de l'étrange familiarité des paysages peints par Edward Hopper, le film (qui n'est pas exempt d'une certaine naïveté) est le premier dans la chronologie du corpus. Cela revêt une certaine importance dans la mesure où la relation du *road movie* à l'espace américain s'assombrit avec le temps, les films étant marqués par une progression du doute.

Utopie, déprise, ligne du temps, fracture entre les espaces... : la route se trouve au cœur d'un entrelacs artistique, d'une communauté de formes et de thèmes. Les films du corpus prolongent, dans le doute ou l'euphorie, une part de la croyance qui lui est associée. Néanmoins, cette approche est jusqu'ici restée « à la surface des routes », au sens où elle a simplement pris acte du mythe encore vivace de l'Ailleurs dans la plupart des *road movies*. Il nous appartiendra, plus loin, d'envisager que des *road movies* puissent partir de ce pré-supposé afin de transformer l'idée de la route, matière première fragile.

### **3. Le véhicule : une intimité à explorer**

Nous avons déjà, à plusieurs reprises, interrogé le contraste entre ville et nature, les personnages des films tournant le dos à une civilisation devenue trop envahissante. Cette démarche vers un autre modèle (qu'il s'agira de préciser) s'obtient dans un paradoxe : pour

---

<sup>66</sup> Hurault-Paupe, Anne. « Edward Hopper et le road movie » in Dominique Sipièrè (dir), *Les autres arts dans l'art du cinéma*, Rennes, Ed. Presses Universitaires de Rennes, Coll. « Le Spectaculaire », 2007, p. 88.

progresser, le héros dépendra sans cesse de la civilisation elle-même. Il doit s'arrêter dans des stations-service, des *diners*, des *motels*... Il dépend aussi de deux produits emblématiques de la modernité : la route, très « *interventionniste* »<sup>67</sup> dans la nature, et la voiture (ou la moto). Celle-ci, dans le *road movie* et les autres arts, active des réactions qui oscillent entre fascination et ironie. Elle constitue également un lieu tout à fait singulier, propice à l'observation du monde ou à l'intimité de la conversation.

### ***3.1. Un objet d'indécision : entre mythologie et ironie***

Au-delà de la correspondance historique entre automobile et industrie du cinéma, il existe un certain fétichisme américain de la voiture et de la moto, intimement lié à leur pouvoir de matérialiser sur l'instant, par l'autonomie du déplacement, l'idée de liberté individuelle. « *Je crois que l'automobile est aujourd'hui l'équivalent assez exact des grandes cathédrales gothiques : je veux dire une grande création d'époque, conçue passionnément par des artistes inconnus, consommée dans son image, sinon dans son usage, par un peuple entier qui s'approprie en elle un objet parfaitement magique.* »<sup>68</sup> Ce qu'écrivait Roland Barthes au sujet de notre DS nationale ne s'applique-t-il pas avec une férocité accrue à l'Amérique des années 50, 60 et du début des années 70 ?

Si le *road movie* entretient sa part de mythologie, il le fait de manière complexe, héritant du regard d'autres arts et distillant parfois une dose d'ironie au cœur de la fascination. La moto occupe une place à part, au sens où elle constitue elle-même un rejet de l'automobile comme symbole de la conformité. Elle demeure le véhicule du rebelle. Dans cette optique, *Easy Rider* fétichise les motos, objets de plans rapprochés et de légères contre-plongées valorisant leurs lignes effilées. Le film, bon exemple d'interférence entre les arts, comporte un lien avéré avec la photographie, en l'occurrence le travail de Danny Lyon. Celui-ci a suivi les motards de Chicago au début dès 1963 et a pu formaliser cette immersion dans un livre publié en 1968, *The Bikeriders*, livre qui fût une des inspirations visuelles du film de Dennis Hopper.<sup>69</sup> Pour Danny Lyon, photographe les membres du Chicago Outlaws Biking Club et leurs engins n'était d'ailleurs pas anodin et participait d'un projet plus vaste concernant les gens vivant en marge de la société américaine.

---

<sup>67</sup> W. Moser, *op. cit.*, p. 12.

<sup>68</sup> Barthes, Roland. *Mythologies*, Paris, Ed. du Seuil, 1957, p. 151.

<sup>69</sup> D. Company, *op. cit.*, p. 29.



L'imagerie est désormais familière et la silhouette du motard que l'on aperçoit sur la photographie *Crossing The Ohio* (fig. 2 page 13) aurait bien pu figurer dans *Easy Rider* tant elle rappelle celle de Peter Fonda / Captain America. Dans le film comme dans le livre, les motos sont décorées, personnalisées, sorte de prolongement de la personnalité de leur propriétaire. Fonda porte ainsi un drapeau américain sur le réservoir de sa moto, emblème de sa quête d'une Amérique authentique. Dans le générique d'*Electra Glide In Blue* (Fig. 20), la moto est également fétichisée dans un registre fort différent : elle s'ajoute, en tant qu'objet d'adoration, aux autres accessoires de l'uniforme du policier. Une succession de gros plans fractionnant son corps et sa tenue développe, à l'opposé d'*Easy Rider*, un humour en décalage avec ce qui est filmé : le fétichisme qui s'affiche est celui du héros, policier intègre qui idéalise ses fonctions.



Fig. 20 : le générique d'*Electra Glide In Blue* (J.W. Guercio) : une mise à distance ironique par le gros plan

Nous entrerons dans la fiction quand les « morceaux » de son corps seront rassemblés dans le même plan. Quatre ans après *Easy Rider*, James William Guercio présente son personnage en détaillant les attributs d'une fonction avec laquelle, paradoxalement, le scénario nous invite à prendre nos distances (la police est globalement véreuse, maltraite les hippies et trafique des preuves...). Cette intertextualité ironique trouve son aboutissement dans un plan où l'écran est totalement occupé par une image fixe des deux motards d'*Easy Rider*. Des trous la perforent quand retentissent des coups de feu : le spectateur voyait en réalité un poster sur lequel un policier s'exerce au tir...

L'Amérique, depuis les années 50, vit une histoire d'amour avec l'automobile, objet d'un culte que diffusent livres, peintures et *road movies* des années 70. Même un ouvrage comme *Acid Test*, épopée subversive du nouveau journalisme, se laisse tenter par le conformisme de la fascination mécanique : à l'instar de *Point Limite Zéro* quelques années plus tard, drogues, vitesse, sexe et voiture sont associées dans un même élan libertaire : « (...) une Pontiac Bonneville blanche - la voiture de la famille ! - une créature de fantaisie s'il en est une, énorme, insensée, foutrement puissante, 327 chevaux, un coupé qui vous a des allures lascives de mille-et-une nuits de luxe et de lubricité... »<sup>70</sup> Un rapprochement avec le Kowalski de *Point Limite Zéro* est tentant, lui qui finit, dans son rythme effréné, par ressembler à sa voiture, corps mobiles et gonflés à bloc ne s'exprimant que par la vitesse (Richard C. Sarafian affirme même que la Dodge Challenger est la vraie star du film<sup>71</sup>). La peinture américaine s'intéresse à cette emprise visuelle d'un objet du quotidien autour duquel s'organise la société. Les réalistes et hyperréalistes observent phares, lignes et chromes (fig. 21 et 22). Il s'agit, à partir de photographies, de peindre le monde tel qu'il est (dans *46 Chevy* - fig.21 - c'est le frère de Bechtle qui est assis dans la propre voiture du peintre) ou tel que l'œil le perçoit : l'automobile s'affirme en tant qu'objet du réel et son omniprésence l'installe aussi comme incontournable instrument de fiction.



Fig. 21 : *46 Chevy* (Robert Bechtle, 1965)



Fig. 22 : *Bumper Section XVI* (Don Eddy, 1970)

Les *road movies* étudiés sont précisément réalisés à une période où ce culte vacille. La voiture incarne un matérialisme vain que rejette en bloc la contre-culture, à l'instar de Janis Joplin lançant *a cappella*, en 1970, cette supplique ironique : « *Oh Lord, won't you buy me*

<sup>70</sup> T. Wolfe, *op. cit.*, p. 67.

<sup>71</sup> B. Benoliel et J.B. Thoret, *op.cit.*, p. 165.

*a Mercedes Benz, my friends all drive Porsches, I must make amends* ». <sup>72</sup> Ceci éclaire une hésitation sensible : certains films, tout en gardant obstinément la voiture dans le cadre, jettent sur elle un œil méfiant. *Macadam à deux voies* joue de ces deux facettes car les voitures des personnages, omniprésentes, sont conçues pour la vitesse mais symbolisent deux états d'esprit bien différents. Celle de GTO, mythomane flamboyant incarné par Warren Oates, est construite en série, d'un jaune rutilant, alors que la Chevrolet 55 du Conducteur et du Mécano manque de fantaisie : tristement grise, elle est trafiquée et inconfortable (ils ont supprimé les amortisseurs pour l'alléger). Ces véhicules contraires promettent une course qui n'aura jamais vraiment lieu. Pourquoi ? Sans doute parce que la notion de compétition (et donc de conflit) n'a pas le même sens pour les adversaires en présence. L'enjeu est désamorcé car « *les deux garçons sont tout à fait ailleurs que dans la rivalité américaine du struggle for life* » <sup>73</sup>. Les « *deux voies* » du titre seraient donc des voies qui s'ignorent, sans réciprocité et nourries d'incompréhension. Pourtant, dans ce système où se mêlent fascination et ironie, les voitures quittent très rarement le champ : soit la caméra, placée en bord de route, accompagne leur déplacement, soit elle se trouve embarquée à l'intérieur de l'habitacle. Même lors de leurs haltes, les personnages ne s'en éloignent guère et les voitures demeurent visibles lorsqu'ils sont attablés à l'intérieur d'un restaurant de bord de route (la profondeur de champ permet alors, à travers une vitre, d'observer une action se déroulant autour de l'un des véhicules). Ainsi Monte Hellman utilise sciemment ce motif jusqu'à saturation, l'univers du Conducteur se résumant à l'intérieur gris de sa Chevrolet 55.

Au bout du compte, le procès en adoration naïve n'aura pas lieu : les scénarios des *road movies* s'achèvent généralement par la destruction des véhicules et la mort de leurs propriétaires. On finit donc, d'une manière ou d'une autre, par prendre ses distances avec les chromes rutilants et les moteurs puissants, aussi bien dans la peinture (le Pop art notamment) qu'au cinéma (il n'y a guère qu'*Easy Rider* pour entretenir la fascination). Il

---

<sup>72</sup> «*Oh seigneur, tu ne voudrais pas m'acheter une Mercedes Benz ? Mes amis roulent tous en Porsche, je dois me rattraper*». Extrait de la chanson *Mercedes Benz*, parue sur l'album *Pearl*.

<sup>73</sup> Bonitzer, Pascal. « Lignes et Voies d'Amérique », in Antoine de Baecque (dir.), *Le Goût de l'Amérique*, Paris, Ed. Cahiers du Cinéma, 2001, p. 102.

existe là un consensus distancié autour de la voiture, cette « *cage de fer* »<sup>74</sup> brandie comme un emblème de la modernité.

### 3.2. *Un lieu d'observation : la multiplication des cadres*

Un autre consensus existe, plus mystérieux et poétique : la voiture comme espace intime, intimité dont la première fonction serait d'autoriser une observation originale du monde. Véritable « *machine à surcadrer* »<sup>75</sup>, elle propose des fenêtres, pare-brise et rétroviseurs, en plus du cadre défini par la caméra. Nous avons évoqué plus haut la dimension temporelle des cadres ajoutés. Ils possèdent également la particularité de circonscrire des pans de réalité. En photographie comme au cinéma, le tour sombre qui cerne une ouverture apparaît comme « *un écho aux limites même du cliché* »<sup>76</sup> et, par extension, un écho aux cavités orbitaires. Il représente aussi un indice permettant de situer l'opérateur dans l'espace, suggestion d'un point de vue particulier. En l'occurrence, le bord noir légèrement flouté renvoie à l'habitacle depuis lequel est pris la photographie.

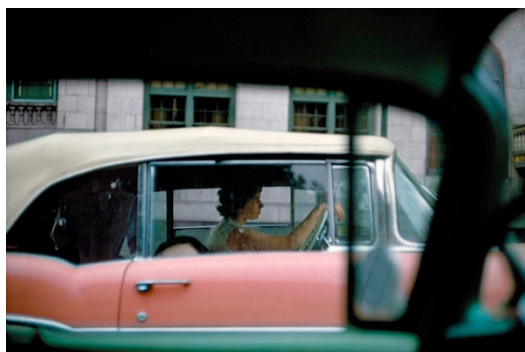


Fig. 23 : *Road To Reno* (Inge Morath, 1960)



Fig. 24 : *Wanda* (B. Loden) : un renversement inquiétant

Inge Morath est une photographe autrichienne qui, en 1960, roula aux côtés d'Henri Cartier-Bresson pendant dix-huit jours de New York à Reno avec, comme destination finale, le plateau du tournage du film *The Misfits*<sup>77</sup>. Une des photos issues de ce *road trip* capture un profil féminin parfaitement centré au cœur de trois nouveaux cadres que les fenêtres des véhicules ajoutent à celui de l'appareil (fig. 23). Leur multiplication rappelle la présence du photographe, augmente la sensation de distance et dirige l'œil vers le charme

<sup>74</sup> W. Moser, *op. cit.*, p. 14.

<sup>75</sup> M. Rosmini, *op. cit.*, p. 44.

<sup>76</sup> D. Méaux, *op. cit.*, p. 137.

<sup>77</sup> Inge Morath. *The Road to Reno*, Göttingen, Ed. Steidl, 2006, p. 7.

fugace de l'inconnue : la voiture comme un poste d'observation. Beaucoup de *road movies* jouent de ces surcadres lors de moments d'attente ou bien pour dire la fascination exercée par la route sur les personnages. Barbara Loden renverse le procédé dans un plan inquiétant de *Wanda* (fig. 24, page précédente). Mr Dennis attend Wanda qui est dans un supermarché et, sur le parking, cherche une voiture à voler. L'homme apparaît à ce moment du film comme un être ambivalent dont le spectateur sent qu'il peut à la fois extraire Wanda de son absence au monde et lui causer de graves ennuis. Ce plan déstabilisant et unique dans le film ne reflète pas un point de vue identifié (la voiture est vide). Mais le cadre cerné de noir dramatise le surgissement de Mr Dennis et fige son visage dans ce qu'il porte d'inquiétant : l'habitacle de la voiture révèle furtivement un danger que Wanda ne perçoit pas.

L'automobile n'est donc pas un univers neutre et certains films reviennent obstinément sur ce périmètre d'intimité dont les limites affectent les relations humaines. Dans *Macadam à deux voies*, si les multiples positions de la caméra à l'intérieur du véhicule embrassent également d'autres cadres, l'ensemble renvoie aux difficultés de communication des personnages. Ceux-ci sont filmés selon trois modes distincts. Dans une première configuration, la caméra est à l'arrière et filme le Conducteur (James Taylor) et le Mécano (Dennis Wilson) côte à côte, regardant la route en silence, incapables de se voir mutuellement, de parler d'autre chose que de mécanique. Second choix : la caméra filme un personnage de profil (le Conducteur ou GTO le plus souvent), le visage encadré par une fenêtre. C'est alors l'isolement qui prévaut, le regard se perdant dans un hors champ que l'on sait stérile. Enfin, la caméra peut se concentrer sur la Fille quand, assise à l'arrière, elle s'adresse aux garçons. Ses questions restent souvent sans réponse et le cadrage délivre un message clair : à son désir de liberté, le Conducteur et le Mécano n'apportent aucune perspective tandis que derrière elle, dans la lunette arrière, la route s'évanouit, répétitive. Quand il y a un début de dialogue dans l'habitacle, c'est le champ-contrechamp qui domine. Si ce choix répond bien sûr à des obligations techniques, il enferme un peu plus les personnages dans des univers distincts. Bien que Monte Hellman dit avoir « *utilisé toutes les façons de filmer l'intérieur d'une voiture* »<sup>78</sup>, le dispositif finit par restreindre les relations humaines et accentuer l'isolement des individus.

---

<sup>78</sup> M. Hellman, *op. cit.*, p. 89.

### 3.3. Une capsule hors du temps : cadrer la conversation de l'extérieur

Une autre situation inverse le rapport à l'intimité : la voiture, vue de l'extérieur, devient objet d'observation, comme une cachette dans laquelle la caméra aurait le pouvoir de s'immiscer. Le spectateur accède encore au statut de voyeur. Il s'agit des nombreux plans dans lesquels deux personnages sont cadrés latéralement lors d'une conversation. L'espace caractéristique de la voiture demeure perceptible (les montants d'une fenêtre le plus souvent) et, dans ce travelling motorisé, les passagers sont immobiles et le paysage affecté par le mouvement (la plupart du temps). Ce renversement de perspectives est propice au rapprochement des individus : c'est la promesse d'une intimité provisoire et ce cadrage devient celui de la découverte des personnages. Bakhtine évoquait l'existence d'un chronotope lié au salon dans le roman du XIX<sup>ème</sup> siècle : une configuration spatiale propice au rapprochement des personnages.<sup>79</sup> Le *road movie*, rapprochant physiquement personnages et spectateur (assis et immobile comme eux), réactive ce chronotope et transforme la voiture en une capsule hors du temps, une sorte de salon moderne<sup>80</sup>. Visuellement, la chose n'est pas nouvelle : nombre de films usent de ce cadre particulier (*Voyage en Italie* de Rossellini, *Les Fraises sauvages* de Bergman...) et la peinture comme la photographie tendent à épouser ce point de vue peu naturel.



Fig. 25 : *In The Car* (R. Lichtenstein, 1963)



Fig. 26 : *La Balade sauvage* de T. Malick

Parfois la conversation tombe en panne, silences largement exploités par les *road movies* pour « sonder » le couple. Le dialogue amoureux saisi en un instant mélodramatique : on pense à *In The Car* de Roy Lichtenstein (fig. 25). Un couple stéréotypé (son costume, sa

<sup>79</sup> M. Bakhtine, *op. cit.*, p. 279.

<sup>80</sup> J. Brasebin, *op. cit.*, p. 165.

blondeur...) occupe tout le champ, la seule indication donnée au spectateur étant celle de la vitesse. Contexte rejeté hors champ, dialogue en suspens : l'image, inspirée de la bande dessinée (qui elle-même doit à la photographie et au cinéma), interroge les apparences. La voiture, dans *La Balade sauvage*, fonctionne aussi à la manière d'un cocon qui accueille, lors de scènes intimes, le repos des jeunes amants en fuite. De plus, elle figure le lieu d'instant « ratés », lors desquels émerge un doute dans la fiction qu'ils s'écrivent. Après s'être arrêtés quelques heures dans une riche villa du Sud, Kit Et Holly reprennent la route dans la Cadillac qu'ils viennent de voler (fig. 26, page précédente). « *Je veux partir* » dit Holly avant d'observer son compagnon. Un silence s'installe. Le chapeau et le costume, censés camoufler Kit, laissent dépasser son blouson en jean : Holly, troublée, devine chez lui cette hésitation permanente entre conformisme et sauvagerie romanesque (il lui a ouvert la portière mais il est « *trop violent pour que sa courtoisie soit vraisemblable* »<sup>81</sup>). Comme dans *In The Car*, un seul regard interroge l'autre, le cadrage enferme et un silence froid fige les personnages dans des pensées distantes (la bande dessinée dont s'inspire Lichtenstein les exprimait dans un court texte). C'est le manquement à l'intimité promise qui unit ces deux instants et, à chaque fois, le cadre positionne le spectateur dans une sorte de distance pudique (le surcadrage) lui permettant tout de même d'embrasser cet instant en entier.

Ce cadrage fixe les personnages dans un espace restreint, celui de la voiture, dont l'anthropologue Edward T. Hall a montré les particularités : « *la voiture coupe ses occupants du monde extérieur en les enfermant dans un cocon de métal* »<sup>82</sup> et les installe dans une situation inhabituelle. En effet, il existe ce qu'il nomme une « *distance intime* » propre aux Américains, distance à laquelle les mains peuvent se joindre et l'œil focaliser rapidement sur l'autre (distance qui varie selon les cultures). Dès lors s'installe une « *gêne lorsqu'un inconnu, un étranger, entre dans [cette] sphère intime.* »<sup>83</sup> Le cadre qui nous intéresse est utilisé à plusieurs reprises dans une séquence récurrente de *Macadam à deux voies* : GTO accueille des autostoppeurs à qui il fait subir différentes versions de sa vie « *sans que ni eux ni le spectateur ne connaissent la vérité* »<sup>84</sup>. L'homme, dès qu'il se trouve

---

<sup>81</sup> A. Gaudeaux, *op. cit.*, p. 30.

<sup>82</sup> Hall, Edward T., *La Dimension cachée*, Paris, Ed. du Seuil, 1971, p. 216.

<sup>83</sup> *Ibidem*, p. 148.

<sup>84</sup> Thoret, Jean-Baptiste. *Le Cinéma Américain des Années 70*, Paris, Ed. Les Cahiers du Cinéma, 2006, p. 127.

dans l'habitacle de sa voiture avec un passager dans une « distance intime », entre en représentation et accumule les mensonges (fig. 27). C'est bien sûr l'inconnu qui connaît la gêne. Néanmoins, si la répétition des impostures produit un effet comique, GTO est un personnage qui ouvre une dialectique entre fantasme et réalité (s'il ment aux autres, il se ment surtout à lui-même). La situation se complique quand le spectateur réalise que sa connaissance de GTO est elle-même troublée par ses mensonges précédents...



Fig. 27 : *Macadam à deux voies* (M. Hellman) : le cadre du mythomane

Cela apparaît clairement lors d'une scène précise cadrée de manière identique. Le Conducteur et GTO sont seuls dans la Chevrolet 55 lorsque l'affabulateur commence à s'épancher, subitement pathétique : « *J'ai tout perdu. Mon job, ma famille, tout. J'étais producteur télé...* ». À sa droite, le visage glacial du Conducteur qui coupe court : « *Ça ne m'intéresse pas* ». GTO, par son flux de paroles inventées, incarne ce puissant désir de fiction, de récit, qui traverse le cinéma classique hollywoodien<sup>85</sup>. Mais ce « *plaisir irrésistible du romanesque* »<sup>86</sup> est soudain fatigué, vain et malheureux. Les *road movies* recyclent donc un cadrage connu de manière à immobiliser les personnages dans l'espace particulier de la voiture. Le spectateur, en équilibre entre le dehors et le dedans, assiste à la mise à jour de leurs dérèglements.

Le *road movie* des années 70 perpétue des recherches thématiques et formelles déjà présentes dans d'autres arts. Il prend également le relais d'une constellation de croyances qui associent la route à une émancipation de l'individu. Le moment de la déprise, au début des récits, incarne souvent cette persistance. L'idée d'une « terre commune » se vérifie

---

<sup>85</sup> *Ibidem*, p. 127.

<sup>86</sup> Tatum, Charles. *Monte Hellman*, Crisnée, Festival d'Amiens, Ed. Yellow Now, 1998, p. 44.



donc. Néanmoins, l'étude du corpus révèle des regards et des formes autonomes. Le cinéma les développe de manière originale, comme si une rencontre avait eu lieu entre le sujet et le médium (David Lynch disait à ce sujet que le trajet sur la route correspond selon lui à « *la définition du cinéma : les lumières s'éteignent, le rideau s'ouvre et on est parti, sans savoir où on va* »<sup>87</sup>). Les films (comme les autres œuvres) entretiennent des rapports d'intensité très variable à l'idée que la route concrétise, même brièvement, un mouvement libérateur. Il ne saurait y avoir de vraie convergence entre la naïveté d'*Easy Rider* et le réalisme déceptif convoyé par *Wanda* : le mythe perdure mais ne demande qu'à se fissurer. Ces premières atteintes doivent être interrogées : s'écarter d'une image libératrice du *road trip*, est-ce aussi s'éloigner du legs artistique (lequel, comme les films, ne connaît pas d'unité évidente) ? Afin de confronter dans leur réciprocité ces deux dimensions d'une même question, il nous faut quitter la route et explorer ses marges, à la rencontre des individus et des lieux traversés.

---

<sup>87</sup> David Lynch, cité par Peter Szendy in *L'archi-road movie, ou le routage des sens*, Montréal, Revue Intermédialités, n°19, 2012, p. 139.

## **II. La part du doute : accrocs périphériques et complications**

Notre réflexion s'est attardée sur la route en tant que base esthétique des films étudiés. Il sera beaucoup question, dans cette seconde partie, de rencontres et d'espaces annexes, ce qu'Anne Hurault-Paupe nomme le « *pan centrifuge* »<sup>88</sup> du *road movie*, au sens où les récits s'écartent de la voie principale. Ces espaces de bords de route (paysages, lieux de transit...) représentent un poumon narratif dans la mesure où ils engagent la rencontre et l'exploration de lieux nouveaux qui structurent les fictions. L'approche de l'Autre et de l'espace prolonge nos interrogations à propos de l'héritage venu d'autres arts, de la diversité des films du corpus et, bien sûr, du regard porté sur le pouvoir du *road trip*. Au-delà de la promesse initiale contenue dans la déprise et le trajet, le mythe de la route semble se lézarder à sa périphérie, dans un étrange consensus esthétique entre les œuvres.

### **1. La rencontre : les dynamiques contraires**

Pour Mikhaïl Bakhtine, le chronotope généré par la route apparaît comme un prolongement du thème de la rencontre, ce dernier servant « *de nœud à l'intrigue, parfois de point culminant ou de dénouement à l'histoire.* »<sup>89</sup> En élargissant le champ des possibles, la rencontre produit une dynamique complexe : au sein des films étudiés, si l'Autre provoque ou nourrit l'expérience du voyage, il est aussi une figure de l'inquiétude ou de l'échec.

#### ***1.1. La figure de l'invité : un cliché modulable***

Une figure catalyse toutes les possibilités de ce large éventail : celle du passager que l'on accueille spontanément dans sa « distance intime ». Tous les films du corpus proposent, sous une forme ou une autre, l'apparition dans la voiture d'une personne dont la parole ou les actes vont modifier le cours du récit. Modalité principale de cette figure de l'invité, l'autostoppeur représente un incontournable cliché du *road trip*. Dans *Easy Rider*, il est un élément clé de l'élan positif inhérent à la contre culture : on se doit d'aller vers

---

<sup>88</sup> Sa thèse titrée *Le Road movie : définitions, structures, antécédents et évolutions* (2006, Paris X – Nanterre) est ici citée par Marc Rosmini, *op. cit.*, p. 90.

<sup>89</sup> M. Bakhtine, *op. cit.*, p. 249.

l'autre, de s'enrichir de sa présence et de sa conversation. Le film relaie l'imaginaire du stéréotype rôdé « hippie-route-liberté » chanté par Jimi Hendrix dans *Highway Chile* en 1967 : « *Now you'd probably call him a tramp / But I know it goes a little deeper than that / He's a highway chile* ». <sup>90</sup> Dans la même veine, Dennis Hopper l'utilise comme outil narratif, point de liaison entre deux étapes : les motards embarquent un autostoppeur (fig. 28) qui les guidera vers sa communauté où tous séjourneront. L'enjeu sera de confronter les personnages principaux à une sorte de mise en œuvre de l'utopie communautaire dont les tentatives abondent à la fin des années 60. L'homme est affable et droit : seconde rencontre positive offerte par la route. D'un point de vue graphique, l'apparition de l'autostoppeur ajoute une puissante ligne de force verticale à une image dominée par la perspective. Elle est un hasard que les motards ne peuvent refuser, une épreuve heureuse sur un parcours initiatique. Plusieurs œuvres antérieures cultivent l'image de ce voyageur imprévu dont la personnalité colore le trajet. La célèbre photographie d'Inge Morath, sorte de contrechamp du photogramme d'*Easy Rider*, ajoute une part de réalité et relaie le point de vue de l'opérateur : l'autre comme une aventure provisoire et mystérieuse (fig. 29).



Fig. 28 : *Easy Rider* (D. Hopper)



Fig. 29 : *Hitchhikers on the road from Albuquerque to Gallup* (Inge Morath, 1960)

Dans les deux images, le cadrage donne à la rencontre un aspect inéluctable. De la même manière, *Sur la route* regorgeait de situations qui installaient l'auto-stop comme pratique de liberté dans l'iconographie de la route. De véhicule en véhicule, Sal Paradise se découvre et devine l'Amérique : « *La plus belle course de ma vie était sur le point de commencer : un camion, avec une plate-forme arrière, avec environ six ou sept gars vautrés dessus et les*

<sup>90</sup> « *Maintenant tu dirais sûrement que c'est un vagabond / Mais je sais qu'il est bien plus que cela / C'est un fils de l'autoroute* ». *Highway Chile* est une chanson écrite par Jimi Hendrix et parue en face B du troisième single de *The Jimi Hendrix Experience, The Wind Cries Mary*, en 1967.

conducteurs, deux jeunes fermiers blonds du Minnesota, qui ramassaient toute âme solitaire qu'ils trouvaient sur la route. »<sup>91</sup> Il noue des amitiés sur un camion lancé à toute allure au cœur du continent, tel un ancêtre de l'autobus des *Merry Pranksters*<sup>92</sup> (repassant le film de *Sur la route*, il accueille à son bord tous ceux qui souhaitent et peuvent partager l'expérience d'un voyage libertaire et halluciné). Voilà pour l'imagerie d'une confrérie bohème. Les *road movies* compliquent cette configuration idyllique en faisant surgir du bord de route d'autres clichés, plus troubles et ambigus. Par exemple, deux films du corpus intègrent au catalogue des rencontres la figure de l'autostoppeur homosexuel. Dans *Point Limite Zéro*, il apparaît sous les traits d'un couple qui agresse Kowalski après qu'il les a embarqués. Cette version négative s'annonce par une silhouette caricaturée (un homme en chemise rose) qui agite les bras, occupant une large moitié de l'écran. Quelques gros plans sur Kowalski disent son hésitation de taiseux solitaire. Il les expulsera sans ménagement. Cet épisode ne postule rien d'autre qu'une méfiance désormais de mise : deux ans après *Easy Rider*, les marginaux s'entredévorent, la solidarité ne va plus de soi. Dans *Macadam à deux voies*, le personnage de GTO prend en charge un cow-boy autostoppeur (Harry Dean Stanton). GTO lui sert ses boniments quand le cow-boy, faisant mine de s'assoupir, glisse une main sur sa cuisse. Le film se distingue encore par la répartie indifférente de GTO : « *C'est une course. Je n'ai pas le temps pour ça.* » Le cliché, à peine installé (d'autres *road movies* s'en serviront), est déjà désamorcé : l'homme n'est qu'un autostoppeur de plus sur la demi-douzaine que GTO prend à son bord et tous ont une fonction unique, celle d'alimenter la mythomanie du personnage. Le stéréotype de l'invité subit donc une sorte de déformation : le *road movie* consacre dans un premier temps une image idéalisée de la rencontre qui se dégrade sensiblement après *Easy Rider*, l'invité devenant un élément narratif plus équivoque.

### **1.2. La liberté des personnages féminins : un recommencement déceptif**

Dans un univers filmique dominé par des figures masculines, les rencontres féminines agissent comme les révélateurs d'une perte progressive de l'enthousiasme, voire d'un véritable sentiment d'échec, même quand on ne leur octroie qu'une place très

---

<sup>91</sup> J. Kerouac, *op. cit.*, p. 44.

<sup>92</sup> Les « Joyeux Lurons », nom de la bande de l'autobus qui, autour de Ken Kesey et Neal Cassady, parcourt l'Amérique sous LSD dans *Acid Test*, le livre de Tom Wolfe.

secondaire au sein du récit. C'est le cas en matière de sexualité : quand *Easy Rider* entretient l'idée d'un bonheur libre dans une scène de baignade avec des jeunes filles hippies (idée présente dans *Acid Test*), le Kowalski de *Point Limite Zéro* refuse les avances d'une beauté blonde nue sur sa moto. L'énergie se tourne désormais entièrement vers la route, le mouvement, et les haltes deviennent purement fonctionnelles.

Certains personnages féminins entrent dans le récit et le quittent de façon remarquable. Dans *Macadam à deux voies*, la Fille (elle n'est jamais nommée autrement) incarne un autre rapport au langage et une attitude plus active dans l'errance. Elle est énigmatique (on ne sait rien d'elle), mais guère plus que ses compagnons de route. Sa liberté de ton et son impatience tranchent avec l'apathie générale. Le Conducteur, amoureux, ressentira plus durement encore l'inanité de son propre mouvement quand elle partira. Avec elle, le film s'oriente souterrainement vers une histoire d'amour suggérée.



Fig. 30 et 31 : *Macadam à deux voies*. Apparition et disparition de la Fille. Agissant librement dans la profondeur du champ, elle révèle la passivité du Conducteur et du Mécano, incapables de la retenir.

C'est ainsi que Monte Hellman construit son récit, par touches allusives, sans jamais rien affirmer<sup>93</sup>. D'un point de vue narratif, la Fille représente donc le seul personnage à même d'envisager une fin : son apparition et sa disparition, reléguées dans la profondeur du champ, sont deux compositions typiques de l'incapacité des autres à agir dans *Macadam à deux voies* (fig. 30). Quand elle apparaît, elle se glisse dans la voiture des « héros » à leur insu, dans l'arrière-plan, alors qu'à l'intérieur le juke-box joue *Hit The Road Jack* de Ray Charles. « *Hit the road Jack and don't you come back no more...* »<sup>94</sup> : un conseil que les deux garçons seront bien incapables d'entendre. Elle se présente à eux comme une chance

<sup>93</sup> M. Ciment, *op. cit.*, p. 166.

<sup>94</sup> « *Prends la route Jack et ne reviens plus...* ». Composée par Percy Mayfield, la chanson est popularisée par Ray Charles en 1961.

objective de lutter contre l'indifférence généralisée. Opportunité aussitôt manquée : quand ils entrent enfin dans le véhicule, ils ne font aucun commentaire sur cette intrusion féminine et reprennent la route, imperturbables. La Fille, seule incarnation du pouvoir de choisir son destin, entre par effraction dans le récit et en sort d'elle-même après avoir dénoncé l'ennui ambiant... Quand elle part, un *point of view shot* épouse le regard du Conducteur, derrière la vitre d'un petit restaurant (fig. 31, page précédente). La Fille a simplement dit « *c'est nul* » et s'en est allée. Elle occupe la seule portion du cadre ouverte vers un ailleurs (la route, encore, modeste tâche grise). Le reste renvoie à l'absence de perspective du Conducteur (le feuillage envahissant le cadre achève de l'enfermer) et à la fiction qu'il est bien incapable de lui proposer (la voiture de GTO). Les regards perdus du Conducteur vers la profondeur du champ sont les rares indices d'une blessure intérieure et, après cette fuite, son expression se durcit. Seul personnage qui choisit son trajet, la Fille ne possède « *aucune dimension dérisoire* »<sup>95</sup>. Elle est passée de l'un à l'autre avec sérieux et sa disparition, dans le film, est aussi celle de l'Amour comme unique échappatoire. Cette utilisation de la profondeur de champ ajoute finalement un peu d'eau au moulin de la passivité du Conducteur. L'espace est lisible mais il est décidément incapable de s'y retrouver, d'y agir et d'y retenir la Fille, unique chance de fuir la torpeur.

Dans *Wanda*, le personnage principal est féminin, ce qui apporte une dimension particulière à ses rencontres, succession de déceptions et de drames : c'est sa propre trajectoire qui prend les traits d'un recommencement déceptif. Elle est un peu l'antithèse du personnage de la Fille, comme Joan Didion serait « l'anti-Tom Wolfe », très éloignée d'une liberté insouciance. Le parallèle va plus loin entre le film de Barbara Loden et le livre de Joan Didion, *Maria avec et sans rien* : les deux paraissent la même année (1970) et portent un désespoir qui renvoie à l'état d'esprit de leurs auteurs. L'une dit avoir traversé les années 60 « *à demi-morte* »<sup>96</sup>, l'autre comme « *une somnambule* »<sup>97</sup>. Wanda serait une version prolétaire de Maria qui ressent, comme elle, les signes et symptômes d'un immense désarroi. Voilà sa dérive ponctuée de rencontres dans lesquelles revient une constante : les bords de route sont le domaine des prédateurs masculins. Le film se construit ainsi sur le retour incessant d'épisodes dramatiques. Par trois fois, Wanda rencontre un homme, couche

---

<sup>95</sup> P. Bonitzer, *op. cit.*, p. 103.

<sup>96</sup> M. Ciment, *op. cit.*, p. 247.

<sup>97</sup> P.Y. Pétilion, *Histoire de la littérature américaine, op. cit.*, p. 405.

avec lui et se voit humiliée par lui (déconsidérée, laissée au bord d'une route, frappée ou victime d'une tentative de viol). La rencontre n'est plus qu'une boucle amère et violente, la reproduction désabusée des gestes d'un rituel social à sens unique. Les personnages féminins des *road movies*, globalement sous-utilisés (au sein du corpus), jouent donc un rôle original dans la configuration de la rencontre, révélant l'enfermement des hommes ou faisant d'eux des figures de l'oppression quotidienne.

### ***1.3. L'Autre et la peur : ennemis de l'intérieur***

L'itinéraire traumatisant de *Wanda*, parce qu'elle est une femme, sort de l'ordinaire du *road movie*. Les liens entre les arts révèlent plutôt des rencontres où dominent d'autres stéréotypes négatifs : la police et les *rednecks* incarnent deux violences distinctes alors que la figure du hippie, en se modifiant, traduit l'introspection inquiète d'une contre-culture essoufflée.

L'image du policier rencontré sur la route (*Point Limite Zéro*) ou lors d'une halte (*Easy Rider*, *Macadam à deux voies*) subit en général un traitement anxiogène. Tout en conservant l'artifice de la fiction, le *road movie* suit la ligne politique d'une jeunesse contestataire (à laquelle ses réalisateurs, d'une certaine manière, appartiennent) : la police incarne de manière systématique une violence institutionnelle dirigée avec force contre les « héros » de la route. Le cinéma relaie ici une imagerie largement travaillée durant les années 1960 par le photojournalisme, la littérature<sup>98</sup> ou la chanson contestataire<sup>99</sup>. La police des petites villes traversées se décline dans les *road movies* selon trois modalités différentes. Composée de benêts autoritaires, elle est, dans *Easy Rider*, une rencontre ponctuelle avec l'intolérance officielle (les motards sont jetés en prison pour avoir « perturbé un défilé de majorettes ») et permet au récit de s'attarder dans un lieu clé : dans cette cellule s'opère la rencontre avec Hanson, avocat utopiste et alcoolique. Autre choix : Richard C. Sarafian fait de la police une « rencontre permanente », armada impitoyable qui surgit à tout moment sur la route, *Point Limite Zéro* pouvant ainsi se voir comme un film de traque écrit du point de vue de la proie. Cela relie le film de Sarafian à la tradition des films

---

<sup>98</sup> *Acid Test*, le roman de Tom Wolfe, abonde en anecdotes racontant les multiples contrôles et opérations de police auxquels les occupants du bus bariolé doivent se soumettre.

<sup>99</sup> Voir à ce sujet l'ouvrage de Yves Delmas et Charles Gancel, *Protest Song. La chanson contestataire dans l'Amérique des sixties*, Marseille, Ed. Le Mot et le Reste, coll. « Attitudes », 2012.

de poursuite tout autant qu'à un dénigrement de la police propre à la période étudiée. Par exemple, le roman-reportage *Las Vegas Parano, road trip* halluciné écrit par Hunter S. Thompson la même année 1971, relate de nombreux contrôles de police et va même jusqu'à proposer une sorte de méthode pour les surmonter : « *Laissez-le se calmer. Il voudra parler le premier : laissez-le dire son mot. Il aura la cervelle agitée : il se peut qu'il se mette à baragouiner ou même à sortir son revolver. Laissez-le sortir tout le paquet ; gardez le sourire...* »<sup>100</sup> Cette figure du policier comme menace principale et permanente relève donc d'un stéréotype des récits associés à la contre-culture. Enfin, *Macadam à deux voies* explore une troisième possibilité : la police n'y est qu'une présence diffuse et peu inquiétante, les personnages redoutant des uniformes qui se montrent bien peu. Cela donne lieu à une longue séquence lors de laquelle il faut changer sous la pluie les plaques des voitures pour berner cette menace invisible. Le film désamorce là un cliché supplémentaire.

Les années 1960 se découvrent une autre figure à haïr, celle du *redneck*, « *vision dégénérée du cowboy* »<sup>101</sup>, paysan pauvre, inculte et souvent violent du Sud des Etats-Unis. Le personnage envahit littéralement le cinéma américain à la période qui nous intéresse<sup>102</sup> et les *road movies* s'en emparent, livrant de ces laissés-pour-compte des versions pour le moins inquiétantes. Les personnages principaux étant souvent des jeunes identifiés par leur allure comme des hippies, leur traversée de l'Amérique profonde active à chaque fois cette confrontation. *Easy Rider*, le premier, établit un lien entre le *road trip* et celui que Maxime Lachaud désigne comme « *le refoulé de l'Amérique.* »<sup>103</sup> Tout dialogue avec le *redneck* est inenvisageable tant il est mu par une extrême agressivité à l'égard des motards qui font halte dans son environnement. L'avocat Hanson avait pourtant mis en garde le personnage joué par Peter Fonda : « *Ne dites pas aux autres qu'ils ne sont pas libres, ils vous tirent dessus pour prouver qu'ils le sont* ». À ce moment du récit, le film prend une dimension presque documentaire du fait du dispositif choisi. En effet, dans la séquence où les motards s'arrêtent dans un petit restaurant, ceux qui « jouent » les *rednecks* ne sont pas des acteurs mais des locaux à qui Denis Hopper avait demandé de « *décharger toute l'aversion que*

---

<sup>100</sup> Thompson, Hunter. S. *Las Vegas Parano*, Paris, Ed. Folio, 1994 (première édition : 1971), p. 132.

<sup>101</sup> B. Benoliel et J. B. Thoret, *op. cit.*, p. 110.

<sup>102</sup> Voir le livre de Maxime Lachaud, *Redneck Movies, ruralité et dégénérescence dans le cinéma américain*, Pertuis, Ed. Rouge Profond, 2014, p. 12.

<sup>103</sup> *Ibidem*, p. 13.



leur inspirait la bande de hippies qui débarquait chez eux »<sup>104</sup> (à savoir l'équipe du tournage). Il en résulte un déchainement verbal, effrayant et très réaliste, que le scénario finalisera par le massacre des « intrus » en pleine nuit : l'Amérique des pionniers, fantasmée par Wyatt, se dissout brutalement dans la rencontre avec l'Autre. La littérature américaine<sup>105</sup> était déjà parsemée de ces personnages binaires mais usait de tonalités fort différentes pour les caractériser. Ils apparaissent sous la plume de Kerouac comme des gars simples et rassurants, à l'instar de ces jumeaux qui prennent à leur bord tous les vagabonds de la route : « le plus jovial, le plus serein couple de péquenots bien balancés qu'on puisse jamais espérer voir. »<sup>106</sup> Tom Wolfe les présente au contraire comme une sourde menace sous les traits d'un pompiste du Mississippi qui, observant les *Merry Pranksters* avec méfiance, lâche : « Pas étonnant qu vous soyez tellement plein d'macaques, en Californie »<sup>107</sup>. Mais le film de Dennis Hopper, en allant si loin dans l'hostilité irrationnelle (seul l'allure des motards leur vaut d'être frappés et, plus tard, abattus) propose une vision manichéenne du *redneck*, représentant ultime d'une violence non-institutionnelle. Plus généralement, le *road movie* fera de cette figure une image des blocages de la société américaine, jouant souvent cette carte avec une certaine subtilité : les garçons de *Macadam à deux voies* ont beau se promener en pays hostile (des petites villes inquiétantes et « quelques faciès anxigènes »<sup>108</sup>), l'action n'explose jamais et les personnages ne sont présentés ni comme des rebelles, ni comme les victimes de « vilains » *rednecks*.

Il apparaît nécessaire de questionner l'image du hippie, autre type de rencontre qui imprègne les films du corpus. Ils héritent d'une iconographie et une littérature si abondantes que la parcourir serait fastidieux (*Acid Test* est un exemple assez représentatif d'une euphorie largement diffusée). Si nombre de personnages secondaires des *road movies* nourrissent le stéréotype du hippie accueillant et inoffensif, les films participent aussi à l'éclosion d'un doute sur la nature et l'unité du « Mouvement ». *Easy Rider* propose ainsi, dans la quête existentielle de Wyatt, une nuance révélée par son attitude au contact d'une

---

<sup>104</sup> M. Rosmini, *op. cit.*, p. 29.

<sup>105</sup> Il est à noter que les photographes de la route proposent peu de ces portraits spécifiques de *rednecks*, malgré une riche documentation des petites villes américaines.

<sup>106</sup> J. Kerouac, *op. cit.*, p. 44.

<sup>107</sup> T. Wolfe, *op. cit.*, p. 134.

<sup>108</sup> P. Bonitzer, *op.cit.*, p. 102.

communauté agricole « *telle qu'elle a fleuri dans les États-Unis des années 70.* »<sup>109</sup> Des hippies, silencieux, têtes baissées, ensemencent de manière très ritualisée une terre aride et désolée. Peu après, ils se lancent dans une prière collective pour la qualité et la quantité de leur récolte. Ils sont assis, formant un cercle au milieu duquel est placée la caméra. Celle-ci, dans un lent panoramique à 360°, dévoile des visages sérieux et fatigués tandis que des pleurs d'enfants, hors-champ, ajoutent à l'amertume de la scène. Peter Fonda (Wyatt), dans cette communauté, sera filmé bord cadre, comme isolé du groupe. Personnage individualiste, il s'obstine à reprendre la route, ayant reconnu, « *sous une apparente liberté, les prémices de l'ordre d'une organisation sociale* »<sup>110</sup>. Le film, attaché aux aspects festifs du mouvement hippie, prend *in fine* ses distances avec l'utopie communautaire. *Point Limite Zéro* ira plus loin dans le refus. Kowalski, guidé par un vieux chasseur de serpents en plein désert, rencontre une communauté hippie dirigée par Jessie Hovah, gourou agressif qui jette vers la caméra des crotales dont il n'a plus besoin. Il est présenté par le vieil homme comme « un sale type » menant un groupe qui « n'aime pas les étrangers ». La contre-culture, supposée dénoncer la violence, se voit dévoyée par l'endoctrinement et incarne une menace : le film est tourné en 1971 et les illusions se sont évanouies dès 1969 avec l'assassinat, un mois après la sortie d'*Easy Rider*, de Sharon Tate et quatre autres personnes par la « famille » Manson. En 1971 également, Jim Morrison chante *Riders On The Storm*, sa dernière chanson enregistrée avec les Doors, oraison funèbre à la légèreté du trajet : il transforme le personnage de l'autostoppeur en prédateur des routes (« *There's a killer on the road, his brain is squirming like a toad* »<sup>111</sup>). En réalité, les films du corpus se situent davantage dans un effet d'oscillation entre un regard bienveillant sur les individualités et leur méfiance grandissante à l'égard des groupes. Il y a là, néanmoins, le signe fort d'une perte de croyance, le mal surgissant de l'intérieur, « *à l'endroit de la dissidence elle-même.* »<sup>112</sup>

---

<sup>109</sup> Goldman, Annie. *L'Errance dans le Cinéma contemporain*, Paris, Ed. Henri Veyrier, 1985, p. 36.

<sup>110</sup> *Ibidem*, p. 36.

<sup>111</sup> « *Il y a un tueur sur la route, son cerveau se convulse comme un crapaud* »

<sup>112</sup> Degenève, Jonathan. « Le Mal (re)vient de l'Intérieur, ou la portée contre-culturelle du Nouvel Hollywood », in Olivier Penot-Lacassagne et Christophe Bourseiller (dir.), *Contre-Cultures !*, Paris, Ed. CNRS, 2013, p. 273.

#### 1.4. La place des anonymes : silhouettes des bords de route

Les *road movies* composent enfin avec un goût prononcé du portrait, celui des anonymes postés au bord des routes, ceux avec lesquels les personnages n'entretiennent aucune interaction. Leurs expressions brèves et figées constituent des pauses dans le récit et lui injectent un certain degré d'universalité (silhouettes représentatives de la « portion de société » traversée par la route). Ils sont le sujet de prédilection de la photographie américaine qui regorge de ces visages croisés lors de travaux itinérants. Dans les deux arts une tendance domine, celle d'une perplexité immobile. Robert Frank, de nationalité suisse, s'était attiré les foudres des conservateurs en produisant des photos qui, sans souci du « beau », fragilisaient le mythe du rêve américain et s'attardaient sur l'envers du décor : paysages plombés et regards perdus, drapeaux américains en lambeaux, citoyens minuscules à côté de leur voiture...



Fig. 32 : *Alabama* (Jacob Holdt, 1971)



Fig. 33 : *La Balade sauvage* (T. Malick)



Fig. 34 : *Point Limite Zéro* (R.C. Sarafian)

L'approche réaliste devait plaire à Kerouac qui écrit en préface de *The Americans* : « Ces figures ne font pas de proclamations ni de commentaires, ni ne disent autre chose que "voilà notre façon d'être dans la vie réelle et si vous n'aimez pas ça, je ne veux pas le

*savoir" (...)* »<sup>113</sup> Un autre Européen roulant aux Etats-Unis, Jacob Holdt, documenta lui aussi cette réalité démunie et amère, témoignant d'une population précaire et rétive au changement. Sa photographie *Alabama* (fig. 32, page précédente), prise en 1971, est un écho contemporain de plusieurs visages aperçus dans les films du corpus. Cette femme de 87 ans accrochée à son arme l'avait prié de l'emmener à Phoenix, Arizona, où elle comptait se rendre pour mourir. Sachant qu'elle ne reviendrait pas, elle refusait pourtant que des Noirs puissent emménager dans sa maison. Elle tint fermement son revolver durant tout le trajet, effrayée par la barbe et les cheveux longs de son chauffeur<sup>114</sup>. Les *road movies* recèlent nombre de ces figures dont la vie suit son cours au cœur du décor, parallèle à celle des héros mais plus mystérieuse. Par exemple, Terrence Malick insère dans *La Balade sauvage* une séquence où la voix *off* de Holly commente le tapage produit dans tout le pays par la cavale des amants criminels. Des silhouettes font alors irruption à l'écran comme des vignettes éphémères. L'une d'elles représente un homme armé d'une faux (fig. 33, page précédente), prêt à se défendre derrière la grille de sa maison, symbole funeste de la tragédie en cours et d'une Amérique repliée sur elle-même. La teinte sépia donne à l'image un caractère fantomatique, version quasi fantastique du cliché de Jacob Holdt. Autre regard désabusé, l'ouverture de *Point Limite Zéro* s'attarde sur les habitants d'une petite ville envahie par la police et les médias : il s'agit d'arrêter Kowalski (dont l'histoire nous sera contée par le long *flashback* qui constitue l'essentiel du film). Des badauds hagards observent, décontenancés, le spectacle de bulldozers obstruant la chaussée pour bloquer le fugitif. Ils semblent accablés d'une mélancolie mise en perspective par un plan : le même homme au chapeau, en sueur, (fig. 34, page précédente) sera filmé de dos, face aux lents bulldozers. Le contre-jour assombrit alors l'intérieur de la maison et forme un cadre noir dans l'image, clin d'œil moderne à l'ouverture de *La Prisonnière du désert / The Searchers* (John Ford, 1956). Les cow-boys sont fatigués et transpirants, extérieurs au récit comme au spectacle d'une modernité qui les dépasse. D'ailleurs, Kowalski, comme Wyatt dans *Easy Rider*, trouve une aide ponctuelle auprès de marginaux mais les populations vivant au bord des routes leur sont indifférentes ou hostiles : leurs quêtes se sont métamorphosées en

---

<sup>113</sup> Kerouac, Jack. Préface du livre *Les Américains* (Frank, Robert. Lausanne, Ed. Delpire, 1958-59), p. 6.

<sup>114</sup> D. Campany, op. cit., p. 160. C'est Jacob Holdt lui-même qui raconte l'histoire de cette photographie.

« voyage au pays d'un peuple devenu fantôme. »<sup>115</sup> Les trois images disent le vertige d'une population saisie sur son seuil par le passage de l'étranger.

L'Autre, dans ces *road movies*, incarne souvent celui qui ralentit le trajet ou s'y oppose et, par son action, la route n'est plus seulement ce qui agrège les individus mais aussi ce qui les éloigne les uns des autres. Les films empruntent beaucoup à une iconographie qui leur préexiste et recyclent des stéréotypes, qu'ils compliquent, ou en génèrent de nouveaux. Il y subsiste encore un parfum léger (l'autostoppeur hippie, la Fille dans *Macadam à deux voies*...) mais le thème de la rencontre subit *in fine* la domination de ce que Pauline Kael a nommé une « vision paranoïaque »<sup>116</sup> de l'Amérique profonde, une réponse violente aux questions existentielles des personnages.

## **2. Une relation trouble aux paysages**

La question de la route et de ses abords est profondément liée à celle de la dialectique ville / nature. Quand bien même la destination finale se nomme La Nouvelle Orléans (*Easy Rider*), San Francisco (*Point Limite Zéro*) ou Washington (*Macadam à deux voies*), les *road movies* quittent les métropoles et s'achèvent souvent avant d'y parvenir. Leurs récits subissent ainsi une attraction majeure depuis les villes vers les zones dépeuplées, appel qui évoque l'expérience visuelle et poétique faite par le jeune Jean-Paul Sartre des avenues de Manhattan en 1946 : « ... ce sont des routes nationales. Dès que vous mettez le pied sur l'une d'entre elles, vous comprenez qu'il faut qu'elle file jusqu'à Boston ou Chicago. Elle s'évanouit hors de la ville et l'œil peut presque la suivre dans la campagne. (...) Au cœur de la cité, vous êtes au cœur de la nature. »<sup>117</sup> Les personnages des *road movies* ne s'épanouissent pas au « cœur de la cité », suivant en cela un itinéraire hérité d'autres arts : aimantés par les routes, ces espaces de liaison, ils côtoient ou pénètrent des paysages avec lesquels les films entretiennent des rapports singuliers. Les paysages extraordinaires attirent peu les voyageurs photographes<sup>118</sup> mais les *road movies* en sont

---

<sup>115</sup> B. Bénoliel et J. B. Thoret, *op. cit.*, p. 183.

<sup>116</sup> Kael, Pauline. *Chroniques Américaines*, Paris, Ed. Sonatine, 2010, p. 37.

<sup>117</sup> Sartre, Jean-Paul. *Situation III : Lendemain de guerre*, Paris, Ed. Gallimard, 1964, p. 121.

<sup>118</sup> D. Méaux, *op. cit.*, p. 93.

moins détachés. Si certains connaissent la tentation de fixer le trajet dans un décor de western, d'autres brisent le mythe et rejettent la beauté.

### ***2.1. Épuisement de la nostalgie fordienne***

Dans sa perspective idéalisée de la route, *Easy Rider* accorde une place particulière aux paysages qui l'entourent. La nature est magnifiée, référence à des lieux identifiés du cinéma hollywoodien. Ainsi, le flamboyant coucher de soleil sur Monument Valley s'étale comme un rappel supplémentaire d'une Amérique « éternelle », celle des pionniers, vers laquelle espère rouler le personnage de Wyatt (bien que son voyage le mène de l'Ouest vers l'Est, comme à rebours vers le passé). Et, à l'effet clip évoqué précédemment, s'ajoute un usage répété du *lens flare* (aberration optique liée à une diffusion parasite de la lumière dans l'objectif) qui contribue davantage encore à la déréalisation et à la mythification des lieux. Dennis Hopper creuse les liens qui unissent profondeur du champ et profondeur du temps, devançant par l'image les mots de Jean Baudrillard : « *Monument Valley, c'est la géologie de la terre, c'est le mausolée des Indiens et c'est la caméra de John Ford.* »<sup>119</sup> Un des enjeux du film réside dans le surgissement des hippies au sein de la carte postale du cinéma fordien, leur quête prenant l'allure d'une exploration moderne de l'Amérique. Pourtant, au fil de leur trajet, la nature perd de sa grandeur en même temps que la quête s'affadit : ils quittent les paysages du western et, lentement, les bords de route, ruraux ou quasi industriels, se font plus anonymes, impersonnels.

La composition du cadre, dans *Electra Glide In Blue*, intègre le personnage principal au paysage en fonction de son parcours personnel, de son état d'esprit. Johnny, policier justicier obsédé par la loi, sillonne sur sa moto les routes de Monument Valley en verbalisant hippies, inspecteur de police ou vétéran du Vietnam : une actualisation assermentée du *lonesome cow-boy*. Nous avons vu que le cadre, au début du film, l'avait morcelé. Après la « recomposition » du personnage, J.W. Guercio privilégie, pour l'extérieur, les plans d'ensemble ou généraux, majestueux et assez lents. Johnny évolue aisément dans ce décor mythique, valorisé par la progression de son enquête et sa promotion (il a quitté l'uniforme du motard pour revêtir celui d'un inspecteur avec bottes et Stetson). Mais, au fil de ses échecs, le récit détruira ses illusions et les citoyens, policiers

---

<sup>119</sup> J. Baudrillard, *op. cit.*, p. 69.

comme hippies, se révéleront être des communautés cupides, corrompues et violentes. Les plans se font alors plus courts et le cadre se resserre à nouveau, isolant Johnny : nous cheminons peu à peu avec lui vers l'idée qu'une part vitale de l'Amérique implose (la communauté, rejetée hors-champ). Le film, dans cette déception, joue subtilement du rapport au paysage en rouvrant largement le cadre dans sa dernière partie. Désespéré, le personnage gravite au crépuscule autour des reliefs tourmentés de Monument Valley, cherchant sa place dans une image originelle du mythe.

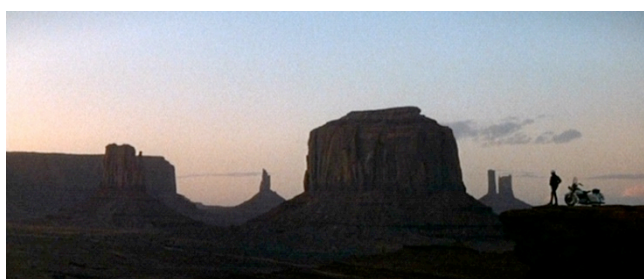


Fig. 35 et 36 : *Electra Glide In Blue* : le personnage rejeté et enfermé dans un paysage fordien

Mais Johnny a perdu ses repères et un long panoramique le découvre, minuscule, au sein d'un paysage qui l'écrase et le rejette (fig. 35). Dans la séquence finale, un surcadrage (la vitre arrière d'un minibus de hippies) l'enferme dans la cellule d'un décor devenu l'unique survivance de son fantasme d'Amérique (fig. 36). Le voilà aux côtés de John Wayne s'en retournant aux paysages de l'Ouest à la fin de *La Prisonnière du désert*. Si le *road movie* se laisse tenter, comme J. Kerouac et R. Frank, par « *ce long coup de la route (...) filant en flèche éperdue dans les immensités d'une Amérique à-ne-pas-le-croire* »<sup>120</sup>, il finit par ne conserver d'une nostalgie fordienne qu'un décor figé où l'individu s'égare.

## ***2.2. Le refus de la beauté : paysages démythifiés***

Les paysages des bords de route sont sans doute pittoresques (au sens où ils sont dignes d'être peints et montrés) mais n'engagent pas forcément l'art dans un rapport de contemplation de la beauté. Les *road movies*, comme d'autres œuvres, s'attardent ainsi sur les qualités infra-ordinaires de lieux très éloignés des paysages mythiques déployés par *Easy Rider*. Dans *Macadam à deux voies*, Monte Hellman ne souhaitait ni « *montrer un*

<sup>120</sup> J. Kerouac, préface du recueil *The Americans* de Robert Frank, *op. cit.*, p. 5.

*paysage pour sa beauté seule, ni la mettre en valeur* »<sup>121</sup>. Il en propose au contraire une version neutre et répétitive (il est difficile d'identifier des lieux sur l'itinéraire presque anonyme des personnages). Les paysages du film se ressemblent tous plus ou moins, bien que Hellman s'en défende<sup>122</sup>, et constituent un défilé « *primitif et infini* »<sup>123</sup>. Les routes, finalement, sont quelconques. « *Où qu'ils aillent, ils sont dans cette voiture et cette voiture est leur monde, peu importe l'État où ils se trouvent* »<sup>124</sup> : Monte Hellman confirme ici que, pour la représentation des paysages (comme pour bien d'autres aspects), l'indifférence prime, même si cela n'empêche pas la précision (le cinéaste nous renvoie à l'exactitude, dans les États traversés, des plaques minéralogiques<sup>125</sup>). Il rejoint d'une certaine manière la reproduction dépassionnée des paysages américains peints par Allan D'Arcangelo.

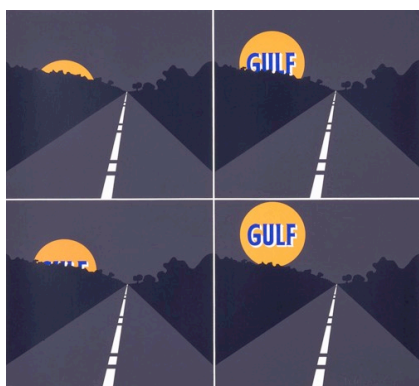


Fig. 37 : *June Moon* (Allan D'Arcangelo, 1963) : paysage démythifié du *pop art*



Fig. 38 : *Macadam à deux voies* : paysages indifférents

Ce dernier enlève aussi toute vitalité au trajet en tant qu'aventure : la route elle-même n'est plus qu'un univers artificiel, un ruban traversant des zones répétitives où le mythe tourne à vide. La déprise n'a pas lieu et l'attente d'une nouveauté est déçue par le paysage. Ainsi, *June Moon* (fig. 37) se compose de quatre cadres distincts qui correspondent à plusieurs stades du déplacement d'un automobiliste, rappelant ainsi « *le modèle séquentiel du cinéma.* »<sup>126</sup> Cette méthode porte en elle une valeur filmique, capable de montrer, même

<sup>121</sup> M. Ciment, *op. cit.*, p. 164.

<sup>122</sup> *Ibidem*, p. 164.

<sup>123</sup> J.B. Thoret, *op. cit.*, p. 124.

<sup>124</sup> M. Ciment, *op. cit.*, p. 164.

<sup>125</sup> *Ibidem*, p. 164.

<sup>126</sup> Dufrière, Thierry. « On the road again, notes sur un thème de l'art américain », in Cahiers de Médiologie, N°2, Paris, 1996, p. 177.



partiellement, le mouvement et la durée. Les aplats sombres (le ruban d'asphalte, le ciel et les arbres) n'accrochent pas l'œil mais révèlent un regard lassé que seule la lune rehausse, enseigne inattendue d'une compagnie pétrolière. Plus largement, cette œuvre s'inscrit dans une critique par les *pop artists* d'un bord de route « colonisé par la banalité »<sup>127</sup>, selon les mots de Thierry Dufrêne. Monte Hellman, pour sa part, systématise un procédé d'indifférence. Lorsque nous apercevons un paysage dans *Macadam à deux voies*, il est immédiatement « effacé » par le mouvement d'une voiture cadrée au centre et suivie par un panoramique (fig. 38, page précédente). Elle vient de la gauche et, afin de la garder dans le champ, la caméra pivote vers la droite : procédé anodin mais répété qui banalise le décor. Il ne s'agit pas, comme D'Arcangelo, de déplorer une transformation du paysage, mais de l'ignorer en affirmant l'idée que seuls comptent les personnages, enfermés volontaires dans leur véhicule.

Barbara Loden s'oppose, davantage encore, à une représentation romantique des paysages américains. Elle s'inscrit, d'un point de vue esthétique, dans la continuité du réalisme sans compromis d'une majorité des photographies du livre *The Americans*. Le film s'ouvre par un panoramique circulaire, exposition des lieux où vit Wanda : une colline, mélange de terre et de charbon occupe les deux tiers inférieurs du cadre. La caméra filme ensuite une maison misérable dominée par les cheminées d'une usine, la bande-son se réduisant au bruit des camions creusant le sol. C'est le matin et, à l'intérieur, des gens s'agitent déjà, des enfants pleurent. Wanda n'appartient pas vraiment à ce monde, elle qui émerge sans conviction d'un mauvais sommeil sur le canapé de la pièce à vivre. Nous sommes passés de l'environnement du personnage à son espace intime et le cadre, comme un étau, s'est resserré autour de Wanda. Elle regarde alors par la fenêtre et ce *point of view shot* contient tout l'univers qui est le sien au début du film (fig. 39, page suivante) : une route surplombée par un versant noir et un pan étroit de ciel fade au-dessus des engins portant le charbon. Il existe une convergence forte entre ce plan et une photographie de Robert Frank prise dans la ville minière de Butte, Montana, *View From Hotel Window*. Vues subjectives du réel (Barbara Loden a dit combien ce film était autobiographique), à peine filtrées par les mêmes rideaux sales voilant le regard de celui qui observe. Mêmes jours gris et humides que dévorent le noir du charbon, même absence d'ouverture. Si la

---

<sup>127</sup> *Ibidem*, p. 179.

présence de la route débouche un peu l'horizon sur la photo de R. Frank, les toits plats s'écrasent dans un paysage sur le point de s'effondrer.



Fig. 39 : *Wanda*, le paysage-obstacle



Fig. 40 : *View from hotel window* (Robert Frank, 1957)

Dans *Wanda* en revanche, point d'échappatoire : les cris des enfants accompagnent le mouvement des camions, il n'y a rien d'autre à voir ou à entendre. En dressant un mur noir sur l'écran, le film va encore plus loin : nous apprendrons qu'une route annexe, boueuse, passe à cet endroit, zone confuse où se mêlent espace privé et asservissement par le travail. Le paysage du *road movie* se dévoile dans sa version la plus dégradée et fonctionnelle, une ville minière de Pennsylvanie où prendre la route est un réflexe de survie. On pourra objecter qu'il s'agit là du paysage à fuir, celui par qui la déprise arrive, déclencheur nécessaire du récit. Pourtant, Barbara Loden ne lui propose aucun contrepoint : *Wanda* errera dans des paysages neutres et ternes qui, d'une façon ou d'une autre, la renverront à l'immobilisme du décor initial.

### 2. 3. *L'illusion du refuge : la nature dans La Balade sauvage*

S'il est un film du corpus qui travaille la question de la nature (davantage, au fond, que celle du paysage), c'est évidemment *La Balade sauvage* de Terrence Malick. Après que la maison du père de Holly a brûlé, c'est le début d'une errance, du Texas au Montana. À peine les personnages sont-ils montés en voiture que la jeune fille avoue sa fatigue. Plusieurs fois elle soupirera, peu concernée par les promesses du départ. Holly est lasse et le film s'anime d'une question centrale très différente de celle du déplacement : comment se créer un espace de vie idéal au sein d'une terre hostile ? Dès lors le trajet compte peu, moins que les lieux parcourus. Optant pour les habits du conte, Malick donne au montage

les vertus du sommeil réclamé par Holly : un fondu enchaîné transporte les jeunes amants, depuis la route vers le refuge qu'ils s'inventent près de la rivière (fig. 41). Dans l'ellipse du fondu, la masse grise du macadam devient lentement une eau agitée pour aboutir à un travelling circulaire autour d'un arbre mort charrié par le fleuve. La voix *off* de Holly, enchantée par le paysage, murmure posément : « *We hid out in the wilderness, down by a river, in a grove of cottonwoods. We built our house in the trees, with tamarisk walls and willows laid down to make a floor...* »<sup>128</sup>.



Fig. 41 : *La Balade sauvage* (T. Malick) : un fondu enchaîné porte les fugitifs vers leur refuge

La poésie des mots se mêle à celle des images : le vocabulaire a la précision d'un souvenir vif (« *grove* », « *tamarisk* », « *willow* »), la structure est répétitive (le pronom « *We* » lance chaque nouvelle phrase) et la douceur des sonorités accompagne le mouvement de l'eau (le retour du « *w* » de « *wilderness* », « *woods* », « *walls* »). Si les meurtres s'accumulent avec une effrayante simplicité, l'arrivée dans ce refuge naturel s'effectue tout aussi aisément par le biais du montage et du son. Les amants vivent un temps dans la forêt, construisent une cabane et y mènent une existence « sauvage ». Dans ce havre, le point de vue de Holly pénètre l'environnement comme dans un songe et cherche à nouer une relation neuve (originelle) à son contact. Le film se focalise sur les phénomènes perceptifs qu'offre la beauté de la nature à l'œil étranger : le bruissement des feuilles, des inserts montrant des animaux sauvages, le mouvement de l'eau... Le son n'est pas en reste : pour Holly, la caresse du vent dans les arbres évoque des esprits qui murmurent, pensée animiste portée par la musique fantastique de Carl Orff. Et la *voix off*, pure, neutre et indifférente, poursuit

<sup>128</sup> « *Nous nous sommes cachés dans une région déserte, près d'une rivière, dans un bosquet de peupliers. Nous avons bâti notre maison dans les arbres, avec des murs en tamaris et des branches de saule pour seul plancher.* »

cette mise à distance du monde extérieur, le monde des humains. Malick capte la beauté des lieux en même temps qu'il explore la relation des amants à la nature. La rupture se fait par le langage : la voix blanche de Holly décrit l'enchantement de la nature comme un isolement magique, « *comme si tout le monde était mort et enterré* ». Ces derniers mots disent le décalage entre l'innocence et la monstruosité du personnage : pour Holly, comme l'écrit Ariane Gaudeaux, « *la véritable solitude n'est possible que par la mort des autres êtres humains.* »<sup>129</sup> Le caractère illusoire de ce petit paradis surgira brutalement du montage. Des chasseurs de prime les retrouvent et, lorsque le couple s'enfuit, deux travellings sont juxtaposés : Kit court vers la gauche et Holly vers la droite. Si « *la peur sépare les êtres* »<sup>130</sup>, ces mouvements contraires rompent avec l'harmonie précédente et mettent aussi un terme à la chimère d'un sommeil protecteur au creux du paysage.

En ce qui concerne le paysage, trop vaste et varié, les *road movies* des années 70 empruntent des directions diverses, voire opposées, et n'autorisent que des rapprochements ponctuels avec des œuvres contemporaines issues d'autres arts (même si *La Balade sauvage* unit les images, les mots et la musique dans une même poésie et que l'on trouve un certain nombre de descriptions dans les romans, notamment celles faites par Sal Paradise dans *Sur la route*). Les constructions humaines des bords de route constituent, de ce point de vue, un terreau plus fertile.

### **3. Lieux de transit : la répétition, l'ennui et le changement**

Les itinéraires des personnages de *road movies* passent tous par des espaces intermédiaires, sites disséminés le long de la route et dévolus à des actes rituels : le repos (les *motels*), le ravitaillement (les *diners*) ou la poursuite du trajet (les stations service). Incontournables et normés, ils font l'objet de développements narratifs nouveaux : si les arrêts peuvent être logiques et inertes, ils bénéficient parfois d'un « *gain dramatique* »<sup>131</sup> matérialisé par une rencontre, une décision... Leur impact esthétique affecte la peinture, la

---

<sup>129</sup> A. Gaudeaux, op. cit., p. 58.

<sup>130</sup> *Ibidem*, p. 65.

<sup>131</sup> J. Brasebin, op. cit., p. 169.

photographie et, dans le même temps, irradie nombre de *road trips* littéraires. Cette intermédialité est le signe de sentiments communs qui répondent, pour les personnages des films, aux noms de répétition, ennui, inertie ou fuite.

### 3.1. Une esthétique de la répétition

L'anthropologie, sous la plume de Marc Augé, range ces espaces dans la catégorie des « non-lieux », vides d'identité et de relations entre les êtres, sujets à l'uniformité, à la répétition et « *promis à l'individualité solitaire, au passage, au provisoire et à l'éphémère.* »<sup>132</sup> Jean Baudrillard les identifiait comme les archétypes d'une culture de masse standardisée, incarnations d'une Amérique réduite à « *un gigantesque hologramme* »<sup>133</sup>, chacun d'eux véhiculant un air de déjà-vu et contenant dans sa banalité une information sur la totalité de la civilisation nord-américaine... Définitions peu engageantes mises en images et en son dans l'univers du *road movie*. En effet, cette logique de dépersonnalisation des lieux liés à l'automobile est travaillée par les films, même si elle n'est jamais totalement aboutie : la perte d'identité reste une « *polarité fuyante* ». <sup>134</sup> Par exemple, une employée souriante (*Point Limite Zéro*) ou acariâtre (*Cinq Pièces Faciles*), des clients agressifs (*Easy Rider*) coloreront un espace neutre d'un semblant d'identité. C'est précisément pourquoi, d'un point de vue narratif, ils permettent aux personnages d'engager des ébauches de conversations ou des rencontres et de se confronter chaque fois à un univers sédentaire, hors-véhicule. Ce sont donc des motifs à même de faire émerger la présence autant que l'absence des personnages au monde qui les entoure. Par exemple, le trajet de Wanda la guide en permanence vers ces non-lieux qui ponctuent sa boucle personnelle dans la répétition des mêmes espaces fades et des mêmes événements. Une des réussites du scénario est de construire un personnage sans imagination qui se meut aisément dans ces univers impersonnels : Wanda effectue avec plaisir les gestes du client des commerces de bord de route. Elle y connaît pourtant l'humiliation, abandonnée par un amant de passage devant un snack collé à la route (fig. 42 A). Mais, dans le duo qu'elle forme avec Mr Dennis, elle est la seule à éprouver les joies stéréotypées de la

---

<sup>132</sup> Augé, Marc. *Non-lieux, introduction à une anthropologie de la surmodernité*, La Librairie du XXe siècle, Paris, Ed. Seuil, 1992, p. 101.

<sup>133</sup> J. Baudrillard, *op. cit.*, p. 33.

<sup>134</sup> M. Augé, *op. cit.*, p. 102.

consommation dans les lieux associés à l'automobile : elle mange goulument dans les *diners* (fig. 42 B) et joue à la cliente épanouie sur le parking d'un supermarché (fig. 42 C). Lui, souvent filmé en amorce, le regard dirigé vers elle, se cantonne dans ces lieux à l'observation d'une femme résignée au simulacre. Ces espaces répétés sont en réalité le théâtre d'une incapacité à inventer sa vie. C'est d'ailleurs sur un parking que Wanda s'évalue elle-même dans l'existence comme au bas d'une échelle marchande : « *Je ne vauz rien* » (fig. 42 D). Elle se trouve acculée, tant par le questionnement de Mr Dennis que par la composition du cadre, coincée entre l'homme et le coffre relevé qui masque la profondeur. Sa résignation en fait un personnage accordé au caractère dérisoire des lieux.



Fig. 42 : *Wanda*, la répétition des lieux, des gestes et des événements

La répétition est donc celle des situations et des apparences, mais aussi d'une architecture jamais renouvelée, plombée par un « air de déjà-vu ». Cette monotonie encombrée de signes avait été amplement exposée dans la photographie ou la peinture américaines des années 60. Ed Ruscha, en 1963, la consigne dans son aspect le plus factuel : son livre *Twentysix Gasoline Stations* compile des images de stations-service et assume une vision sans poésie, sans commentaire, sans expressivité (fig. 43, page suivante). Très éloigné d'un classique recueil de photographies itinérantes, l'intérêt de l'œuvre ne réside pas dans les clichés : « *la photographie elle-même ne signifie rien pour moi ; la chose importante, c'est*

la station-service. »<sup>135</sup> Le cœur du dispositif est la répétition, inséparable du sujet capté. De plus, comme pour les immeubles du *Sunset Strip*, Ruscha reprend le principe de la séquence géographique, les images étant ordonnées au sein du livre dans un sens Ouest-Est. On imagine aisément Wanda dériver dans ces lieux sériels d'où s'absente tout sentimentalisme, toute dramatisation.



Fig. 43 : *Twentysix Gasoline Stations* (Ed Ruscha, 1963), une mise en forme de la standardisation

Les lieux de transit se distinguent aussi par une esthétique immédiatement identifiable, à base de logos et d'indications routières. La profusion de panneaux et d'enseignes agit comme comme une déformation du paysage dans lequel il devient difficile de retrouver une lisibilité ou une quelconque authenticité. Cela crée un « *effet Potemkine* »<sup>136</sup>, un écran commercial et directif contribuant à renforcer, dans les films, la confusion de certains personnages. C'est particulièrement vrai dans *Macadam à deux voies*, film hanté, lors des haltes, par une signalétique invasive qui livre toujours des bords de route une image brouillée. Lors d'une séquence où, dans une ville perdue, la pluie battante accentue l'isolement du Conducteur, celui-ci peine à trouver âme qui vive : l'œil n'est attiré que par la multiplication des noms et des enseignes qui ont remplacé les hommes (fig. 44 en haut). Cette perte des repères se répète lors de chaque étape, ce qui explique en partie

<sup>135</sup> « *The photography itself doesn't mean anything to me ; it's the gas station that's the important thing* ». Ed Ruscha cité par David Company in *op. cit.*, p. 54.

<sup>136</sup> T. Dufrêne, *op. cit.*, p. 178.

pourquoi il envisage le déplacement comme unique activité, son pare-brise lui proposant alors un paysage redevenu ouvert. La profusion de signes altérant la lisibilité de l'environnement était déjà un motif remarqué tant dans la photographie (les panneaux des bords de route vus par Inge Morath) que dans la peinture (Allan D'Arcangelo) ou dans des œuvres protéiformes comme le *Black Market* de Robert Rauschenberg (fig. 45).



Fig. 44 : *Macadam à deux voies*, des lieux visuellement pollués



Fig. 45 : *Black Market*  
(Robert Rauschenberg, 1961)

Sur cette toile, l'une de ses *combine paintings*, il insère des images de routes et de véhicules par report sérigraphique et y ajoute des objets réels (panneau *One Way*, plaque d'immatriculation...). L'imbrication des matériaux et des signes complique la lecture ou l'interprétation mais un dispositif particulier crée une dynamique en suscitant la participation du spectateur : celui-ci est censé déposer un objet personnel dans la valise au pied de la toile, en prélever un autre puis écrire sur les bloc-notes. *Macadam à deux voies* tend davantage à « écraser » ses personnages dans la multiplication des mots et des marques. Toutefois, de manière subtile, le film de Monte Hellman complique cette configuration en la faisant naître de celui qui la subit. Ainsi, par un étrange tropisme, le



Conducteur fréquente toujours des courses où il retrouve un univers colonisé par les signes (encombrement des voitures et inscriptions sur le pare-brise – fig. 44 en bas). La bande-son ajoute alors à la confusion en mêlant les annonces du speaker au bruit des moteurs. Ce n'est pas uniquement le paysage qui est saturé et confus, mais également le monde intérieur des individus. Sous les atours de l'émancipation rebelle (vitesse et cheveux longs) se dissimule donc un retour à une nouvelle gamme de normes et de règles. La Fille ne s'y trompe pas : dans le rétroviseur, le Conducteur la regarde rassembler ses affaires et fuir cette fausse liberté, ce cadre encombré.

Le développement des non-lieux, induit par la croissance des routes, imprègne donc le cinéma et les autres arts qui en exploitent le potentiel visuel pour mieux dénoncer la standardisation. Cela vaut également pour la littérature. Jack Kerouac, dès 1957, par la parole de son personnage Old Bull Lee (*alias* William Burroughs), dresse le constat désabusé d'une métamorphose américaine : « *Le bar idéal n'existe pas en Amérique. Le bar idéal est une institution qui n'est plus dans nos possibilités. Vers 1910, un bar était un endroit où les hommes se rencontraient pendant ou après le travail et tout ce qu'on y voyait, c'était un grand comptoir, des barres d'appui en laiton, des crachoirs (...)* Aujourd'hui, on a droit aux chromes, aux femmes saoules (...), à des serveurs hargneux, à des tenanciers angoissés qui rôdent autour de la porte, inquiets pour leur sous-cul et terrifiés par la loi. »<sup>137</sup> Old Bull Lee, en énumérant des éléments visualisables, rattache le récit de route à une nostalgie que partagent quelques *road movies*. Il exprime également l'aspect irréversible d'une transformation généralisée des lieux en non-lieux. Dans les films, les espaces qui conservent une identité, une histoire ou une capacité à établir des relations entre les individus (selon les critères de Marc Augé) ne sont plus les espaces publics utilisés lors des haltes. Ce sont des lieux « privés » : une ferme accueillante ou une communauté (*Easy Rider*), une maison familiale (*Cinq Pièces Faciles*) ou un bout de nature transformé en foyer (*La Balade sauvage*). Ils sont minoritaires dans les *road movies* comme dans les arts et cette rareté mène les œuvres vers une réflexion sur la capacité des non-lieux à générer l'ennui.

---

<sup>137</sup> J. Kerouac, *op. cit.*, p. 206-207.

### 3.2. *L'ennui comme une nouvelle muse : un consensus entre les arts ?*

Il convient de souligner le fait que les personnages des films de route (à l'exception du policier motard d'*Electra Glide In Blue*) n'ont pas ou plus de foyer. Les voilà « *condamnés à errer seuls, d'un espace intermédiaire à l'autre.* »<sup>138</sup> Par voie de conséquence, ils en viennent à accomplir dans les lieux de transit des gestes intimes qui relèvent davantage de la sphère privée : certains ne mangent que dans les *diners* et ne dorment que dans les *motels* (*Macadam à deux voies*, *Wanda*). Ce rapport inversé au foyer, cette pause, représente pour eux un arrêt provisoire du mouvement qui les porte et, avant qu'il reprenne, l'attente se transforme souvent en ennui. L'inconfort fait jour dans ces moments-là, qu'il soit dû à quelque rencontre alcoolisée (les bars où Johnny s'attarde pour son enquête dans *Electra Glide In Blue*), un imprévu (le Conducteur de *Macadam à deux voies* ne pouvant rentrer dans la chambre du motel car son compagnon y a emmené la Fille) ou encore à la saleté des lieux, comme sur l'itinéraire du jeune Sal Paradise, coincé dans une station de bus : « *Les planchers des gares d'autobus sont les mêmes dans tout le pays, toujours jonchés de mégots et de crachats, et il s'en dégage une impression de tristesse qui leur est propre.* »<sup>139</sup> Les lieux de transit sont donc propices à un étirement du temps (*Sur la route* fourmille de ces descriptions des points de ravitaillement). Des espaces particuliers associés à des instants précis : les lieux de passage restent subordonnés à la reprise du trajet et constituent donc un « *chronotope mineur* »<sup>140</sup> au sens où l'exaltation du mouvement expérimenté sur la route s'oppose à l'attente et à l'ennui de ces espaces intermédiaires.

Au-delà d'un ennui provisoire, ces lieux de transit ont le pouvoir de faire apparaître un malaise plus profond, celui d'une vie entière. C'est particulièrement vrai des personnages de films qui fuient en permanence, tel Bobby, pianiste en rupture de ban dans *Cinq Pièces Faciles*. Bien qu'il ait renié son origine bourgeoise, sa nouvelle condition d'ouvrier l'indispose tout autant. Les lieux du film sont à l'image de cette errance mentale. *Motels* tristes, parkings et *diners* sans vie : un catalogue sans vie du *no man's land* américain. Personnage insatisfait, égoïste et agressif avec son entourage, Bobby bouillonne d'une tentation constante amplifiée par ces lieux : tout abandonner (travail, couple et désir

---

<sup>138</sup> J. Brasebin, *op. cit.*, p. 171.

<sup>139</sup> J. Kerouac, *op. cit.*, p. 59.

<sup>140</sup> J. Brasebin, *op. cit.*, p. 170.

d'enfant). Devant un bowling, il se dispute avec Rayette (Karen Black), sa compagne dont il ne supporte pas les larmes et qu'il console mollement (fig. 46). Figé dans l'espace inerte d'un parking nocturne, entre des voitures vides, il se rapproche sans conviction du premier plan où elle se trouve, hors-champ (la caméra est située à sa place, dans leur voiture). Bobby est comme cerné dans un lieu immobile et sclérosé dont il hait les deux pôles : le conformisme du couple et, au fond, la silhouette froide d'une station-service. Dans la nuit, seuls brillent les néons, une enseigne et un réverbère, étoiles pauvres de la modernité. Bob Rafelson compose donc par le lieu les termes du malaise de son personnage d'inadapté.



Fig. 46 : *Five Easy Pieces* (B. Rafelson)



Fig. 47 : *Gas* (Edward Hopper, 1940)

Dans *Gas*, tableau mystérieux et inquiétant peint en 1940, Edward Hopper immobilise aussi l'espace (fig. 47). Si l'ennui est palpable dans ce lieu sans mouvement, le crépuscule, le vide et la sombre forêt lui octroient un « *désarroi presque métaphysique* »<sup>141</sup>, une étrange familiarité. Comme sur le parking de *Cinq Pièces Faciles*, le voyage semble improbable : la route se referme dans l'obscurité et l'impossible étroitesse du passage entre la pompe et le bâtiment (une voiture ne peut s'y glisser) achève de fixer le personnage dans cet espace perdu. Les diagonales contraires des deux images ne mènent décidément nulle part. Reste la solitude paradoxale de ces lieux de passage, résumée par une formule de Sartre à propos du dimanche dans de sages bourgades : « *Il ne faut pas oublier l'épais ennui qui pèse sur l'Amérique.* »<sup>142</sup> C'est surtout dans les années 60 que l'ennui et la répétition devinrent de « *nouvelles muses* »<sup>143</sup> incarnées par l'imagerie sérielle et grinçante du *pop art*. Les *road movies* des années 70 n'auront pas ses audaces formelles mais, par la présence obsédante

<sup>141</sup> Debecque-Michel, Laurence. *Hopper et l'Art américain*, Paris, Ed. Ligeia, 2012, p. 104.

<sup>142</sup> J.P. Sartre, *op. cit.*, p. 110.

<sup>143</sup> D. Company, *op. cit.*, p. 23.

des lieux de transit, ils en font des actants à part entière du récit filmique, dotés d'une incontestable puissance dépressive. Les personnages y réagissent selon des modalités fort différentes.

### 3.3. La relation des personnages aux non-lieux : inertie et révolte

Si Bobby prend la fuite dans *Cinq Pièces Faciles*, les lieux de transit mettent parfois en évidence l'inertie paradoxale de personnages habitués au mouvement. On pense au Conducteur et au Mécano, figures pusillanimes de *Macadam à deux voies*, qui se figent davantage encore lors des haltes nécessaires. C'est dans un *diner* anonyme qu'ils voient passivement la Fille sortir du récit et l'absence de mobilité souligne leur part de vide, pourtant présente même quand ils roulent. Il y a là une réflexion liée à un enfermement en soi sur lequel les peintures d'Edward Hopper donnent le temps de s'attarder.

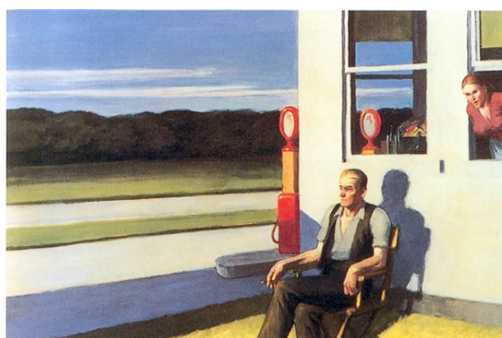


Fig. 48 : *Four Lane Road* (Edward Hopper, 1956)

Fig. 49 : *Point Limite Zéro* (R.C. Sarafian), une prison mentale

Malgré la nature si différente de ces œuvres, une toile telle que *Four Lane Road* (fig. 48) offre l'occasion d'un rapprochement avec une séquence de *Point Limite Zéro* (fig. 49). Leurs structures graphiques sont assez similaires, bâties sur une dichotomie entre un lieu clos à droite et un espace ouvert sur la gauche. Deux stations-service où est saisie une relation homme-femme. Les deux images, enfin, montrent des personnages prisonniers d'une idée tenace. Sur le tableau de Hopper, l'homme assis semble rêver à une autre existence, le regard perdu dans un hors-champ que l'on suppose immense. Ses réflexions l'isolent de la voix de cette femme (on l'*entend* presque crier) qui surgit dans le cadre par la fenêtre. Les lignes formées par la route appellent cet Ailleurs fantasmé et contredisent l'inertie du personnage. *Point Limite Zéro*, à priori, promet l'effet inverse : Kowalski provient du hors-champ et se nourrit d'un mouvement incessant. Il demeure dans l'espace

clos de sa voiture et fixe la jeune femme qui lui sert de l'essence. C'est pourtant la question de l'enfermement en soi qui travaille les deux images : Kowalski se tétanise, la vision de cette femme convoquant le souvenir par l'un des nombreux *flashbacks* du film. Cet instant le renvoie à un passé tragique qui l'obsède (la mort accidentelle de son grand amour, blonde comme la pompiste). Incapable de lui répondre clairement ou d'agir, il reste définitivement étranger aux êtres qu'il côtoie comme aux espaces traversés. Il n'appartient qu'à une portion fermée du cadre, celle de son habitacle. De ces lieux intermédiaires, le *road movie* travaille donc une approche esthétique déjà rencontrée chez Hopper (la construction de l'espace, la distance par rapport à l'autre, le mouvement du personnage féminin). Mais, sur cette base commune, il exprime une autre forme d'inertie. Un lieu indifférent suffit à faire jaillir le paradoxe de Kowalski : dans sa course vers l'avant, il oscille entre un surplace intérieur et un retour obsessionnel vers le passé. Ce réemploi d'un motif, d'une inspiration, est donc propice à l'apparition de dialectiques majeures du *road movie*, à savoir la tension sans cesse renouvelée entre espaces clos et ouverts, entre mouvement et immobilisme.

La fadeur de la standardisation génère aussi frustration et colère. Les lieux de transit se voient pointés du doigt comme les relais obligés d'un monde uniformisé et cristallisent un désir de changement. Ce dernier peut prendre une forme agressive, à l'image d'une séquence de *Cinq Pièces Faciles* où Bobby est assis sur les banquettes d'un énième *diner* sans âme avec Rayette et deux autostoppeuses. Des plans larges identiques se succèdent, entrecoupés de gros plans sur les visages. Une diagonale fend l'image, la route occupant tout l'arrière-plan. Le ton monte au moment de passer commande : la serveuse en uniforme, têtue, refuse de servir un simple toast à Bobby, au prétexte que cela ne correspond à aucun « menu » proposé. L'agacement est palpable et réciproque. Dans une répétition du même plan large, Bobby finit par crier, balaie violemment la table avec le bras et renverse les verres, brisant physiquement la monotonie du cadre comme celle d'un lieu formaté. De la répétition d'une situation dans un plan divisé surgit une tension et une réaction physique aux propositions standards. Ed Ruscha avait développé cette logique *répétition-accident* dans l'une de ses œuvres les plus emblématiques. Il a peint sur toile, en 1963, une des photographies de ses *Twentysix Gasoline Stations*, premier opus d'une série de reproductions d'une même image, exemple de l'architecture standardisée des routes

américaines : silhouette constructiviste, diagonale parfaite et enseigne impérieuse (fig. 50). Trois ans plus tard, il en proposera une version accidentée, en feu (fig. 50 à droite), véritable autodafé des normes imposées. Si leur forme n'est pas comparable, une idée rapproche sa démarche du film de Bob Rafelson, celle d'une allergie définitive à la répétition des lieux de transit. Il faut plutôt se tourner vers la fin de *Zabriskie Point* (M. Antonioni, 1970) pour trouver, dans la scène d'explosion de la villa, un équivalent formel et cinématographique au fantasme d'incendie proposé par Ed Ruscha.



Fig. 50 : *Standard Station, Amarillo, Texas* (1963) et *Burning Gas Station* (1966) – Ed Ruscha

Toutefois, la séquence finale de *Cinq Pièces Faciles* propose une version renouvelée du changement induit par le lieu, et son découpage synthétise nombre de remarques faites précédemment (fig. 51, page suivante). Bobby sait que son périple personnel est un échec, toujours décalé entre l'amour naïf que lui porte sa compagne et les névroses familiales mises à vif par le trajet. Rafelson met en scène les signes progressifs de l'abandon et de la fuite, dans une station-service pareille aux autres non-lieux du film, plombée par un ciel gris et filmée dans tout son potentiel dépressif (A). Premier resserrement : un surcadrage typique place le spectateur en position « d'invité extérieur » au bord du véhicule. Bobby, mutique et immobile, donne à Rayette son portefeuille, elle qui réclamait simplement une pièce (B). C'est le symptôme d'un dénuement choisi, d'une perte volontaire de l'identité. La présence froide du lieu est ensuite réaffirmée par un cadre élargi opposant l'espace clos des toilettes à l'ouverture de la route (C). C'est dans cette dialectique, une fois de plus, que le récit trouve son dénouement. Bobby, confiné dans un cadre étroit, affronte son reflet dans le miroir (D) : image d'un personnage double tiraillé entre le dedans (l'introspection) et le dehors (l'action). Par ce dernier, mythologie réactivée de l'espace américain, il matérialise son désir de fuite, ses fêlures, et monte dans un camion transportant du bois vers

une destination indifférente (E). Cet effet de *tabula rasa* qui abandonne Rayette sur le parking est guidé par un panoramique vers la droite. Après un bref échange entre Bobby et le chauffeur du camion, l'œil peut donc suivre la route et la fuite.



Fig. 51 : *Cinq Pièces Faciles* : le lieu de transit, occasion de *tabula rasa*

Cependant, la moitié du cadre conserve l'image de ce que quitte Bobby, le conformisme du couple et d'une société standardisée (F). L'espace est à nouveau ouvert alors que ses velléités de stabilité sont ensevelies dans cette station-service. *In fine*, l'inhospitalité du lieu apparaît autant comme un symbole que comme un cadre cinématographique et narratif à même de clore le film, à la fois carrefour des trajectoires et catalyseur des obsessions du *road movie* : la fuite et l'enfermement, l'intérieur et l'extérieur, la déprise...

Si la route incarnait encore un possible, ses abords ne contiennent aucune promesse : le mythe sort écorné de leur étude, idée qui s'impose peu à peu dans une sorte de consensus sensible entre les arts. Une multitude de formes disent ainsi les rencontres décevantes ou

dangereuses, les paysages réévalués et les lieux de solitude. Le *road movie* des années 70 jette, à sa manière, un voile supplémentaire d'inquiétude à la périphérie des routes : la composition du cadre, le montage et le son soutiennent l'idée que l'Autre est une impasse tandis que les personnages se perdent dans des espaces impersonnels. Cet esprit de méfiance gagne en force après *Easy Rider*, œuvre matrice curieusement « croyante » en comparaison de sa descendance. Au-delà de ces premières atteintes, les films du corpus procèdent à un examen approfondi de leur matière première : en célébrant la fin des héros et de la route, ils peuvent saper un pan de la mythologie qui les a fondés et, pourquoi pas, porter un coup au genre lui-même.



### **III. Au cœur des *road movies* : l'effondrement du mythe**

Resserrée sur cinq ans, la période qui nous intéresse procure au corpus une cohérence en trompe-l'œil : l'appellation *road movie*, rassembleuse, concerne des films aux propos et aux formes éloignés. Un dénominateur commun persiste, élément de la définition générique retenue en introduction, à savoir un récit déterminé par la présence de la route. Ce noyau narratif et esthétique si particulier, étudié en surface comme un lieu de promesses, exige ici une analyse profonde de son devenir au sein des films. L'étude des personnages et de leurs relations au motif de la route apparaît, de même, comme un passage obligé. Il s'agit là d'un dessein qui pourra compliquer d'éventuels rapprochements avec des œuvres picturales ne s'épanouissant pas, par nature, dans l'ampleur d'un récit. Comme les *road movies* opèrent une mutation qui leur est propre et s'émancipent de leur « héritage artistique », cette dernière partie engagera une réflexion dont les autres arts ne proposent pas nécessairement d'ébauche. Leur présence se fera donc plus rare.

#### **1. Des personnages en perte de sens**

Les *road movies* des années 1970 s'appuient sur des personnages en décalage au regard des normes sociales, et ce pas de côté s'accompagne d'une part d'échec et de désarroi dont les modalités sont fort variables d'un film à l'autre. Afin d'appréhender cette perte de sens de la quête et de l'action, examinons le rapport à l'héroïsation, au vide intérieur et à la disparition du langage.

##### ***1.1. Le rapport au héros : déconstructions progressives***

L'histoire est connue : le Nouvel Hollywood repense, sur une décennie, les caractéristiques du personnage principal des récits. Dès *Le Lauréat / The Graduate* (M. Nichols, 1967), les héros se diluent parmi une pléiade de personnages marginaux refusant les contraintes sociales. Les *road movies* participent à la déconstruction et, au sein du corpus, trois films (au moins) questionnent ouvertement le rapport à l'héroïsme ou, plutôt, à l'héroïsation en tant que processus : *Easy Rider*, *Point Limite Zéro* et *La Balade sauvage*.

*Easy Rider* repose indubitablement sur une base fictionnelle positive : jouant sur la quête nostalgique de Wyatt, Dennis Hopper file la métaphore et transforme en cowboys modernes les motards s'enfonçant dans le Sud. Cette hybridation est pleinement soutenue par la musique rock et la composition du cadre permet à Denis Hopper d'inscrire les enjeux narratifs du film dans une histoire plus vaste, celle du cinéma américain. Un plan particulier cristallise cette démarche. Quand les motards sont accueillis par le fermier pour une halte, l'homme leur propose sa grange afin de réparer la moto de Wyatt ; il se tient près d'eux et ferre un cheval (fig. 52). La conjonction des deux scènes dans le même plan opère une rencontre inattendue. Les fermiers occupent une moitié du cadre au premier plan et, habillés comme des cowboys, répètent un geste ancestral tandis que la perspective conduit l'œil du spectateur vers le fond, où les silhouettes de Wyatt et Billy s'affairent. Dans la moitié droite, la moto, point fort de l'image, est décorée de la bannière étoilée et le cheval l'observe tandis que les cowboys lui tournent le dos.



Fig. 52 : *Easy Rider*, une héroïsation des cowboys modernes

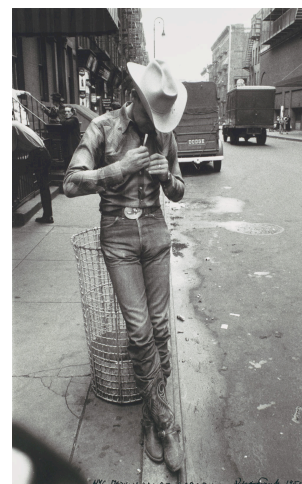


Fig. 53 : *Rodeo, New York City* (Robert Frank, 1955)

De manière symbolique, deux temporalités différentes habitent le plan et la nostalgie de Wyatt pour une Amérique mythique inscrit *Easy Rider* dans un héritage du western (même si les motards sont lancés dans un périple qui va de l'Ouest vers l'Est, sens inverse de celui des pionniers). Cette correspondance des genres renvoie bien sûr à la représentation de la route évoquée au début : *Easy Rider* marque « un retour de croyance dans l'horizontale de

la ligne de fuite »<sup>144</sup> chère au western, retour qui s'incarne dans la quête de Wyatt (dont le surnom est *Captain America*). Cette rencontre western / modernité attire également l'œil de Robert Frank qui capture, en 1955, l'image de ce cowboy au cœur de New York (fig. 53, page précédente). Si Frank mise sur un effet d'inattendu, il ne fait que saisir *un moment* (cette photographie est une des plus « légères » du recueil), là où *Easy Rider* se situe davantage dans une redéfinition des icônes de l'Amérique et ressuscite le héros de l'Ouest, l'adaptant habilement aux standards de la contre-culture. Dans cette parenté revendiquée avec le classicisme du western, le montage du film est animé d'un tropisme inverse qui le situe formellement dans son époque, celle d'une certaine modernité cinématographique. En effet, Denis Hopper, à cinq reprises, fait le choix d'un « montage clignotant » : à la fin d'une séquence, il insère, comme des flashes, des plans très courts appartenant au début de la séquence suivante (aspect expérimental qui relève d'un hommage avoué aux modèles de la Nouvelle Vague<sup>145</sup>). En revanche, une utilisation du *flashforward*, unique dans le film, semble plus significative : vers le milieu du récit, un plan très court donne à voir la moto de Wyatt en flammes, filmée en plongée, telle que nous la verrons à la toute fin, après sa mort. Ce choix de montage définit un saut dans le temps qui préfigure, très brièvement, l'échec inéluctable du voyage et de la quête. Dans *Easy Rider*, l'héroïsation indique encore une direction, une croyance, mais elle est devenue une boussole cassée. Si les cowboys modernes croient à l'existence d'une vérité enfouie dans l'espace américain, ils ne rencontrent que violence et corruption : il n'y a pas d'Eldorado.

*Point Limite Zéro* apparaît plus radical et Richard C. Sarafian intègre explicitement le refus de l'héroïsation comme un élément narratif. Le point de départ est insensé : Kowalski refuse sans raison de se soumettre à un banal contrôle de police (explication de la poursuite qui s'engage à l'échelle du continent). Dans « *une logique de gratuité folle* »<sup>146</sup>, il se crée ses propres ennemis. Mais cette échappée solitaire se mue en action collective par le biais d'une station de radio où officie un DJ noir et aveugle, Supersoul (joué par Cleavon Little). Il glane des informations en se connectant sur la fréquence de la police et les relaie à Kowalski qui écoute la radio dans sa voiture. Le film travaille ainsi une possibilité d'intermédialité au sein d'une œuvre : la radio relie un fuyard invisible aux déshérités des

<sup>144</sup> B. Bénoliel et J.B. Thoret *op. cit.*, p. 105.

<sup>145</sup> Biskind, Peter. *Le Nouvel Hollywood*, Paris, Ed. Le Cherche Midi, 2002, p. 69.

<sup>146</sup> Darras, Mathieu. « Routes à jamais perdues », in *Positif*, N°545, juillet/août, Paris, 2006, p. 23.

bords de route et le travail du son opère en permanence une jonction entre le « héros » solitaire et une population silencieuse. Supersoul commente donc à l'antenne l'épopée de Kowalski, le transformant en représentant héroïque d'une Amérique rurale et abandonnée. La musique *soul* est diégétique (des morceaux diffusés par Supersoul et écoutés par Kowalski) et les messages radiophoniques du DJ figurent un dialogue à distance fait de conseils, d'encouragements et de louanges. « *Notre dernier héros américain pour lequel la vitesse signifie la liberté de l'âme* » : les messages répétés de Supersoul prennent en charge une hypothétique héroïsation de Kowalski et, peu à peu, des silhouettes de badauds se rassemblent à l'arrière-plan, autour de la station de radio (fig. 54 à gauche).



Fig. 54 : *Point Limite Zéro*, l'héroïsation par la radio

La relation entre les deux hommes se mue en un étrange dialogue, quasi télépathique : à plusieurs reprises Supersoul semble rebondir sur les réponses solitaires de Kowalski et le cadre rend compte de ces conversations en opposant systématiquement le collectif de l'attroupement à l'isolement du fuyard (fig. 54 à droite). Le DJ, « *aveugle qui guide un aveugle* », fait de la poursuite une épopée tragique dont il prédit l'issue : « *Ils vont le coincer, l'écraser et violer la dernière âme soul de cette planète.* » Voilà Kowalski devenu malgré lui un symbole de liberté pour une foule de quidams chez qui la rumeur se propage. C'est là que le récit se distingue : à cette proposition d'héroïsation, deux éléments du récit répondent par la négative. D'une part, des *rednecks* dispersent la foule, frappent Supersoul et détruisent le studio, perçu comme un lieu de sabotage de l'ordre public. D'autre part, Kowalski refuse d'endosser le costume du héros : personnage prisonnier de son passé et de ses souvenirs, il se ferme, incapable de prendre en charge ce « *réveil du collectif* »<sup>147</sup>. Après l'expérience *Easy Rider*, le film de Sarafian déconstruit de façon significative la

<sup>147</sup> J.B. Thoret, *op. cit.*, p. 159.

figure du héros de la route : Kowalski n'est qu'une silhouette énigmatique et silencieuse, sans désir de défendre les valeurs d'une communauté. Dans *Point Limite Zéro*, la nostalgie s'apparente à une utopie intérieure : le passé ne peut se retrouver, se réparer, ce qui explique cette non-motivation pour le présent.

Le *road movie* se montre enfin à même de maintenir à distance les héros autoproclamés, dans un sursaut ironique (les multiples références à *Easy Rider* dans *Electra Glide In Blue*) ou une profonde déconstruction (*La Balade sauvage*). Dans le film de Terrence Malick, le personnage de Kit (Martin Sheen) cultive sa ressemblance avec le James Dean d'*À l'Est d'Eden / East Of Eden* (Elia Kazan, 1955) dont il adopte l'allure (coiffure, démarche) et rejoue les poses. Il a pour modèle un héros mythique consumé trop vite et se lance dans une cavale ponctuée d'assassinats qui ne peut mener qu'à la mort. Un policier, comme Holly, constate la ressemblance, ce qui le flatte. Mais le film tempère ce début de charisme par les moments où Kit se ridiculise : il maltraite le bétail et se recoiffe machinalement dès qu'il est déstabilisé ; il se montre exagérément poli avec les policiers qui l'arrêtent ; il se prétend rebelle mais tient des discours très conservateurs ... La voix *off* de Holly, fil conducteur de la narration, désamorce aussi l'efficacité du pseudo héros et nous apprend vite qu'elle est lasse de fuir, que son amour pour Kit s'est épuisé. Ce James Dean sanguinaire vit donc sur une projection de lui-même sans cesse contredite par l'image et le son. Le film s'intéresse ainsi à deux trajectoires qui s'écartent peu à peu l'une de l'autre, absolument comme celles de Neal Cassady et Jack Kerouac dans *Sur la route*. La dualité des personnages du roman engage une alternance narrative reprise dans la structure des récits de *road movies* : selon les termes de Pierre-Yves Pétillon, le livre se partage entre la « cavale » de Moriarty / Cassady et le « sommeil »<sup>148</sup> de Paradise / Kerouac, à savoir une discordance grandissante entre les temps consacrés au déplacement effréné et ceux tournés vers l'exploration, la rencontre. Cassady, comme Kit, avance sans cesse « *mais il n'a plus l'espace devant lui, seulement le temps aux trousses. Sa migration est une fuite en avant. Il pratique une sorte de politique de la terre brûlée.* »<sup>149</sup> Au contraire, Holly serait comme Kerouac, celle qui « *reste à la traîne* » et « *se replie dans le ventre du continent.* »<sup>150</sup> Bien

---

<sup>148</sup> Pétillon, Pierre-Yves. *La Grand-Route, espace et écriture en Amérique*, Paris, Coll. Fiction et Cie, Ed. Seuil, 1979, p.123.

<sup>149</sup> *Ibidem*, p. 198-199.

<sup>150</sup> *Ibid.*, p. 199.

que froidement détachée des crimes en cours, elle conserve la même propension à la rêverie nostalgique, ce qui la place en retrait du mouvement frénétique qui anime Kit. De ce point de vue, une séquence est significative : Holly, par la médiation d'un stéréoscope, se plonge dans un passé lointain pour méditer son avenir. Nous la voyons vivre l'expérience d'un spectateur de cinéma « *s'édifiant des vies imaginaires* »<sup>151</sup>. Elle navigue entre des réflexions sur un passé détruit et des interrogations sur le futur. Ainsi, en observant la photographie d'un soldat qui embrasse une jeune fille boudeuse, elle se demande si l'homme qu'elle épousera est en train de penser à elle, bien qu'ils ne se soient pas encore rencontrés (fig. 55). Dans cette perspective, le présent du récit ne constitue en rien une promesse, ce qui dévalorise un peu plus la fiction du personnage inventé par Kit, imposture qu'Holly démasque et exclut de ses rêves à venir.



Fig. 55 : *La Balade sauvage* : une mise à distance par l'image

Il demeure seul à croire au pouvoir de l'héroïsation. Les *road movies* américains produisent donc des « héros à distance » : à distance du monde qui les entoure et à distance du spectateur. Cela constitue un écart notable par rapport aux autres arts : on connaît la postérité des figures de la *beat generation* ou des hippies subversifs d'*Acid Test*, pour qui la route était prétexte au rassemblement derrière des idéaux et des valeurs nouvelles. Au contraire, le *road movie* post *Easy Rider* n'est plus un cinéma de l'identification. En effet, si les crimes de *La Balade Sauvage* la rendent caduque, il en va de même pour la passivité des personnages de *Macadam à deux voies* ou l'inexorable dépression du récit de *Wanda*. Tous sont représentés dans leur propre monde, enfermés dans des névroses incompatibles avec l'héroïsation : les *road movies* se nourrissent de personnages qui ne représentent qu'eux-mêmes. Ce processus s'active et se renouvelle après *Easy Rider* : si le film de

<sup>151</sup> A. Gaudeaux, *op. cit.*, p. 36.

Dennis Hopper pointait du doigt les égarés des bords de route, ils ont désormais le rôle principal et ce sont eux qui conduisent.

### ***1.2. Horizons intérieurs bouchés : les cadres de Macadam à deux voies***

Les films du corpus s'ouvrent, pour la plupart, dans des univers bouchés qui constituent l'opportunité d'une indispensable impulsion narrative : la déprise permettra de rejeter une absence de perspectives. C'est le cas de l'incipit d'*Easy Rider* (une transaction de drogue à l'aéroport de Los Angeles où le cadre est confus et étouffant) ou de celui de *Wanda* (un talus de charbon interdit la profondeur). Nous avons par ailleurs relevé que les personnages se trouvent souvent enfermés dans des logiques de destruction ou d'échec annoncé. Certains films s'attachent à traduire ces blocages par la composition du cadre. À ce titre, *Macadam à deux voies* est exemplaire : les protagonistes, incapables de la moindre initiative, mènent une existence répétitive, rythmée par des courses sans joie. Monte Hellman traduit cette inertie par la mise en scène et travaille, dans les séquences d'extérieur, une tension entre l'existence d'une grande profondeur de champ et son inaccessibilité désespérante.



Fig. 56 : *Macadam à deux voies*, une inaccessible profondeur du champ

La composition de l'image, très soignée, devient alors un excellent révélateur du piège existentiel dans lequel se meuvent le Conducteur, le Mécano mais aussi GTO, le concurrent mythomane. Deux cadres sont particulièrement fréquents dans le film et expriment des idées sensiblement différentes. Tout d'abord, certaines compositions travaillent le rapport confus des personnages à leur propre existence. Par exemple, il n'est pas rare que le cadre soit obstrué, encombré d'objets et de signes liés au monde de l'automobile et qu'un

personnage s'y trouve comme étouffé. Dans un plan exemplaire (fig. 56, page précédente), le Conducteur se tient debout sur la gauche du cadre, lors d'un arrêt dans une station-service. La ligne verticale de son corps est redoublée par la présence d'un poteau au milieu de l'image. Ce premier surcadrage contribue à appauvrir l'espace dont il dispose. La partie droite de l'image est totalement bouchée par le bâtiment et la présence au premier plan de la Chevrolet 55, masse grise et déprimante. À la gauche du cadre, face au Conducteur, l'espace pourrait donc s'ouvrir puisque Monte Hellman utilise ici (comme dans tout le film) une grande profondeur de champ (l'œil peut distinguer la silhouette d'un château d'eau au loin). Pourtant, même cette perspective « potentiellement disponible » se refuse au personnage : une voiture en réparation s'est élevée et obstrue définitivement son horizon. Le Conducteur, garçon mutique et passif, ne dispose que de deux choix : errer dans un monde « bouché » où il n'a pour seul repère que son obsession automobile ou bien... reprendre la route pour y échapper. Cette pauvreté de perspective est symptomatique des « hurlements silencieux que lancent vers l'horizon les personnages de *Macadam à deux voies* et de l'humour grinçant avec lequel le cinéaste les regarde se débattre dans l'absurde et le désespoir »<sup>152</sup>. Par ailleurs, d'autres éléments relatifs à la composition du cadre soulignent l'incapacité des personnages du film à communiquer leurs émotions.



Fig. 57 : *Macadam à deux voies*, la communication impossible

Cela est particulièrement vrai en ce qui concerne la relation entre le couple Conducteur / Mécano et GTO, quadragénaire fanfaron. Dans ce plan (fig. 57), ils tombent d'accord sur le principe d'une course jusqu'à Washington. GTO est absolument enfermé sur la gauche du cadre entre deux poteaux. Il apparaît comme un intrus dans l'histoire sans action que vivent

<sup>152</sup> Tatum, Charles. *Monte Hellman*, Crisnée, Festival d'Amiens, Ed. Yellow Now, 1998, p. 14.



le Conducteur et le Mécano. La ligne de leurs regards constitue une diagonale à priori puissante mais se trouve brisée par le poteau situé sur le tiers gauche du cadre. C'est là la vraie ligne de force qui sépare les êtres. Ainsi découpée, l'image ne laisse guère de place à la parole et les enferme. Ils se rabattent alors sur la seule alternative qu'ils sont capables d'imaginer : la proposition d'une course à laquelle personne ne croit vraiment. Derrière eux, la route, unique échappatoire qui entretient dans presque chaque plan l'illusion d'une existence possiblement vécue.

Un cadre obstrué ou cloisonné pour la forme, l'absurdité et l'incommunicabilité pour le contenu : cette figure désespérante se répète obstinément dans *Macadam à deux voies*, d'autant que les personnages évoluent peu. Ils avancent de manière objective, puisqu'ils roulent, mais semblent éternellement stagner : « *ils ne savent pas eux-mêmes qui ils sont et ce qu'ils font là* »<sup>153</sup>. Ce travail expressif du cadre contaminera les seuls événements notables du récit. En effet, si ce dernier fait du « sur place » et que même les rencontres provoquées par les haltes n'engagent que peu de rebondissements, la course commence quand même. *Macadam à deux voies* n'a pas, à ce titre, valeur d'exemple pour le corpus mais le film propose du *road movie* une version sclérosée et originale, rejoignant *Wanda* dans cette tentative d'exprimer une absolue perte de sens et de capacité à agir pour enchanter le monde.

### ***1.3. La parole impuissante : les silences, véritables propos des films ?***

Les *road movies* connaissent donc un processus d'appauvrissement du héros et de son horizon intérieur. Cela passe également, pour certains d'entre eux, par une modification de la place du langage verbal. Il arrive que le film de route développe chez ses personnages inadaptés une infirmité de la parole, symptôme d'un malaise grandissant qui se décline selon trois modalités : la disparition progressive, l'absence ou la rupture.

*Easy Rider* est ainsi marqué par un déclin, au fil du récit, du pouvoir de la conversation. Dans une première moitié du film, elle sert à exposer les vues de chacun des personnages autour de campements improvisés. Les motards ont emmené avec eux George Hanson, l'avocat disert rencontré en prison. Leur camaraderie itinérante n'engage pas pour

---

<sup>153</sup> *Ibidem*, p. 36.

autant une identité de vues. Autour du feu, les différences émergent : Billy, celui qui ressemble le plus à un hippie, est également le plus matérialiste (il avoue qu'il est content d'être assez riche pour « *prendre sa retraite en Floride* »). Hanson, sous l'effet de la drogue, exprime une théorie à propos d'une société extraterrestre : « *ils n'ont pas de guerres, pas de système monétaire, pas de chefs. Grâce à leur technologie, ils peuvent se nourrir, s'habiller, se loger et se déplacer sans efforts* ». Derrière les apparences, il est celui qui pose avec plaisir des mots sur ce que pourrait être une utopie libertaire. Quant à Wyatt, bien que souriant, il parle peu. Le langage subira une première atteinte dans un bar perdu : les motards sont coincés entre une table de midinettes qui les aguichent et une autre où se déverse sur eux la logorrhée haineuse des *rednecks*. Il ne s'agit plus, par les mots, d'imaginer le monde, mais de dévorer l'autre. Un peu plus tard, le meurtre de Hanson par les mêmes *rednecks* sera un point de bascule : le goût de la conversation s'évanouit et Wyatt devient presque muet. À la Nouvelle Orléans, il aura bien peu à dire aux filles qu'ils rencontrent et l'expérience du LSD dans un cimetière ne libère chez lui que des mots incohérents, angoissés. Dans la dernière halte du film, alors que Billy cherche à rompre le malaise, lui qui semble satisfait de son voyage (« *We did it!* »<sup>154</sup>), Wyatt répond laconiquement « *We blew it!* »<sup>155</sup> avant de s'enfermer dans le silence. L'expression, énigmatique (qu'ont-ils raté ?), résume une dynamique funeste à l'œuvre dans le film : la violence s'amplifie au fil des kilomètres alors que la parole recule. Trois mots suffisent dès lors à dire la faillite du trajet et, peut-être, celle des valeurs portées par une génération.

Le mal du langage, dans *Macadam à deux voies*, loge dans son vide : dès le début, le Conducteur et le Mécano (on ignore leurs noms) ne parlent pas. Ou si peu. Ils échangent à propos de leur voiture, et seulement d'elle, avec une économie de mots permanente. Ils n'utilisent qu'un vocabulaire fonctionnel, celui de la mécanique et du monde des courses. Cette quasi absence du dialogue participe au réalisme du film : les personnages n'étant impliqués dans aucune intrigue, ils ne délivrent pas d'informations artificiellement destinées au spectateur. Monte Hellman le revendique : « *ils doivent parler comme dans la vie* »<sup>156</sup>. Le corollaire négatif de ce postulat est la béance : le Conducteur, en particulier, semble incapable de communiquer. Sa seule véritable tentative se solde par un fiasco. Alors

<sup>154</sup> « *On l'a fait !* »

<sup>155</sup> « *On a tout raté !* »

<sup>156</sup> M. Ciment, *op. cit.*, p. 172.

qu'il est assis, seul, la Fille vient le rejoindre et le fixe. Obligé de faire la conversation, il se lance dans une analyse comportementale des termites qui rongent l'arbre derrière eux... Quand il se lèvera pour quitter le cadre, la Fille, spontanée, lui dira simplement : « Tu m'ennuies ». Cet hermétisme, incapacité chronique à partager des émotions, participe du dessein de Monte Hellman : maintenir *Macadam à deux voies* dans un équilibre fragile où le spectateur, dérouté, est amené à prendre du recul : « *Je veux que le public tolère le film, mais en même temps je veux qu'il se sente mal à l'aise* »<sup>157</sup>. Ce sont deux versions du langage et du cinéma qui s'affrontent : le Conducteur, paralysé dans l'action et à court d'illusions, ne croit plus aux mots, et ce silence subi l'inscrit dans une certaine modernité européenne. Au contraire, GTO, par son invention permanente du langage et des faits, représente, dans une version dérisoire, le désir de fiction du cinéma hollywoodien. Conséquemment, par ces deux formes excessives, *Macadam à deux voies* conduit le langage dans une impasse où son pouvoir de liaison disparaît.

Le troisième type d'altération de la parole est celui de la rupture : le surgissement d'un choc qui achève, par le silence, l'effondrement d'un personnage. Dans *Wanda*, le processus qui mène à la rupture est à l'œuvre dès l'ouverture du film, lorsque Barbara Loden fait sa première apparition, silhouette frêle dissimulée - déjà - sous un drap. Son bébé pleure dans les bras d'une autre et elle, la mère indigne, murmure : « *Il m'en veut parce que je suis là.* » Vocabulaire simple et direct, absence d'estime de soi et nécessité du départ. Par la suite, Wanda ne fait jamais de longs discours car elle vit exclue du langage et par le langage : elle se dépossède de ses enfants en quelques mots et répond brièvement à Mr Dennis par des phrases réduites (son « *je ne vauX rien* » est exemplaire). Il la manipule et ne prononce son prénom que quand elle refuse de participer avec lui à une tentative de hold-up, répétant dans ses sanglots « *je ne peux pas faire ça* ». Elle se résigne enfin et doit, laborieusement, répéter par cœur les étapes de leur plan. Ainsi, la difficulté d'appréhension du langage caractérise Wanda, prolétaire dominée (on la refuse à l'usine car elle est « trop lente »), animal apprivoisé qui se repose en tout sur un homme verbalement et physiquement brutal. Elle lui obéit et ne saurait se passer de lui, d'où la force du choc qui agit comme une rupture : le hold-up échoue et Mr Dennis est abattu par la police. Wanda l'apprend, debout devant la banque, et commence à perdre de sa présence à l'écran,

---

<sup>157</sup> *Ibidem*, p. 165.

partiellement masquée dans le cadre par l'épaule d'un policier (fig. 58 A). Durant les vingt dernières minutes du film, toujours à l'image, elle ne prononcera plus un seul mot. Néanmoins, elle subit dans son errance le langage des autres, comme elle l'a toujours fait, et cette souffrance se double, à l'écran, d'un effacement du champ. Wanda est désormais en lutte avec le cadre ou dissimulée en lui, comme un écho à la séquence d'ouverture. La tête entre les mains, elle reste prostrée tandis que la télé raconte les événements. Encore le poids du langage. Un homme commande des bières et lui reproche son mutisme (fig. 58 B).



Fig. 58 : *Wanda* et la rupture : disparition du langage, effacement du personnage

Hors-champ, sa voix insiste mais ne remarque pas que Wanda est comme morte, présente seulement par les apparences (la blondeur, le tabac). Plus tard, quand il essaie de la violer, elle ne parle plus mais crie, se débat et sanglote, son corps bataillant pour s'extirper des limites d'un cadre qui l'étouffe (fig. 58 C). Elle échoue enfin sur la banquette d'une salle où des inconnus discutent : bières et cigarettes circulent tandis que l'oreille perçoit des bribes de conversation auxquelles elle demeure étrangère. La sous-exposition de la pellicule 16 mm efface alors Wanda dans le grain de l'image et les volutes de fumée. Sans qu'elle ait prononcé un mot, le film s'achève sur l'arrêt de ce photogramme qui la fige, le regard perdu dans une composition cernée de noir (fig. 58 D). Le mouvement fait place à une narration iconique, reliant cinéma et photographie : c'est une image de la mort, évidemment, mais

d'une mort discrète et sans paroles, dissolution d'une femme dans le brouillard du quotidien.

Les *road movies*, à peine nés, se livrent donc à une peinture désespérée de personnages à la dérive. Tout à leur trajectoire, ils ne savent plus adopter, après *Easy Rider*, les signes extérieurs de ce qui unit les êtres : ni valeurs collectives, ni adaptation au monde. Que leur destin soit maudit (*La Balade sauvage*), plombé (*Wanda*) ou tout simplement monotone (*Macadam à deux voies*), le langage finit par leur faire défaut et la mise en images traduit des impasses intérieures. Le *road movie* s'en prend donc au rêve enfoui dans la route américaine du jeune Paradise / Kerouac et piétine sans colère l'euphorie collective des hippies de Tom Wolfe. L'aventure y est résolument individuelle et insensée. Le seul récit de route tutoyant ce vide reste *Maria avec et sans rien*. Joan Didion y détaillait, dans une écriture chirurgicale, une béance intérieure que le mouvement de son héroïne ne parvenait pas à combler. Toutefois, la variété des profils proposés repousse stéréotypes et modèles : chaque personnage de ces films relève d'une configuration unique qui ne réclame ni admiration ni compassion (Terrence Malick observe à distance la folie des amants criminels et Barbara Loden refuse l'auto-apitoiement).

## **2. Le banal et la mort**

Si le mythe d'un *road trip* heureux est altéré par les caractéristiques des personnages, un profond pessimisme contamine également l'environnement dans lequel ils évoluent et la structure des récits. Une part de spectaculaire survit dans plusieurs films du corpus mais le banal, version négative du quotidien, finit par les miner. Les *road movies* sont, enfin, profondément préoccupés par la mort : elle se signale ponctuellement lors des trajets (symboles, objets, événements) et les clôt bien souvent. La route devient dès lors un théâtre tragique qui distingue un peu plus les films de leur héritage artistique.

### ***2.1. La relégation du spectaculaire et le choix du banal***

Le *road movie* ne s'affirme pas comme le genre du spectaculaire : nous assistons bien face à quelques explosions, coups de feu et poursuites, mais les films privilégient un

ralentissement des récits et s'attardent volontiers sur les aspects les plus ordinaires du quotidien. D'ailleurs, le fait de rouler, ossature des films, renvoie à une expérience partagée par tous et le spectaculaire, s'il advient, naît de la manière de filmer le trajet ou les événements survenant lors des haltes. Il y a dans le corpus une oscillation entre deux pôles antagonistes : s'appuyer sur le banal afin de le transfigurer, le transformer en une sorte de poésie (*Easy Rider*, *Electra Glide In Blue*, *La Balade sauvage*). Une deuxième tendance consiste à refuser ce « dépassement » du banal pour, au contraire, en faire un propos central (*Wanda*, *Macadam à deux voies*, *Cinq Pièces Faciles*). Il n'est pas question, ici, de métamorphose progressive : à peine affirmé en tant que *road movie*, le spectacle libérateur d'*Easy Rider* (en 1969) est suivi de son contraire dès l'année suivante (*Wanda* ou l'impossibilité de s'éloigner du banal).

Il existe bien des manières d'enchanter le monde même si, objectivement, l'image produite à l'écran ne relève pas d'une action spectaculaire. Le simple fait de rouler, dans *Easy Rider*, se trouve magnifié par la vitesse, la lumière et la musique : le trajet, expérience connue de tous, est donnée à voir comme unique et poétique. Au début d'*Electra Glide In Blue*, ce sont les paysages somptueux qui servent d'écrin à des déplacements assez communs. Et, quand Holly observe des photographies dans *La Balade sauvage*, ce moment ordinaire devient unique par la voix *off* et la discrète avancée de l'objectif qui facilite une véritable immersion dans les clichés. Il s'agit de donner un sens plus profond aux réalités et aussi de rendre la vie plus supportable. Par instants, l'insignifiance des actes et des choses est donc dépassée par sa représentation, ce qui revient, au fond, à exhumer une part de croyance : nous revenons à la route en tant que promesse car le quotidien dégage une poésie particulière. Certains *road movies*, en ce sens, s'accordent ponctuellement avec le trajet de *Sur la route*. Kerouac y multiplie les observations minutieuses d'expériences déjà connues du lecteur mais cherche, à travers les yeux de Sal Paradise, à en faire autant de « premières fois ». Pourtant, chacun de ces films porte en lui des éléments narratifs destinés à rompre l'enchantement ou à le reléguer au second plan : les *rednecks* ou le matérialisme de Billy dans *Easy Rider*, l'omniprésence de la corruption dans *Electra Glide In Blue* ou encore la gratuité de la violence qui constitue l'ordinaire des personnages de *La Balade sauvage*. Le récit de Terrence Malick finit même par paralyser les surgissements de la poésie. Au fur et à mesure que grandit l'horreur du parcours des personnages, le pathétique supplante

l'émotion : la magie troublante de la séquence du refuge en forêt ne se répète pas et la fin du film, malgré une lumière éclatante, ne cherche plus à « arranger » la réalité aux désirs de fiction de Holly et Kit. Le quotidien est alors débarrassé de toute poésie ou, plus exactement, il ne conserve que l'illusion poétique dans laquelle se meuvent les protagonistes. Dans la voiture, alors qu'il vient d'être capturé par deux policiers, Kit tente d'établir un rapport de connivence avec eux (il leur demande par exemple avec quel calibre ils viennent de le viser). L'un des policiers lui enlève son chapeau et le jette par la fenêtre : le « héros » perd sa couronne, soudainement ramené au réel. Mais il sourit et replonge dans un narcissisme ridicule quand l'homme remarque sa ressemblance avec James Dean. S'il reste la musique (le xylophone des derniers plans) et la beauté des nuages dans un ciel rougeoyant, la poésie de la nature et du quotidien est tenue à distance par le mécanisme de la folie : à la fin, la voix monocorde de Holly persiste, expliquant comment elle a refait sa vie, elle qui ne s'interroge jamais sur la tournure extraordinaire qu'ont pris les événements. Le film revêt donc la forme d'un conte subjectif et joue constamment du décalage entre la poésie du monde que s'inventent les personnages et l'incapacité du spectateur à partager leurs dérèglements.

Une autre voie consiste à refuser l'enchantement du monde en attribuant au quotidien une valeur poétique faible ou nulle. *Wanda* et *Macadam à deux voies* sont exemplaires de ce choix. Que trouve-t-on dans la banalité de ces *road movies* ? D'un point de vue esthétique, le monde représenté est fragmenté et stéréotypé, image négative d'un quotidien fait d'ordre, de constance et d'anonymat. *Wanda* et *Macadam à deux voies* ne transforment que rarement les objets en signes et s'obstinent au contraire à les maintenir dans leur condition première (ils s'éloignent en cela du symbolisme d'*Easy Rider*). Ils se rapprochent davantage d'un réalisme photographique qui se tourne, à la même période, vers l'énonciation d'une banalité américaine négligée : banlieues anonymes, magasins, parkings, objets de la vie ordinaire. Il est peu probable que Barbara Loden ait vu les travaux de Stephen Shore au moment où sort *Wanda*. Néanmoins, son film, en privilégiant des plans longs et lents d'un quotidien terne, propose une démarche esthétique voisine. Stephen Shore, dans une de ses séries expérimentales, juxtapose 49 clichés de son ami Michael Marsh qu'il a photographié toutes les demi-heures pendant 24 heures (fig. 59 à gauche, page suivante). On le découvre sur un lit, dans une voiture, sur une plage...le tout capturé

de façon fort neutre. Dans les années qui suivront, Shore poussera toujours plus loin cette logique consistant à tourner son objectif vers tous les lieux et objets possibles, sans hiérarchie, multipliant les représentations de plateaux-repas, postes de télévision ou chambres d'hôtels (fig. 50 à droite) : la photographie comme simple monstration, art de capter la réalité en gommant la présence de l'auteur.

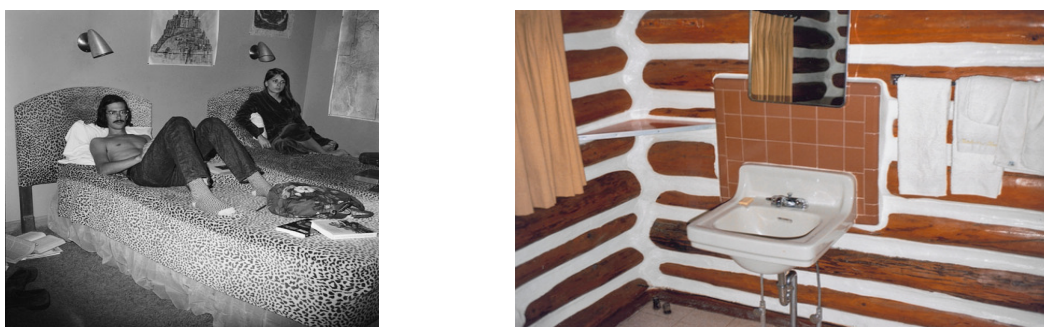


Fig. 59 : Stephen Shore et la représentation du banal  
à gauche : *July 22, 1969* (1969) - à droite : *Holbrook, Arizona* (1972)

Ce sont précisément ces caractéristiques visuelles qui déconcertèrent la critique à la sortie de *Wanda* : « visuellement monotone et sans inventivité » ; « sorte de néoréalisme nihiliste »<sup>158</sup>... Le film n'a pourtant rien de neutre et résulte de choix esthétiques qui lui confèrent une identité forte (grain du 16 mm, caméra portée, dominante verte de l'image, cadrages enfermant Wanda) mais résolument ancrée dans un quotidien étouffant où les objets ne sont pas « supports d'émotion »<sup>159</sup>. Pour échapper au poids du banal, il a fallu, selon François Jost, que le cinéma quitte l'ère de la simple reproductibilité (celle des vues Lumière), qu'il « s'émancipe des contraintes de son langage originel, la photographie, et se donne les moyens de construire un récit. »<sup>160</sup> Or, les *road movies* en général, et *Wanda* ou *Macadam à deux voies* en particulier, raréfient l'action et s'écartent ainsi théoriquement des conditions d'émergence de la poésie du banal. Dans ces deux films, les objets se métamorphosent peu en indices ou en symboles, ce qui participe à la pesanteur ordinaire. Les personnages, trop immergés dans la banalité de leur environnement, semblent d'y noyer. *Wanda* est ainsi plusieurs fois « absorbée » par le décor, comme lors de ce long plan

<sup>158</sup> Kael, Pauline. *Chroniques Américaines*, Paris, Ed. Sonatine, 2010, p. 77-78.

<sup>159</sup> Louis Aragon, cité par Jost, François. *Le Culte du banal – de Duchamp à la télé-réalité*, Paris, Coll. « Biblis », Ed. CNRS, 2007, p. 36.

<sup>160</sup> F. Jost, *ibidem*, p. 36.



d'ensemble où, vêtue de blanc, elle marche lentement entre les silhouettes noires des terrils. Elle n'est plus qu'un minuscule élément du quotidien. Même dans l'usine de confection (qui semble être l'unique source de revenus pour une femme dans cette ville), elle est dominée par les êtres et les lieux : quand s'elle s'y rend, avec ses bigoudis, pour réclamer son dû et quelques jours de travail, elle attend mystérieusement devant le bureau du directeur. Filmée de l'intérieur de la pièce, elle est dissimulée, enclose par les éléments du cadre (fig. 60 à gauche), étrangère empêtrée dans le banal.



Fig. 60 : *Wanda* : le poids du banal

Toutefois la poésie émerge, brièvement, lors d'une séquence éloquente. Après son départ, Wanda erre dans un centre commercial et s'attarde devant un groupe de mannequins dans une vitrine (fig. 60 à droite). Ces objets deviennent alors symboles et « supports d'émotion ». Si la nature a donné à Wanda une plastique avantageuse, ses vêtements sont quelconques, un peu sales, et la réalité de son existence la situe très en marge du modèle admis. Elle figure donc une réplique vivante et marginalisée des mannequins qu'elle observe et leur rencontre est d'ailleurs filmée comme un dialogue. Sur le mode du champ-contrechamp, deux gros plans des visages produisent un effet d'équivalence : Wanda fixe un mannequin blond qui, en contre-plongée et le « regard » figé, demeure une image inaccessible. Bien que de cette galerie marchande surgisse soudainement une poésie de la banalité, il ne s'agit nullement d'enchanter le monde mais d'en souligner la dérision. Plus généralement, *Wanda* demeure une œuvre un peu austère, au sens où Barbara Loden donne le sentiment de s'intéresser à son personnage à travers les aspects les plus sordides de son environnement social et géographique. Elle refuse l'instant décisif, à l'inverse de Wyatt qui, dans *Easy Rider*, jette symboliquement sa montre au moment du départ. L'action existe mais elle passe au second plan (Wanda participe au hold up qui sert, au fond, de prétexte

supplémentaire à l'analyse d'un malaise intime). Le film semble enfin fuir le « beau plan » et travaille davantage des questions existentielles (l'incapacité à agir) à partir du banal comme matériau brut. L'image finale (voir fig. 58 D, page 89), cet arrêt sur un photogramme triste, peut ainsi se voir comme une nature morte, genre pictural précisément dédié à l'observation de sujets inertes et ordinaires.

En ce qui concerne ce goût de l'ordinaire, le *road movie* s'inscrit dans un mouvement, il ne le crée évidemment pas : de Dada au *pop art*, le XX<sup>ème</sup> siècle a recyclé les signes du quotidien. Au cinéma, le ralentissement du récit fut poussé à son comble par Warhol avec *Sleep* (1963), huit heures du sommeil d'un homme. Aucun film de route ne propose d'expérience aussi extrême mais tous les *road movies* entretiennent un rapport singulier au poids du banal. Si ces films diffèrent par leurs tonalités, l'œuvre qui fonde le genre se distingue une fois encore : *Easy Rider* relaie une tradition littéraire dans laquelle l'enthousiasme du trajet transcende le quotidien. Il s'agit d'une discordance notable avec les autres œuvres étudiées. Dans la plupart des *road movies*, l'art n'est plus une expérience libératrice qui émancipe du banal. Il y maintient le spectateur.

## **2.2. Les motifs de la mise en garde : scènes de cimetière et accidents**

Les *road movies* sont étrangement traversés de plans et de séquences qui agissent comme des prémonitions plus ou moins ostensibles de certains événements du récit. La mort, issue fréquente, se trouve suggérée en amont par des signes, des lieux hantés par la perte (les cimetières en particulier) ou des situations d'accident de la route. Par exemple, *Easy Rider* est un récit dans lequel le thème de la mort fait figure de rime interne. À cet égard, plusieurs plans constituent des alertes. Le premier montre Wyatt errant au petit matin près de maisons et de voitures abandonnées, ruines emblématiques d'un passé perdu. Le second survient lorsque les motards parviennent à La Nouvelle Orléans. Wyatt, dans une maison close, s'attarde longuement sur une phrase peinte en haut d'une huisserie : « *Death only closes a man's reputation and determines it as good or bad* »<sup>161</sup>. Un plan de lui lisant ces mots est soudain coupé par un insert dans lequel sa moto flambe, image de sa mort à venir. Une longue séquence psychédélique travaille enfin la même obsession : les protagonistes prennent du LSD dans un cimetière et Dennis Hopper recherche, à l'aide d'un

---

<sup>161</sup> « *C'est à la mort que la réputation est jugée bonne ou mauvaise* »

objectif *fish-eye*, une déformation de l'image correspondant au *trip* cauchemardesque des personnages. Parmi ces visions, l'une figure Wyatt s'adressant à un homme en noir avec un parapluie, allégorie de la Mort (fig. 61). Hopper réemploie là un procédé esthétique caractéristique de nombreuses pochettes de disques du rock des années 60, notamment *Mr Tambourine Man* des Byrds (1965), groupe participant d'ailleurs à la bande originale du film (fig. 61). *Easy Rider* s'inscrit donc formellement et de façon identifiable dans une constellation artistique plus large que le cinéma, où la route entremêle imagerie psychédélique, goût pour les drogues et musique rock. Au regard des signes étudiés plus haut, le film peut aussi se comprendre comme une immense Vanité, les deux motards finissant assassinés gratuitement par des *rednecks* croisés sur une route. Et le plan final, sur lequel on aperçoit une moto en feu et la route (dont la courbe fuyante dessine une dernière fois l'idée de liberté), prend un caractère élégiaque quand la caméra s'élève, dévoile le paysage et le ciel, figeant définitivement l'épopée des deux hommes.

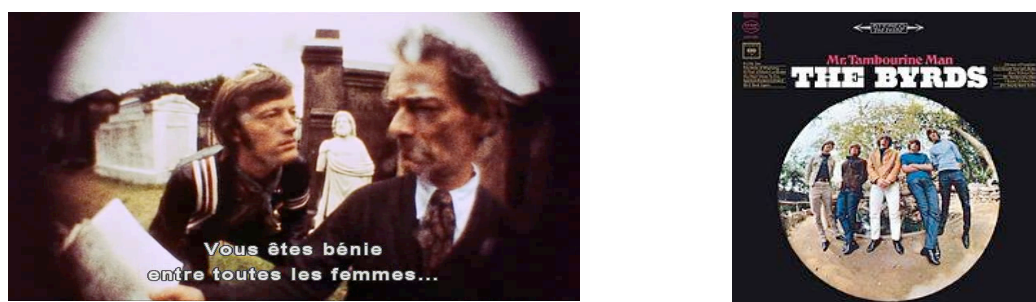


Fig. 61 : *Easy Rider* et la pochette de *Mr Tambourine Man*, album des Byrds (1965) : visions psychédéliques

Malgré leur filiation, les autres films du corpus ne réitèrent pas la recette efficace d'*Easy Rider* mais tous fourmillent d'allusions à la mort qui menace les trajectoires individuelles (Wanda visite des catacombes, Kowalski erre au milieu du désert dans un cimetière automobile, etc...). *Macadam à deux voies* recycle l'idée à sa façon, dans une version tragicomique. GTO a pris à son bord deux autostoppeuses à qui il a essayé, sans succès, de vendre ses mensonges égocentriques : une grand-mère et sa petite fille se rendent dans un cimetière pour un hommage aux parents de la petite, tués quelques jours auparavant dans un accident de la route. GTO les déposera sous une pluie battante devant la porte du cimetière. Monte Hellman joue alors sur les contrastes, les couleurs et la division à l'intérieur du cadre : les tenues sombres des personnages en deuil tranchent avec le jaune

pimpant de la voiture de GTO (que cette situation renvoie à l'absurdité de sa perpétuelle bouffonnerie). Un grillage sépare nettement le monde réel du cimetière de l'univers fantaisiste et fictionnel de GTO. Enfin, sur le bord droit du cadre, la route se rappelle au spectateur, signe que le personnage, bien que troublé, continuera à rouler sans but.

Cette mise en garde constitue une caractéristique partagée, d'une manière ou d'une autre, par tous les films étudiés ici. Elle se décline à l'écran à travers un second motif lié à la route : celui de la scène d'accident (présente dans *Point Limite Zéro*, *Cinq pièces Faciles* ou *Macadam à deux voies*). Le thème n'est pas neuf : Warhol, avec *Green Car Crash* (1962), reproduisait la même image de voitures accidentées jusqu'à la vider de son caractère dramatique. Monte Hellman s'intéresse de son côté à la représentation d'un personnage pétrifié et nu devant le spectacle de la catastrophe, ce qui renvoie davantage à une photographie de Robert Frank, *Car accident - U.S. 66, between Winslow and Flagstaff, Arizona* (fig. 62). Elle est la dernière d'une série logique de trois images consécutives dans *The Americans* : l'œil découvre une photographie de personnes âgées sur un banc, puis celle d'une voiture recouverte d'un tissu blanc disposé comme un linceul. Enfin, cette scène de silence et de recueillement après un accident apparaît, dans cet ordonnancement, comme une conséquence inévitable du culte de l'automobile.



Fig. 62 : *Car Accident – U.S. 66, between Winslow and Flagstaff* (Robert Frank, 1956)



Fig. 63 : *Macadam à deux voies*, le temps figé dans la mort

Nous avons vu que les cadres de *Macadam à deux voies* se bouchent, soulignant l'absurdité et l'incapacité des personnages à communiquer. Tous seront confrontés à des événements funestes interrogeant leur vide existentiel dans deux séquences distinctes unies par un montage alterné. GTO connaît cet épisode troublant du cimetière et, au même moment mais ailleurs, le Conducteur fait une embardée pour éviter des véhicules accidentés. Il

s'approche lentement de la scène de l'accident. Monte Hellman compose alors un plan fixe d'une grande richesse picturale (fig. 63, page précédente) : la route, cette mince raison d'être, est bloquée par deux voitures et les lignes de fuite, discrètes, convergent vers l'homme mort. Le Conducteur, dans un silence froid, se tient immobile devant le cadavre alors qu'un homme le rejoint et bredouille, choqué, les circonstances du drame. La moitié du cadre est à nouveau obstruée, cette fois par un véhicule renversé : interdit, le Conducteur fait donc face à une version mortellement dérégulée de son univers habituel. Mais, au moins, cet embouteillage funeste apporte un sens (terrible) à la route infinie, comme si « *le temps et la vitesse s'étaient figés dans la mort* »<sup>162</sup>. Cinéma et photographie proposent une vision originale du trajet, un effarement total devant la catastrophe. Mais, si Robert Frank saisit un instant fugace, *Macadam à deux voies* inscrit cette séquence d'accident dans la totalité d'une fiction déjà accablée par la passivité des hommes. Monte Hellman, sans céder à la figure romantique du rebelle stigmatisé d'*Easy Rider*, compose donc deux personnages absents, littéralement pétrifiés devant le spectacle de la mort : GTO et le Conducteur survivent au récit mais participent eux-mêmes au dérèglement absurde du monde.

### **2.3. Variations autour de l'échec : fins de récits**

Les dénouements des *road movies* peuvent être approximativement classés en deux catégories : les personnages disparaissent sur la route ou y meurent. Cette constatation dresse d'emblée un constat d'échec : ces films ne connaissent pas de *happy end* et le genre, même dans sa version « croyante » (*Easy Rider*), est empreint d'un pessimisme sourd.

La première issue est celle de la disparition, entendue au sens large du terme : les personnages disparaissent dans la profondeur (la fuite de Bobby dans *Cinq pièces Faciles*), dans l'obscurité du banal (*Wanda*) ou même dans la matière physique du film (nous reviendrons plus loin sur la séquence finale de *Macadam à deux voies*). Ces trois exemples s'appuient sur des trajectoires individuelles circulaires : chacun des personnages ne connaît aucune évolution véritable et se voit condamné, *in fine*, à revivre le même type d'évènements. Le récit est donc marqué par une absence de dynamique et ces boucles vers l'échec engagent le spectateur à imaginer une répétition des mêmes modalités après le générique de fin : Bobby continuera à fuir son insatisfaction, Wanda à errer et le

---

<sup>162</sup> M. Rosmini, *op. cit.*, p. 23.

Conducteur à participer à des courses sans goût. Des personnages mobiles qui, au fond, n'avancent pas. Ces structures constituent une négation du mouvement tel qu'il existe dans les *road trips* littéraires des années 1950 et 1960. *Sur la route* et *Acid Test*, par exemple, revendiquent le trajet comme une expérience intérieure qui transforme l'individu et répond à la promesse du départ, de la déprise. Les films, au contraire, enterrent l'expérience en l'intégrant à un cycle sans fin dans lequel la route perd sa vitalité : les trajectoires circulaires désamorcent la quête (il n'y a plus de point de fuite) et rendent le mythe inopérant.

Le second dénouement envisagé est donc celui de la mort, voie sans issue qui clôt les autres films, même si *La Balade sauvage* contrarie cette tentative de catégorisation (Kit mourra mais le récit s'achève avant l'exécution et Holly, blanchie, entame une autre existence). La mort est mise en scène selon des modalités fort différentes. Toutefois, deux d'entre elles paraissent des relectures de la fin d'*Easy Rider* (les motards meurent assassinés, leurs motos brûlent et l'élévation de la caméra complète le processus d'icônisation des personnages à l'œuvre depuis le début du film). Dans *Point Limite Zéro*, Kowalski s'encastre volontairement dans les bulldozers qui obstruent la route ; l'homme et la voiture s'évanouissent dans une explosion. S'il y a dans le film de Dennis Hopper la volonté de transformer l'échec final en point d'orgue d'une épopée rebelle, Richard C. Sarafian en écrit une version antagoniste. En effet, *Point Limite Zéro* peut être vu comme un long parcours suicidaire : Kowalski, incapable d'échapper aux souvenirs qui l'obsèdent, provoque sa propre traque et choisit de mourir. Le seul paramètre qui lui échappe est la dimension médiatique de sa cavale. La séquence finale focalise les regards de tous sur l'événement : le DJ Supersoul supplie Kowalski de s'arrêter, des gros plans interrogent les visages des nombreux badauds attirés par le piège et, partout, les médias s'affairent... L'échec est écrit, attendu comme un événement public, et les derniers plans du film montrent des curieux qui fouillent la carcasse calcinée de la Dodge Challenger. Kowalski aura accepté la mort en souriant, personnage autocentré qui ne s'inscrit nullement dans une dimension collective. Dans ces dénouements de *road movies*, *Easy Rider* demeure le seul à entretenir l'idée d'une route libératrice (les motards ont manqué de chance mais leur fin est magnifiée). À l'autre bout du spectre, James William Guercio positionne son film comme une relecture de celui de Dennis Hopper. Johnny Wintergreen, le policier motard, est abattu

par des hippies sur une route rectiligne au cœur de Monument Valley (ce qui constitue doublement un négatif de la fin d'*Easy Rider*). Il tombe de sa moto et *Electra Glide In Blue* s'achève sur un plan étonnant : la caméra, dans un très long travelling arrière, laisse le policier à terre, au milieu de la route, et l'abandonne au paysage mythique qui l'entoure (fig. 64). Guercio rejette l'élégie du mouvement aérien de la caméra d'*Easy Rider* : cette fois, celle-ci demeure collée au sol et la route fait office de tombeau pour le policier-motard, ses illusions et celles d'une génération (la contre culture étant plus dépeinte comme criminelle que pourvoyeuse d'utopie). Durant les huit minutes que dure ce plan, la réponse au film de Hopper passe aussi par la musique. Roger McGuinn et Bob Dylan promettaient encore des jours meilleurs dans la chanson finale d'*Easy Rider*<sup>163</sup>. Composée par James William Guercio lui-même, *Tell Me*, qui accompagne ce plan et clôt *Electra Glide In Blue*<sup>164</sup>, délivre une tonalité beaucoup plus sombre : « *Tell me all about man / Tell me so I can understand / Tell me, somebody, all about wars* »<sup>165</sup>.



Fig. 64 : la fin d'*Electra Glide In Blue*, une négation de la promesse faite au début du film

Au moment où ce dernier mot résonne, le travelling s'interrompt et le plan subit, très lentement, la transformation inverse de celle aperçue au début du film : un arrêt sur image et une mutation de la couleur vers le noir et blanc nous ramènent à la photographie dans une version très inquiétante du paysage (fig. 64 à droite). Cette fois la couleur ne reviendra pas. La profondeur était donc trompeuse et la promesse initiale de cette route infinie relevait de l'illusion. Si *Electra Glide In Blue* constitue une œuvre originale, J.W. Guercio tient cependant à l'écrire comme un négatif du film de D. Hopper : la mort déteint sur le

<sup>163</sup> « *All he wanted / Was to be free / (...) Flow river flow / Let your waters wash down / Take me from this road / To some other town* » (« *Tout ce qu'il voulait / Était d'être libre (...) Coule rivière coule / Laisse tes eaux s'écouler / Enlève moi de cette route / Jusqu'à quelque autre ville* ») ...Il s'agit du titre *Ballad Of Easy Rider*, chanson tirée de l'album éponyme des Byrds sorti en 1969.

<sup>164</sup> Avant de réaliser ce film, James William Guercio travaillait dans l'industrie musicale et il est auteur de la plupart des morceaux du long métrage.

<sup>165</sup> « *Parle-moi de l'Homme / Parle-moi afin que je puisse comprendre / Que quelqu'un me dise tout sur les guerres...* »

paysage et s'affirme comme une perte de croyance dans le pouvoir du mouvement. *Easy Rider* apparaît, de ce point de vue, comme une matrice dont certains *road movies* tiennent à s'éloigner de façon manifeste.

### **3. La route contredite : destructions de la matière première**

La mue rapide du *road movie* s'achève par une reconsidération du motif de la route (érigée pourtant en matière première d'une multitude d'œuvres célébrant le mouvement et l'Ailleurs). Mais, en dépit de son omniprésence dans *Point Limite Zéro* et *Macadam à deux voies*, ces deux films en bouleversent les représentations précédentes. À peine éclos, le genre vacille, agité par un examen périlleux de son composant essentiel, son espace de prédilection.

#### ***3.1. Point Limite Zéro : une route fermée, circulaire et abstraite***

Supposée garante de vitesse et de mouvement, la route est omniprésente dans *Point Limite Zéro*. Le film est néanmoins, dans le corpus, celui qui fait subir à son motif central les plus sévères altérations (au regard des remarques sur la promesse et l'utopie faites au début de notre étude). Bien que les routes désertiques empruntées sont souvent des lignes droites en milieu ouvert, Richard C. Sarafian les « tord » et les détourne pour en faire des espaces globalement bouchés, circulaires et abstraits. Kowalski se trouve perpétuellement en état de fuite et *Point Limite Zéro* se conçoit, dès le début du film, comme une longue poursuite dont l'échec est programmé par la clôture de l'espace.



Fig. 65 : *Point Limite Zéro*, fermetures de la route

Le premier plan découvre une petite ville amorphe et, après un lent panoramique circulaire sur la route anonyme qui la traverse, la caméra finit par se stabiliser sur le ruban de macadam qui se perd au loin. Cet arc de cercle s'oppose déjà à la « promesse d'un trajet



*rectiligne* »<sup>166</sup> que trace la route vers le désert. Fréquemment assimilée par l'iconographie et la littérature à un espace ouvert, le plan suivant confirme qu'elle a perdu de son pouvoir. Deux pelleteuses ont surgi, bloquant le passage et la moitié inférieure du cadre, réduisant à néant l'éventualité d'un ailleurs pour la voiture de Kowalski qui émerge du point de fuite (fig. 65 à gauche, page précédente). Autour de ce piège dressé par la police, les badauds se pressent, ainsi qu'une équipe de télévision. Kowalski, nous l'avons vu, reste indifférent à cette médiatisation et continue à fuir en ignorant qu'il devient pour beaucoup un symbole de liberté. Seules échappatoires à ses yeux : les drogues et la vitesse. Richard Sarafian confiera d'ailleurs que c'est la rapidité du personnage de Kowalski qui le rend « *hors de contrôle* »<sup>167</sup>, d'où l'intérêt pour ses adversaires de clore l'espace et la route. Cette volonté s'affirme par l'obstruction de la chaussée et ce motif particulier se répète tout au long du film par des panneaux, barrières et frontières (entre États) qui concourent à un cloisonnement mortifère de l'espace (fig. 65 à droite, page précédente). *Point Limite Zéro* ne s'embarrasse donc plus d'une mythification de la route. Espace de la poursuite, elle est d'emblée associée, d'un point de vue narratif, aux accidents du parcours et aux difficultés qui s'accumulent (des policiers surgissent régulièrement et les rencontres sont souvent sources de problèmes). D'autre part, la structure narrative du film est basée sur une construction en *flashbacks* très particulière et il nous revenir au début du récit pour en prendre la mesure.



Fig. 66 : *Point Limite Zéro*, une boucle temporelle impossible

Lors de la première séquence, apercevant la route barrée, Kowalski fait demi-tour. Après une courte pause dans le désert, il roule à nouveau dans sa Dodge Challenger blanche et croise une voiture noire (fig. 66 à gauche) qui se déplace en sens inverse. L'image se fige

<sup>166</sup> J. B. Thoret, *op. cit.*, p. 156.

<sup>167</sup> B. Benoliel et J. B. Thoret, *op. cit.*, p. 164.

pendant quelques secondes et, lentement, la voiture blanche se dissout dans le plan jusqu'à disparaître totalement (fig. 66 à droite, page précédente) : c'est le *Vanishing Point*, qui donne son titre original au film de Sarafian. Au terme de cette disparition, la caméra pivote vers la droite pour suivre le véhicule noir ... celui-là même que conduisait Kowalski deux jours plus tôt. Le récit revient donc en arrière (nous l'apprenons par une indication chronologique incrustée à l'écran), au moment où Kowalski s'apprête à descendre de cette voiture noire pour convoier la Dodge blanche jusqu'à San Francisco et, ainsi, entamer le périple qui constitue la matière principale du récit. Kowalski aura donc croisé son double dans un plan défiant toute logique, au sens où « *deux états temporels sont figés dans un même espace* »<sup>168</sup>. Richard Sarafian explique cette idée surprenante en disant avoir voulu appliquer au trajet de Kowalski le principe du ruban de Möbius : « *vous voyagez simultanément sur les deux mêmes bords* »<sup>169</sup>, ce qui signifierait qu'il n'y a pas véritablement de début ou de fin au parcours de *Point Limite Zéro*, mais juste ce qu'il nomme un « hors-route ». Au terme de sa cavale, nous verrons donc Kowalski revenir à cet instant qui précède sa mort, le récit adoptant la forme d'une boucle temporelle. Ce motif de la disparition, associé au recul dans le temps, parcourt l'ensemble du film, et les retours dans les souvenirs intimes du personnage seront, *in fine*, l'unique justification narrative de son autodestruction. Si l'espace et le temps paraissent indissociables dans cette image impossible, il s'agit d'un renversement du chronotope évoqué au début de cette étude : la route est désormais associée à un trajet vers la mort et à l'idée d'un recommencement stérile.

Le traitement monotone de l'environnement souligne enfin l'absence d'espoir de Kowalski dans tout signe venu du monde extérieur, lui qui refuse de s'extraire du passé. Sa situation objectivement complexe (malgré sa vitesse, le piège policier se resserre) passe également par une représentation géométrique du trajet. Dans le désert, où il espère s'échapper, la route s'efface totalement. La vision de Kowalski se réduit alors à trois strates dans le plan : le capot blanc de sa voiture, le désert et le bleu du ciel (fig. 67 A, page suivante). La combinaison d'espaces arides, sans relief, et l'absence de repères apportent ainsi des éléments supplémentaires au désenchantement qui caractérise *Point Limite Zéro*.

---

<sup>168</sup> J.B. Thoret, *op. cit.*, p. 158.

<sup>169</sup> B. Bénoliel et J. B. Thoret, *op. cit.*, p. 166.

Ce plan marque le début d'une séquence dans laquelle Kowalski, cherche à recréer lui-même la présence d'une route, séquence identifiée par ses qualités graphiques. Hors d'un réseau routier piégé, les trajectoires dessinées sont abstraites, confuses et désespérantes : des vues aériennes montrent sa voiture croisant ses propres traces ou formant de vastes courbes isolées dans un paysage nu (fig. 67 B et C). Le mouvement a donc perdu toute valeur, la route et l'espace n'étant nullement des garanties de liberté ou d'échappatoire. Les seuls espoirs de Kowalski résident d'ailleurs dans les marges, et c'est lors d'incursions dans des zones où la police ne s'aventure pas qu'il trouve un peu d'aide (un couple isolé ou un vieux chasseur de serpents), bien que son trajet demeure une fuite insensée. Ce système de traces et de schématisation de l'espace parcouru connaît son aboutissement quand la voiture de Kowalski, traquée, se matérialise sur les écrans du poste de police : elle est un point lumineux que tous observent (fig. 67 D).

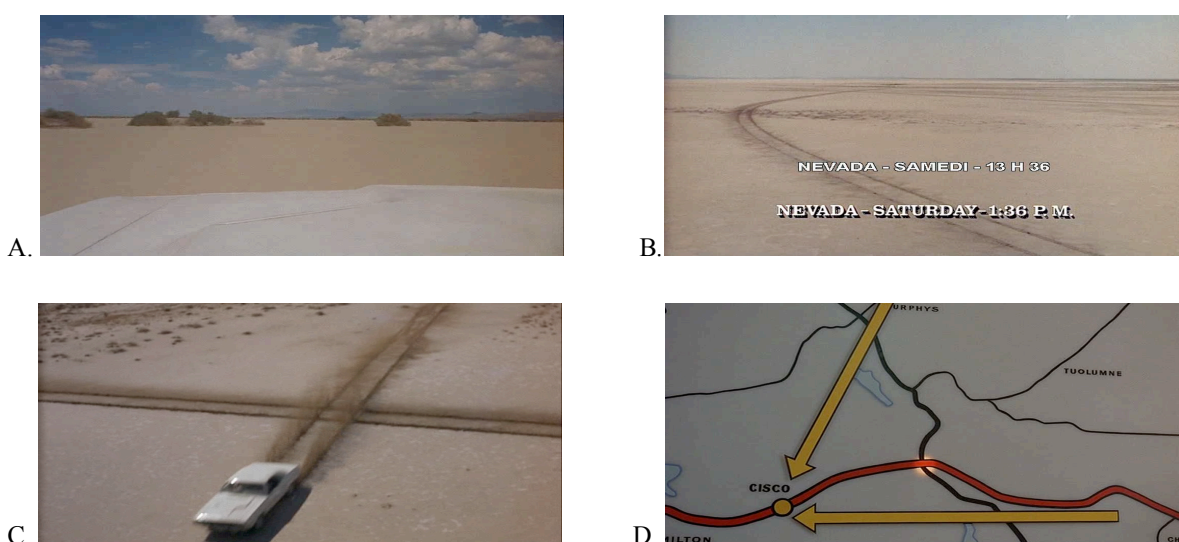


Fig. 67 : *Point Limite Zéro*, abstraction de la route et des trajectoires

La ville de Cisco, destination de l'homme traqué où l'attend sa propre fin, s'y réduit à un autre point vers lequel convergent des flèches et des lignes inquiétantes, sur un panneau de contrôle rappelant l'œil impitoyable d'un Dr Mabuse. La représentation abstraite de la route, du trajet et de la mort, est alors parfaitement dessinée et Kowalski, dont la fuite est l'unique revendication, ne peut trouver d'issue. Comme dans *Macadam à deux voies*, l'épuisement du motif de la route finira par acter la disparition du personnage.

### 3.2. Macadam à deux voies : *la route, vecteur de vide et d'absence*

La même année 1971, Monte Hellman propose en effet une déconstruction distincte. Après le départ du personnage de la Fille, la séquence finale de *Macadam à deux voies* travaille de front un évanouissement audiovisuel et une autre abstraction de la route. Celle-ci devient tout-à-fait vaine. Filmée frontalement, elle occupe dans le premier plan la totalité du cadre : une ligne blanche, centrale, traverse l'immensité du macadam et s'évanouit au loin dans un panoramique vertical avec, à l'arrière-plan, une autre course comme seule échappatoire (fig. 68). La route, confuse et envahissante, ne correspond plus du tout à une possible émancipation de l'individu. Cette réduction graphique du motif s'inscrit dans une démarche globale : Monte Hellman vide le *road movie* de sa « substance générique » et fait le choix d'un minimalisme narratif, sonore et visuel (le film ne comporte pas de musique de fosse, l'action est raréfiée et le paysage négligé). *Macadam à deux voies* engage donc avec le genre un dialogue dominé par l'épure. Restent les effets produits sur le spectateur par une œuvre dénuée de tout sensationnalisme : une douce hypnose et, paradoxalement, une mise à distance propice à l'analyse. Monte Hellman opère peu à peu, dans les derniers plans du film, un dérèglement significatif de la matière cinématographique. Ainsi, sur cette route devenue un espace de pesanteur, se jouent la perte du Conducteur et, dans le même temps, celle du son et de l'image. La parole, déjà rare dans le film, s'absente de la séquence, annihilée par le vrombissement des moteurs.



Fig. 68 : *Macadam à deux voies*, la route envahissante et vaine

Lors des quatre premiers plans, le bruit des voitures maintient encore protagonistes et spectateur dans la fiction. Quand apparaît le visage du Conducteur, au cinquième plan, les conventions vacillent véritablement et la figure de la disparition finit par dévorer la matière physique du film autant que le personnage principal. Le Conducteur est cadré en gros plan,

le visage fermé ; le vent entre par la fenêtre et ses cheveux s'agitent. Il regarde son concurrent et nous entendons toujours les moteurs qui s'impatientent. Pourtant leur volume diminue sensiblement et, peu à peu, l'environnement sonore s'évanouit. Un vide s'installe dans ce silence : le regard du Conducteur n'exprime rien et la seule vie à l'écran loge dans le mouvement de ses cheveux. Un *point of view shot* confirme ce vide intérieur et donne à voir, au loin, des chevaux dans une prairie, image de liberté qui s'oppose au désarroi du personnage. Tout à coup, le Conducteur ferme la fenêtre du véhicule, geste qui permet à Monte Hellman d'établir un point de bascule : le son fait un bref retour quand le bruit de la vitre qui se ferme est troublé par un puissant effet d'écho (comme une porte se refermerait sur un prisonnier dans une cellule). C'est la seconde entorse au régime de la continuité. En effet, cette « anormalité » du traitement sonore renvoie le spectateur soit à la subjectivité du personnage (nous serions *dans la tête* du Conducteur, le son devenant une métaphore de sa condition), soit à une sortie de la fiction (Monte Hellman nous extrairait du déroulement d'un récit déjà volontairement pauvre). Le pacte « habituel » de la représentation fictionnelle se fissure et l'ultime course débute avec une bande-son en panne, une bulle de silence se refermant à nouveau sur notre pilote. Dans le dernier plan du film, le Conducteur se trouve de dos, la route face à lui (fig. 69 à gauche). À travers le pare-brise, à droite de son épaule en amorce, le macadam « défile », énième répétition d'une même forme. Dans ce long plan (23 secondes de mouvement), l'image est progressivement ralentie, prolongeant ainsi la torpeur ambiante, puis finit par se figer. Le Conducteur, dans cette fiction en panne, n'aura donc jamais vraiment quitté ni le système clos de son habitacle, ni la perspective vide d'une route dépourvue de sens.



Fig. 69 : image finale de *Macadam à deux voies* : une dissolution dans le plan et dans la matière du film

L'arrêt sur image dure deux secondes et, soudainement, la pellicule se consume (fig. 69 à droite). Le film se réduit ici à l'un de ses fragments qui se distingue par son intrusion : vie

et mort d'un photogramme. Concrètement, la pellicule fond, Monte Hellman ayant filmé les conséquences visibles d'un arrêt du projecteur : la montée en chaleur de la lampe et la fusion du celluloïd. Cet embrasement a un lien avec la condition du personnage principal qui répète la même course car il ne *sait pas* faire autrement. Il disparaît dans une boucle narrative (qui marque aussi la fin du film, malgré le refus d'une conclusion) et se dissout avec le plan (fin de la représentation). Dans un même mouvement, nous assistons à l'aboutissement du malaise du Conducteur et à la destruction du support. Le procédé situe *Macadam à deux voies* dans une parenté avec une certaine modernité cinématographique (un clin d'œil à *Persona* d'Ingmar Bergman ?) et constitue une réflexion double. D'une part, il souligne la conscience des conditions matérielles de la projection : en isolant et détruisant un fragment de la pellicule elle-même, Monte Hellman rappelle le spectateur au dispositif de la représentation en cours. D'autre part, il affirme l'appartenance du film à l'écoulement du temps : l'arrêt sur image apparaît, dans le cadre de la fiction, comme une anomalie temporelle et huit secondes le séparent de la combustion complète du celluloïd. Ces huit secondes sont entièrement là, sous nos yeux et le spectateur a le temps de faire face à l'inhabituel. Quant au Conducteur, ce n'est pas lui qui s'enflamme et rien n'indique qu'il s'agisse là d'une image de sa mort. Dans *Amérique*, Jean Baudrillard active une métaphore qui convient assez bien à la relation mortifère unissant ce personnage à la route : « rouler (...) est une sorte de suicide au ralenti par l'exténuation des formes, forme délectable de leur disparition »<sup>170</sup>. Si le Conducteur disparaît, c'est le signe qu'il a épuisé la forme de la route, bien qu'il soit condamné, par sa passivité, à la répéter indéfiniment (comme une version moderne de Sisyphe, personnage qui marque toute l'œuvre de Monte Hellman). Il faut noter, après que l'écran devienne noir, l'apparition au générique du nom des acteurs et l'étrange désignation de leurs personnages. Ils sont identifiés par la fonction qu'ils occupent dans le récit (James Taylor / *le Conducteur*, Dennis Wilson / *Le Mécano*,...), mise à distance supplémentaire au regard du dispositif habituel de la fiction cinématographique.

---

<sup>170</sup> J. Baudrillard, *op. cit.*, p. 12.

Monte Hellman avait déjà malmené un genre en réalisant deux westerns « fatigués » et hypnotiques<sup>171</sup>. Ici, la forme finit donc par épouser le contenu. La route absurde de personnages « vides » est placée sous le signe de l'épure et Monte Hellman bouscule les conventions de la représentation : il altère le son et filme la disparition du Conducteur dans une combustion de la matière physique du film. Le dispositif se révèle *in fine* et prend le dessus sur une fiction appauvrie. *Macadam à deux voies* s'affirme précisément comme l'antithèse d'une littérature dans laquelle la route incarnait la promesse d'une vie pleinement vécue et sans cesse renouvelée. Avec cet ultime tour de vis de la déconstruction, il est désormais impossible de discerner l'enthousiasme du trajet initiatique de *Sur la route* ou la conscience subversive et euphorique portée par *Acid Test*. La route ne correspond même plus à l'espace inquiétant des peintures de Edward Hopper et se réduit finalement à un motif pauvre, un espace-temps perdu, simple vecteur de l'absence au monde et de la monotonie.

---

<sup>171</sup> *L'Ouragan de la vengeance / Ride in the Whirlwind*, en 1965 et *The Shooting*, en 1968. Le réalisateur s'y signalait déjà par un goût prononcé pour l'économie de péripéties et une lenteur envahissant l'ensemble du récit.

## BILAN

Il me semble que cette recherche a révélé quantité de rapprochements envisageables. Toutefois, affirmer la découverte d'un réseau de correspondances nouveau et significatif serait exagéré, et cette approche intermédiaire du film de route appelle un développement de plus grande ampleur. Les *road movies* américains des années 70 représentent, à bien des égards, le prolongement cinématographique d'une vaste famille d'œuvres tournées vers les rapports entre l'homme et la route. En dépit de son caractère superficiel, une première réflexion sur leur parenté a aisément permis la mise à jour de dynamiques convergentes. La plus ostensible de ces vues communes correspond au fait que les films intègrent (souvent au début de leurs récits) des éléments perpétuant l'auréole d'un trajet au potentiel émancipateur. Les *road movies* se font en cela les dépositaires d'un héritage ancien dont le paysage américain est l'écrin (la construction de l'individu dans une progression au sein la nature, l'exploration du territoire...). La route, dans ses dimensions esthétique et narrative, porte une promesse, voire une part d'utopie, et se prête à l'impulsion nécessaire qu'est la déprise. Cette lecture du motif est un mythe fondateur, un matériau brut à partir duquel chacun travaille des formes originales. De plus, les films et les véhicules à moteur naissent d'une modernité technique qui a modifié l'espace, et l'apport décisif du *road movie* à la figure de la route est qu'il « *littéralise sa figuralité* »<sup>172</sup> : elle est concrète, visualisée, et ses abords, parsemés de lieux dévoués à l'automobile (les lieux de transit), sont autant de sources d'inspiration nouvelles. La photographie, la littérature et la peinture multiplient ainsi les références à l'évolution de ces nouveaux chemins balisés et les arts s'accordent là dans l'expression de sentiments associés à la rencontre, aux paysages et à la standardisation de l'espace. Deux tendances (parfois vivantes au sein d'un même film) se dessinent au travers de la diversité des œuvres étudiées. La première persiste à magnifier les véhicules, les individus et les paysages traversés : le mythe demeure momentanément intact. La seconde, beaucoup plus fréquente, égratigne la statue du trajet libérateur : si les rencontres se font toxiques, si les paysages s'affadissent et que les lieux déçoivent, la griserie du

---

<sup>172</sup> W. Moser, *op. cit.*, p. 11.



déplacement s'estompe. Cette vague catégorisation ne doit pas faire oublier la variété des œuvres étudiées. Du cinéma à la peinture, elles développent un panel de nuances qui désamorcent, au fond, les tentatives de classement. Par exemple, Stephen Shore a aussi bien photographié des paysages imposants que des motels crasseux et *Easy Rider*, malgré son enthousiasme, développe une inquiétude grandissante. Ed Ruscha a lui-même revendiqué ces nuances dans son goût pour le travail photographique de Robert Frank : « *Robert Frank était venu nous montrer le rêve et le cauchemar américains. Il a réuni les deux et nous a montré la réalité des choses.* »<sup>173</sup> Les *road movies* sont ainsi des éléments appartenant à un réseau plus vaste et plus ancien, ce qui explique pourquoi ils réemploient des formes et se prêtent aux rapprochements : les juxtapositions films / autres œuvres fonctionnent par associations ponctuelles et révèlent surtout la possibilité de croiser des visions personnelles, au sens où des artistes recyclent des motifs très proches (l'impasse mentale et graphique d'une station-service chez Edward Hopper ou Bob Rafelson, la démythification du paysage chez D'Arcangelo ou Monte Hellman, ...). Les liens existent : ils unissent et éclairent des œuvres variées mais relèvent davantage d'une multitude de sensations sonores, chromatiques et formelles que d'un véritable système d'interactions. Toutefois, au-delà d'une lecture croisée de textes différents, l'intermédialité s'active indiscutablement dans la diégèse par les liens cinéma / musique (*Easy Rider*) et cinéma / radio (*Point Limite Zéro*). Bien réelle, elle s'inscrit alors moins dans la modification profonde des films par des œuvres d'autres natures que dans la citation. L'héritage est bien là mais sa part d'influence reste donc mystérieuse et, naturellement, non quantifiable.

Les *road movies* constituent néanmoins des créations autonomes qui doivent aussi être lues pour elles-mêmes et portent un regard original sur les thèmes et motifs associés à la route. Le cinéma, nous dit Walter Moser, en tant que « *média de captation et de reproduction du mouvement* » constitue peut-être « *l'instrument médiatique parfait pour représenter la mobilité du monde moderne.* »<sup>174</sup> Les films disposent également de la capacité à rendre compte, de manière symbolique, de l'expérience du déplacement automobile. Voilà ce qui anime, en un sens, les films du corpus : ils mettent en scène et développent l'arrachement de l'individu à une vie stable et fixe pour le placer dans un état

---

<sup>173</sup> Ed Ruscha dans le documentaire *Un Voyage américain, sur les traces de Robert Frank*, film de Philippe Séclier (Prod. Ad Vitam / Selenium Films, 2009).

<sup>174</sup>W. Moser, *op. cit.*, p. 13.

de « renomatisation ». À nouveau, tout dépend du traitement réservé par les œuvres à cette condition nomade et le rapport de l'homme au monde comme la représentation de la route qui en découle sont le point nodal de cette étude. Les rapprochements nous enseignent que les *road movies*, à peine nés et désignés par la critique, entrent en crise et enterrent une large part du mythe qui les fonde. D'une part, la trajectoire de l'individu, objet de leur fascination interne est aussi le cœur de leur dépression : le corpus comporte plusieurs échantillons de personnages perdus, assommés par l'échec ou la passivité, capables de voir le monde mais incapables d'y agir. D'autre part, cette mise en images d'un individu erratique s'accompagne d'un changement majeur : l'affaiblissement du motif central de la route. Voici la seconde dynamique, propre aux films : les trajets deviennent insensés et bouchés, contredisant les vastes perspectives ouvertes au début des récits. La route cinématographique se transforme donc, en une poignée d'années, en un lieu de dépit irrémédiable. Cette destruction de la matière première va de pair avec une distance établie par rapport à l'héritage artistique. Certes, l'effondrement du mythe de la route et du trajet se dessine visuellement à l'écran (*Point Limite Zéro* et *Macadam à deux voies* illustrent cette chute). Mais cette métamorphose désabusée s'opère aussi dans l'ampleur de récits, de la fiction. Par leur dimension narrative, les *road movies* s'éloignent de nombreuses œuvres picturales et, étonnamment, de la plupart des récits littéraires liés à la route qui, sur cette période, ne paraissent pas empreints du même pessimisme (hormis *Maria avec et sans rien* de Joan Didion). Il ne s'agit pas là d'une règle absolue et on peut opposer à ce climat de désillusion des exemples infiniment plus positifs réalisés à la même période, comme *La Barbe à papa / Paper Moon*, de Peter Bogdanovich (1973) qui met en scène l'équipée d'un homme et d'une petite fille vivant de rapines pendant la Grande Dépression. Le film s'achève par des retrouvailles heureuses et, lors du long plan final, une route de craie blanche file à nouveau dans la profondeur et vers l'éternité, dans un renouvellement léger du motif (qui en fait une sorte de négatif du carnage au ralenti clôturant *Bonnie And Clyde* - Arthur Penn, 1967). Néanmoins, la tendance est très nettement désespérée. Même aux marges du tracé de la route, d'autres arts avaient pointé les corollaires négatifs du trajet moderne. Par exemple, la représentation obsessionnelle des lieux de transit par Ed Ruscha les désignait déjà comme des espaces d'ennui, incapables de susciter le rebond ou l'envie (ses peintures et photographies sérielles le disaient avant les films). D'une manière

générale, la dynamique profonde des *road movies* américains des années 70 est donc celle du soubresaut et de la crise, une totale déconstruction du mythe qui constitue, par ricochet, la limite d'une lecture intermédiaire : en reniant le potentiel émancipateur de la route, les films se démarquent d'une large partie de leur héritage artistique. C'est pourquoi, dans la progression de notre étude, nous avons peu à peu perdu le contact avec les photographies, les peintures et la littérature, qui se sont montrées de moins en moins pertinentes pour engager des rapprochements significatifs. La remarque n'engage pas une caricature : il serait vain de vouloir opposer à tout prix des œuvres dites « positives » au désespoir du *road movie*. Toutefois, les films du corpus développent une critique d'une violence inédite à l'égard de la relation entre le trajet et l'accomplissement individuel ou collectif, violence qui les distingue nettement d'une large part de la production artistique associée à la route.

La troisième dynamique mise à jour est une remise en cause de l'unité du corpus. L'observation, la réflexion et l'analyse ont montré des discordances entre les films. Avec le recul des années, *Easy Rider* semble jouer, nous l'avons vu, le rôle d'une matrice pleine d'espoir. La mort tragique des motards ne fait pas oublier l'emphase de la déprise ou des séquences de route et le film demeure, par-dessus tout, une ode au trajet, à la redécouverte de l'espace américain. Identifié peu après sa sortie, en 1969, comme le prototype d'un genre nouveau, le film de Dennis Hopper hérite pourtant d'une descendance qui choisit la rupture et le reniement. Dès 1970, *Wanda* et *Cinq Pièces Faciles* opèrent une volte-face que parachèvent *Point Limite Zéro* et *Macadam à deux voies* l'année suivante. Nous n'allons pas revenir ici sur les explications sociologiques ou politiques qui positionnent le cinéma américain des années 70 comme le reflet d'une crise morale et collective.<sup>175</sup> Le *road movie* constitue sans doute une partie de ce questionnement inquiet. Reste un curieux paradoxe : le film de Dennis Hopper fait figure d'exception dans un genre qu'il a pourtant initié. La ballade d'*Easy Rider*, souvent désignée comme une matrice du *road movie*, avait conservé ce que Gilles Deleuze appelait, en référence au voyage allemand, son « *aspect initiatique* »<sup>176</sup>. Les films de route réalisés dans son sillage imposent une rupture : la ballade se détache de la « *structure active et affective qui la soutenait, la dirigeait, lui*

---

<sup>175</sup> Renvoyons ici à l'ouvrage très documenté de Jean-Baptiste Thoret, *Le Cinéma américaine des années 70*, dans lequel l'auteur défend cette thèse.

<sup>176</sup> G. Deleuze, *op. cit.*, p. 280.

*donnait des directions, même vagues.* »<sup>177</sup> Ce sont, nous l'avons vu, le travail du temps et la négation de l'espace originel qui marquent les *road movies* post *Easy Rider*, et la perte de croyance s'est accompagnée d'une inertie coupable, un aveu d'immobilisme. Pour autant, ce tropisme inverse ne marque pas la naissance d'une autre unité du « genre ». Il est vrai que l'errance peut apparaître comme un dénominateur narratif commun, dans le sens où elle constitue le moteur de récits marqués par « *la confrontation itinérante entre une conscience vidée de contenu affectif et cognitif, incapable d'action et un monde dont elle se contente littéralement d'enregistrer la présence opaque (...)* »<sup>178</sup>. Mais, d'un point de vue esthétique, le rapprochement demeure ténu car les auteurs et les films s'engagent dans des directions très dissemblables. L'image délavée du banal dans *Wanda*, l'ironie distanciée d'*Electra Glide In Blue*, la mise en scène du malaise existentiel dans *Macadam à deux voies*, la pulsion suicidaire de *Point Limite Zéro*, etc... Les différences sont profondes et il semble hasardeux de réunir des films sous une appellation célébrant un motif dont les ressources métaphoriques se sont asséchées. Le *road movie* constitue-t-il encore un genre ou, plus simplement, une « configuration »<sup>179</sup> ? Dans cette optique, la route n'est plus indispensable et une rivière (*Délivrance / Deliverance*, de John Boorman, 1972) ou des piscines (*The Swimmer*, Frank Perry, 1968) peuvent parfaitement remplir son rôle. Un éclatement du genre ? Il ne s'agit pas d'une simple précision lexicale et il faut reconnaître à des films comme *Wanda* ou *Macadam à deux voies* un sens brutal du contrepied. L'étude du corpus bouscule avec une intensité toujours plus forte l'effet-genre propre au *road movie* : le « vraisemblable »<sup>180</sup> posé par un film comme *Easy Rider* (à savoir que la route est porteuse d'espoir) se disloque au lieu de se « consolider de film en film »<sup>181</sup>.

Dans son ouvrage sur la photographie de la route américaine, David Company dresse un constat qui pourrait s'appliquer à de multiples expressions artistiques du *road trip* de la période 1940 - 1970 : « *recyclée ad nauseam par la culture populaire, la route se figeait dans une mythologie bâillonnée, un ensemble de fantasmes immuables bloqués dans le passé (...)* »<sup>182</sup> Les films de route réagissent bien vite aux clichés qui les fondent : ils les

---

<sup>177</sup> *Ibidem*, p. 280.

<sup>178</sup> Moure, José. *Vers une Esthétique du vide au cinéma*, Paris, Ed. L'Harmattan, 1997, p. 164.

<sup>179</sup> J.B. Thoret, *op. cit.*, p. 155.

<sup>180</sup> J. Aumont, A. Bergala, M. Marie et M. Vernet, *op. cit.*, p. 102.

<sup>181</sup> *Ibidem*, p. 103.

<sup>182</sup> D. Company, *op. cit.*, p. 29.

anéantissent et contribuent du même coup à tarir le flux de leur production. Ainsi, après 1973, le *road movie* américain connaît un net essoufflement (qui n'est sans doute pas dû au seul pessimisme de ses créations mais certainement aussi à un effet d'usure de son potentiel commercial). On peut donc légitimement questionner le legs généré à son tour par cette opération de déconstruction du mythe. D'autres cinéastes réemploient le motif de la route dans l'état où la plupart des films du corpus l'avaient laissé, c'est-à-dire débarrassé de certains stéréotypes et dépouillé de toute croyance émancipatrice. Cette renaissance du film de route est portée par des Européens sous influence américaine (Wim Wenders réalise *Au Fil du temps / Im Lauf der Zeit* dès 1975 et sa filmographie ouvre le *road movie* à une influence assumée des peintures de Edward Hopper) ou des Américains inspirés par un cinéma européen (Jim Jarmusch, Gus Van Sant...). Nous avons évoqué précédemment les deux grands axes du *road trip* littéraire tels que les décrypte Pierre-Yves Pétillon à travers le parcours de Dean Cassady et Sal Paradise dans *Sur la route*, à savoir la « cavale » et le « sommeil ». Il ajoute qu'un autre tropisme s'adjoint à ces deux trajectoires, « celui de la lente dérive au fil de l'eau, vers les terres du Sud profond, puis vers le delta du Mississippi. Et sous le cadastre de la conquête telle qu'elle s'est faite à partir des enclos puritains de la Nouvelle-Angleterre, droit vers l'Ouest, une autre carte transparait, une carte enfouie, une topographie fantôme et rêveuse de l'Amérique telle qu'elle aurait pu être. »<sup>183</sup> Cette « topographie rêveuse » est notamment celle que cherchent à tracer, de New York à Cleveland puis de Cleveland à la Floride, les deux garçons de *Stranger Than Paradise* (Jim Jarmusch, 1984), qui n'ont rien d'autre à faire que d'écouter et suivre l'imaginaire d'une jeune cousine hongroise. La route n'est plus archétypale, elle ne vend aucune promesse et, dès le début de leur modeste périple, John Lurie s'endort en voiture, comme convaincu d'emblée d'une inévitable monotonie du trajet. Dans une version renouvelée du *road movie*, les récits prennent acte de l'affaiblissement de la route qui, enfin, redevient métaphore : si elle fut une image de la libération (*Easy Rider*) et du nihilisme (*Point Limite Zéro*), elle endosse pour un temps les habits d'une dérive engourdie et poétique.

---

<sup>183</sup> Pétillon, Pierre-Yves. *La Grand-Route, espace et écriture en Amérique*, Paris, Coll. Fiction et Cie, Ed. Seuil, 1979, p. 125.

## **Bibliographie et ressources**

### **Ouvrages sur le cinéma**

- Aumont, Jacques, Bergala, Alain, Marie, Michel et Vernet, Marc. *Esthétique du film – 3<sup>ème</sup> édition*, Paris, Ed. Armand Colin, 2012.
- Benoliel, Bernard et Thoret, Jean-Baptiste. *Road Movies, USA*, Paris, Ed. Hoëbeke, 2011.
- Berthomieu, Pierre. *Hollywood moderne – Le temps des voyants*, Pertuis, Ed. Rouge Profond, Coll. « Raccords », 2011.
- Biskind, Peter. *Le Nouvel Hollywood*, Paris, Ed. Le Cherche Midi, 2002.
- Bourget, Jean-Loup. *Hollywood, la norme et la marge*, Paris, Ed. Armand Colin, 2005.
- Ciment, Michel. *Une Renaissance Américaine*, Paris, Ed. Nouveau Monde, 2014.
- Deleuze, Gilles. *Cinéma 1 - L'Image-mouvement*, Paris, Les Éditions de Minuit, 1983.
- Gaudeaux, Ariane. *La Balade Sauvage*, Chatou, Ed. De la Transparence, Coll. « Cinéphilie », 2011.
- Gaudin, Antoine. *L'Espace cinématographique*, Paris, Ed. Armand Colin, 2015.
- Goldman, Annie. *L'Errance dans le Cinéma contemporain*, Paris, Ed. Henri Veyrier, 1985.
- Hellman, Monte. *Sympathy for the Devil, entretien avec Emmanuel Burdeau*, Nantes, Ed. Capricci, 2011.
- Kael, Pauline. *Chroniques Américaines*, Paris, Ed. Sonatine, 2010.
- Laderman, David. *Driving Visions*, Austin, Ed. University of Texas Press, 2002.
- Lachaud, Maxime. *Redneck Movies, ruralité et dégénérescence dans le cinéma américain*, Pertuis, Ed. Rouge Profond, 2014.

- Moine, Raphaëlle. *Les Genres au cinéma*, Paris, Ed. Nathan-Cinéma, 2002.
- Moure, José. *Vers une Esthétique du vide au cinéma*, Paris, Ed. L'Harmattan, 1997.
- Rosmini, Marc. *Road Movies, 227 fragments sur un genre introuvable*, Marseille, Ed. Images en Manœuvre, 2012.
- Szendy, Peter. *L'archi-road movie, ou le routage des sens*, Montréal, Revue Intermédialités, n°19, 2012, p. 139.
- Tatum, Charles. *Monte Hellman, Crisée*, Festival d'Amiens, Ed. Yellow Now, 1998.
- Thoret, Jean-Baptiste. *Le Cinéma Américain des Années 70*, Paris, Ed. Les Cahiers du Cinéma, 2006.
- Wenders, Wim. *Emotion Pictures- Essais et critiques*, Paris, Ed. L'Arche, 1987.

#### **Ouvrages collectifs sur le cinéma**

- Bonitzer, Pascal. « Lignes et Voies d'Amérique », in Antoine de Baecque (dir.), *Le Goût de l'Amérique*, Paris, Ed. Cahiers du Cinéma, 2001.
- Hurault-Paupe, Anne. « Une Utopie américaine : le Road movie », in Yona Dureau (dir.), *Utopie et Cinéma*, Cinémaction n°115, Condé-sur-Noireau, Corlet éditions Diffusion, 2005.
- Hurault-Paupe, Anne. « Le road movie : genre du voyage ou de l'Amérique immobile ? », in René Gardies (dir.), *Cinéma et Voyage*, Paris, Ed. L'Harmattan, 2007.
- Moser, Walter. « Le road movie : un genre issu d'une constellation moderne de locomotion et de médiamotion », in Walter Moser (dir.), *Le Road movie interculturel*, Montréal, Revue d'Études Cinématographiques, vol.18 / n°2-3, 2007.

### Périodiques cinéma

- Darras, Mathieu. « Routes à jamais perdues », in *Positif*, N°545, juillet/août, Paris, 2006.
- Burdeau, Emmanuel. « Cinéma Retrouvé – Macadam à Deux Voies de Monte Hellman », in *Cahiers du Cinéma*, N° 602, juin, Paris, 2005, pp 88-89.
- Valot, Jacques. « On the Road again... », in *La Revue du Cinéma*, N° 429, juillet/août, Paris, 1987.

### Intermédialité

- Fillière, Carole. « Synthèse des travaux d'André Gaudreault sur l'Intermedialité », *Cinémadoc*, 23 avril 2015, URL : <http://cinemadoc.hypotheses.org/3117>
- Gaudreault, André. *Cinéma et attraction. Pour une nouvelle histoire du cinématographe*, Paris, CNRS Editions, 2008.
- Guelton, Bernard. « Introduction : repérer et jouer la fiction entre deux médias », in Bernard Guelton (dir.), *Images et Récits – la fiction à l'épreuve*, Paris, Ed. L'Harmattan, 2013.
- Mariniello, Silvestra. « L'intermédialité : un concept polymorphe », dans Isabel Rio Novo, Célia Vieira, *Inter Média*, Paris, Ed. L'Harmattan, 2011.
- Müller, Jürgen. « Vers l'intermédialité. Histoires, positions et options d'un axe de pertinence », in revue *Médiamorphoses* n°16, Paris, Ed. INA, 2006.
- Szendy, Peter. « L'archi-road movie, ou le routage des sens », in revue *Intermédialités*, Montréal, n°19, 2012.
- Yavuz, Emin Perel. « Le filmique à l'épreuve de la fixité. La photographie séquentielle dans les années 60 et 70 », in *Arts Plastiques et Cinéma*, Condé-sur-Noireau, revue *CinémAction* (dir. Sébastien Denis), 2007.



## Anthropologie, philosophie

- Augé, Marc. *Non-lieux, introduction à une anthropologie de la surmodernité*, Paris, La Librairie du XXe siècle, Ed. Seuil, 1992.
- Baqué, Dominique. *Histoires d'ailleurs. Artistes et penseurs de l'itinérance*, Paris, Éditions du regard, 2006.
- Barthes, Roland. *Mythologies*, Paris, Ed. du Seuil, 1957.
- Baudrillard, Jean. *Amérique*, Paris, Ed. Grasset, 1986.
- Dagognet, François. « Route, anti-route et méta-route », in *Cahiers de Médiologie*, n°2, Paris, Ed. Gallimard, 1996.
- Flonneau, Mathieu. *Les cultures du volant XXe-XXIe siècles, essai sur les mondes de l'automobilisme*, Paris, Ed. Autrement, 2008.
- Hall, Edward T. *La Dimension cachée*, Paris, Ed. du Seuil, 1971.
- Merleau-Ponty, Maurice. *Phénoménologie de la perception*, Paris, Ed. Gallimard, 1945.

## Littérature

### **Fictions, essais, poèmes**

- Didion, Joan. *Maria, avec et sans rien*, Paris, Ed. Robert Laffont, Coll. « Pavillons poche », 2007 [1970].
- Grogan, Emmett. *Ringolevio*, Paris, Ed. Gallimard, 1998 [1972].
- Kerouac, Jack. *Sur la route*, Paris, Ed. Folio, 2003 [1958].
- Kerouac, Jack. Préface du livre *Les Américains* (Frank, Robert. Lausanne, Ed. Delpire, 1958-59).
- Rinaldo, Lee. *Road Movies*, Brooklyn, Ed. Soft Skull Press, 2004.

- Sartre, Jean-Paul. *Situation III : Lendemain de guerre*, Paris, Ed. Gallimard, 1964.
- Thompson, Hunter. S. *Las Vegas Parano*, Paris, Ed. Folio, 1994 [1971].
- Wolfe, Tom. *Acid Test*, Paris, Ed. Du Seuil, Coll. « Points », 2007 [1968].

## Études

- Bakhtine, Mikhaïl. *Esthétique et théorie du roman*, Paris, Ed. Gallimard, Coll. « Tel », 1978.
- Brasebin, Jenny. *Road novel, road movie, approche chronotopique du récit de la route*, Université de Montréal, département de littérature comparée, 2013.
- Pétilion, Pierre-Yves. *La Grand-Route, espace et écriture en Amérique*, Paris, Coll. Fiction et Cie, Ed. Seuil, 1979.
- Pétilion, Pierre-Yves. *Histoire de la littérature américaine. Notre demi-siècle, 1939-1989*, Paris, Ed. Fayard, 1993.

## Photographie, peinture, musique...

- Company, David. *The Open Road: Photography & the American Roadtrip*, New York, Ed. Aperture, 2014.
- Chalumeau, Jean-Luc. *Peinture et photographie, pop art, figuration narrative, hyperréalisme, nouveaux pop*, Paris, Ed. du Chêne-Hachette, 2007.
- Delmas, Yves et Gancel, Charles. *Protest Song. La chanson contestataire dans l'Amérique des sixties*, Marseille, Ed. Le Mot et le Reste, coll. « Attitudes », 2012.
- Debecque-Michel, Laurence. *Hopper et l'Art américain*, Paris, Ed. Ligeia, 2012.

- Dufrené, Thierry. « On the road again, *notes sur un thème de l'art américain* », in Cahiers de Médiologie, N°2, Paris, 1996.
- Jost, François. *Le Culte du banal – de Duchamp à la télé-réalité*, Paris, Coll. « Biblis », Ed. CNRS, 2007.
- Inge Morath. *The Road to Reno*, Göttingen, Ed. Steidl, 2006.
- Frank, Robert. *The Americans*, Paris, Ed. Robert Delpire, 1958.
- Hurault-Paupe, Anne. « Edward Hopper et le road movie » in Dominique Sipièrè (dir.), *Les autres arts dans l'art du cinéma*, Rennes, Ed. Presses Universitaires de Rennes, Coll. « Le Spectaculaire », 2007.
- Lampel, Jean-Louis. « En Route », in Marc Chénétier (dir.), *Américônes, études sur l'image aux États-Unis*, Paris, Ed. ENS Lyon, 1997.
- Marshall, Richard D. *Ed Ruscha*, New York, Ed. Phaidon, 2003.
- Méaux, Danièle. *Voyages de photographes*, Saint Etienne, Ed. Presses Universitaires de Saint Étienne, 2009.
- Paquet, Suzanne. *Errances photographiques : mobilité et intermédialité* (collectif), Montréal, Ed. Presses Universitaires de Montréal, 2014.
- Ramond, Sylvie. « Impressionnisme et naissance du Cinématographe. Cinéma et peinture, 5 courts-métrages » in Sylvie Ramond (dir.), *Impressionnisme et naissance du Cinématographe*, Lyon, Fage Editions, 2005.
- Séclier, Philippe. Documentaire *Un Voyage américain, sur les traces de Robert Frank*, Paris, Production Ad Vitam / Selenium Films, 2009.
- Shore, Stephen. *Surfaces américaines*, New York, Ed. Phaidon, 2008.
- Troyen, Carol ; Barter, Judith ; Comey, Janet ; Bostwick Davis, Elliot ; Roberts, Ellen. *Edward Hopper*, Paris, Ed. Flammarion, 2007.

## **Histoire générale et histoire culturelle des Etats-Unis**

- Chastagné, Claude. *La contre-culture américaine des années 1960*, Paris, Ed. Presses Universitaires de France, 2011.
- Degenève, Jonathan. « Le Mal (re)vient de l'Intérieur, ou la portée contre-culturelle du Nouvel Hollywood », in Olivier Penot-Lacassagne et Christophe Bourseiller (dir.), *Contre-Cultures !*, Paris, Ed. CNRS, 2013.
- Harter, Hélène. « Les Villes américaines et le culte de la mobilité ; les politiques d'infrastructures routières 1945-1950 », Revue *Cercles* 13, 2005.
- Kaspi, André, *Les Américains*, tomes I et II, Paris, Ed. du Seuil, 2008.
- Hoskyns, Barney, *San Francisco : 1965-1970, les années psychédéliques*, Bègles, Coll. Castor Music, Ed. Le Castor Astral, 2006.
- Marcus, Greil. *Mystery Train – images de l'Amérique à travers le rock'n'roll*, Paris, Ed. Allia, 2001.

## **Dictionnaires, vocabulaire**

- Juhel, Françoise (dir.). *Dictionnaire de l'image* (2<sup>ème</sup> édition), Paris, Ed. Vuibert, 2008.
- *Dictionnaire mondial de la photographie, des origines à nos jours*, Paris, Ed. Larousse, 1994.
- Souriau, Etienne. *Vocabulaire d'Esthétique*, Paris, Ed. Presses Universitaires de France, 1990.

## Fiches techniques des films étudiés

### Easy Rider, un film de Dennis Hopper - 1969

**Scénario :** Peter Fonda, Dennis Hopper, Terry Southern - **Directeur de la photographie :** Laszlo Kovacs - **Montage :** Donn Cambern - **Producteur exécutif :** Bert Schneider - **Distribution :** Peter Fonda (Wyatt), Dennis Hopper (Billy), Jack Nicholson (George Hanson), Antonio Mendoza (Jesus), Phil Spector (Connection) - **Durée :** 94 minutes.

**Synopsis :** après avoir vendu une importante quantité de drogue à Los Angeles, deux motards, Wyatt et Billy, décident de se rendre au carnaval de La Nouvelle Orléans. Accompagnés de George Hanson, ils sont confrontés à une Amérique conservatrice et hostile à la contre culture.

### Cinq Pièces Faciles / Five Easy Pieces, un film de Bob Rafelson - 1970

**Scénario :** Carole Eastman, Bob Rafelson - **Directeur de la photographie :** László Kovács - **Montage :** Christopher Holmes, Gerard Shepard - **Production :** Bob Rafelson, Bert Schneider - **Distribution :** Jack Nicholson (Robert Eroica Dupea), Susan Anspach (Catherine Van Oost), Karen Black (Rayette Dipesto) - **Durée :** 98 minutes.

**Synopsis :** Robert Dupea, insatisfait chronique, fuit son travail (dans l'industrie pétrolière) et la routine du couple pour aller sur la côte Ouest rejoindre son père malade.

### Wanda, un film de Barbara Loden - 1970

**Scénario :** Barbara Loden - **Directeur de la photographie :** Nicholas T. Proferes - **Montage :** Nicholas T. Proferes - **Producteur exécutif :** Harry Shuster - **Distribution :** Barbara Loden (Wanda), Michael Higgins (Norman Dennis) - **Durée :** 102 minutes.

**Synopsis :** Wanda vit dans une cité minière en Pennsylvanie. Elle quitte mari et enfants sans pour autant avoir un but. Elle suit Mr Dennis, un escroc rencontré en chemin.

### Point Limite Zéro / Vanishing Point, un film de Richard C. Sarafian - 1971

**Scénario :** Guillermo Cain - **Directeur de la photographie :** John A. Alonzo - **Montage :** Stefan Arnsten - **Producteur exécutif :** Norman Spencer - **Distribution :** Barry Newman (Kowalski), Cleavon Little (le DJ Supersoul) - **Durée :** 99 minutes.

**Synopsis** : Kowalski fait le pari qu'il peut convoier une voiture de Denver à San Francisco en une quinzaine d'heures. Bourré d'amphétamines, il se lance dans une course-poursuite avec la police dans plusieurs États américains. Supersoul, un DJ aveugle, l'aide à distance.

Macadam à deux voies / Two-Lane Blacktop, un film de Monte Hellman – 1971

**Scénario** : Rudolf Wurlitzer, Will Corry - **Directeur de la photographie** : Jack Deerson - **Montage** : Monte Hellman - **Producteur exécutif** : Michael Laughlin - **Distribution** : James Taylor (le Conducteur), Dennis Wilson (le Mécano), Laurie Bird (la Fille), Warren Oates (GTO) - **Durée** : 102 minutes.

**Synopsis** : deux garçons vivent de courses automobiles et se déplacent de ville en ville. Ils rencontrent une jeune fille qui se joint à eux ainsi qu'un quadragénaire mythomane avec qui ils engagent une course jusqu'à Washington.

Electra Glide In Blue (James William Guercio, 1973)

**Scénario** : Robert Boris - **Directeur de la photographie** : Conrad Hall - **Montage** : Jim Benson, Gerald Greenberg - **Production** : James William Guercio, Rupert Hitzig - **Distribution** : Robert Blake (Johnny Wintergreen), Billy « Green » Bush (Zipper) - **Durée** : 114 minutes.

**Synopsis** : Johnny Wintergreen est un policier motard qui arpente les routes désertiques de l'Arizona. Une affaire de meurtre maquillée en suicide lui donne l'opportunité de mener enfin un véritable travail d'enquête. Il rencontre une police corrompue et des hippies trafiquants et violents.

La Balade sauvage / Badlands, un film de Terrence Malick - 1973

**Scénario** : Terrence Malick - **Directeur de la photographie** : Tak Fujimoto - **Montage** : Robert Estrin - **Producteur exécutif** : Terrence Malick, Edward R. Pressman - **Distribution** : Sissy Spacek (Holly Sarghis), Martin Sheen (Kit Carruthers), Warren Oates (le père de Holly) - **Durée** : 94 minutes.

**Synopsis** : Kit est éboueur, Holly est une jeune fille discrète de quinze ans. Ils tombent amoureux mais le père de Holly s'oppose à cette liaison. Kit le tue et ils incendient sa maison. C'est le début d'une cavale inspirée de faits authentiques.

### Filmographie annexe : road movies

Ces trois listes sont indicatives et fonctionnent sur des périodes étendues (sauf la seconde). On remarquera une porosité chronologique entre les trois séries proposées : elle s'explique par le fait que les « limites » entre les périodes sont quelquefois difficiles à cerner et que celles établies pour identifier le *road movie* ne le sont pas moins. Ces listes assument également la diversité des représentations de la translation, celle-ci demeurant toujours au cœur des œuvres retenues (elle ne se limite plus aux déplacements motorisés : on se déplace à cheval, en bateau, en nageant et, bien entendu, en roulant).

#### Liste non exhaustive de films américains précurseurs

ou dans lesquels il y a déjà « du road movie » (selon l'expression de Walter Moser<sup>184</sup>)

*L'Émigrant/ The Immigrant* (Charlie Chaplin, 1917) - *New York-Miami* (Frank Capra, 1934) - *Les Temps Modernes / Modern Times* (Charlie Chaplin, 1936) - *Le Magicien d'Oz / The Wizard Of Oz* (Victor Fleming, 1939) - *La Chevauchée fantastique / Stagecoach* (John Ford, 1939) - *Les Raisins de la colère / The Grapes Of Wrath* (John Ford, 1940) - *Detour* (Edgar G. Ulmer, 1945) - *La Prisonnière du désert / The Searchers* (John Ford, 1956) - *La Mort aux trousses / North By Northwest* (Alfred Hitchcock, 1959) - *The Shooting* (Monte Hellman, 1968) - *The Swimmer* (Frank Perry, 1968) ...

#### Liste non exhaustive des road movies américains (ou tournés aux Etats-Unis) - 1967 à 1974

*Bonnie and Clyde* (Arthur Penn, 1967) - *Easy Rider* (Dennis Hopper, 1969) - *Les Gens de la pluie / The Rain People* (Francis Ford Coppola, 1969) - *Macadam Cowboy / Midnight Cowboy* (John Schlesinger, 1969) - *Zabriskie Point* (Michelangelo Antonioni, 1970) - *Cinq Pièces Faciles / Five Easy Pieces* (Bob Rafelson, 1970) - *Wanda* (Barbara Loden, 1970) - *Point Limite Zéro / Vanishing Point* (Richard C. Sarafian, 1971) - *Macadam à deux voies /*

---

<sup>184</sup> W. Moser, *op. cit.*, p. 18.

*Two-Lane Blacktop* (Monte Hellman, 1971) - *Duel* (Steven Spielberg, 1971) - *Bertha Boxcar* (Martin Scorsese, 1972) - *Délivrance / Deliverance* (John Boorman, 1972) - *L'Épouvantail / Scarecrow* (Jerry Schatzberg, 1973) - *La Barbe à papa / Paper Moon* (Peter Bogdanovich, 1973) - *Nous sommes tous des voleurs / Thieves Like Us* (Robert Altman, 1974) - *Electra Glide In Blue* (James W. Guercio, 1973) - *La Balade sauvage / Badlands* (Terrence Malick, 1973) - *Sugarland Express* (Steven Spielberg, 1974) - *Alice n'est plus ici / Alice Doesn't Live Here Anymore* (Martin Scorsese, 1974) - *Apportez-moi la tête d'Alfredo Garcia / Bring Me The Head Of Alfredo Garcia* (Sam Peckinpah, 1974)...

Liste non exhaustive de films américains (ou tournés aux Etats-Unis)

s'apparentant au road movie et postérieurs à la période étudiée

*Alice dans les villes / Alice in den Städten* (Wim Wenders, 1974) - *Out Of The Blue* (Dennis Hopper, 1980) - *Honkytonk Man* (Clint Eastwood, 1982) - *Stranger Than Paradise* (Jim Jarmusch, 1984) - *Paris, Texas* (Wim Wenders, 1984) - *Down By Law* (Jim Jarmusch, 1986) - *Candy Mountain* (Robert Frank, 1986) - *Route One/USA* (Robert Kramer, 1989) - *Sailor et Lula / Wild At Heart* (David Lynch, 1990) - *My Own Private Idaho* (Gus Van Sant, 1991) - *Thelma et Louise / Thelma and Louise* (Ridley Scott, 1991) - *Dead Man* (Jim Jarmusch, 1995) - *Une Histoire vraie / The Straight Story* (David Lynch, 1999) - *Gerry* (Gus Van Sant, 2002) - *Collatéral / Collateral* (Michael Mann, 2004) ...



## Index des œuvres non cinématographiques liées à la route présentes dans cette étude

### Photographie

- FRANK, Robert :
  - Recueil *The Americans*, 1958 - (6, 18, 56, 62)
  - *U.S. 285, New Mexico*, 1955 - (22, 23)
  - *View from hotel window*, 1957 - (62, 63)
  - *Rodeo, New York City*, 1955 - (79, 80)
  - *Car Accident – U.S. 66, between Winslow and Flagstaff*, 1956 - (97)
- HOLDT, Jacob : *Alabama*, 1971 - (56)
- HOPPER, Dennis : *Double Standard*, 1961 - (30, 31, 32)
- LYON, Danny :
  - *Crossing The Ohio*, 1966 - (13, 14, 37)
  - Recueil *The Bikeriders*, 1968 - (37)
- MORATH, Inge :
  - *Road To Reno*, 1960 - (41)
  - *Hitchikers on the road from Albuquerque to Gallup*, 1960 - (48)
- RUSCHA, Ed :
  - *Twentysix Gasoline Stations*, 1963 - (67, 68, 74)
  - *Every Building On The Sunset Strip*, 1966 - (16, 17)
- SHORE, Stephen :
  - *July 22, 1969*, 1969 - (92, 93)
  - *Holbrook, Arizona*, 1972 - (92, 93)

### Peinture / Arts plastiques

- BECHTLE, Robert : *46 Chevy*, 1965 - (39)
- D'ARCANGELO, Allan : *June Moon*, 1963 - (61)
- DON EDDY: *Bumper Section XVI*, 1970 - (39)

- HOPPER, Edward :
  - *Gas*, 1940 - (72)
  - *Road 6 Eastham*, 1941 - (34, 35)
  - *Four Lane Road*, 1956 - (73, 74)
  - *Road And Trees*, 1962 - (13, 14)
- LICHTENSTEIN, Roy : *In The Car*, 1963 - (43)
- RAUSCHENBERG, Robert : *Black Market*, 1961 - (7, 69)
- RAUSCHENBERG, Robert & CAGE, John : *Automobile Tire Print*, 1953 - (16, 17)
- RUSCHA, Ed : *Standard Station, Amarillo*, 1963 et *Burning Gas Station*, 1966 - (74, 75)
- WARHOL, Andy : *Green Car Crash*, 1962 - (97)

### **Littérature**

- DIDION, Joan : *Maria avec et sans rien / Play It As It Lays*, 1970 (7, 28, 51)
- KEROUAC, Jack : *Sur la route / On The Road*, 1957 - (16, 24, 27, 31, 48, 54, 65, 70, 71, 82, 90, 91, 98)
- KEROUAC, Jack : préface de *The Americans*, 1958 (6, 56, 60)
- THOMPSON, Hunter S. : *Las Vegas Parano*, 1971 - (7, 53)
- WOLFE, Tom : *Acid Test*, 1968 - (7, 24, 38, 39,49, 50, 54, 83, 98)

### **Musique**

- The BYRDS : *Mr Tambourine Man*, 1965 - (95 et 96)
- CHARLES, Ray : *Hit The Road Jack*, 1961 - (51)
- The DOORS : *Riders On The Storm*, 1971- (55)
- GUERCIO, James William : *Tell Me*, 1973 - (99)
- HENDRIX, Jimi : *Highway Chile*, 1967 - (48)
- JOPLIN, Janis : *Mercedes Benz*, 1970 - (39)
- McGUINN, Roger & DYLAN, Bob : *Ballad Of Easy Rider*, 1969 - (99)
- STEPPENWOLF : *Born To Be Wild*, 1968 - (26)

## TABLE

<b>Sommaire</b> .....	1
<b>Introduction</b> .....	3
<b><u>I. Une terre commune : recherches et croyances</u></b> .....	11
<b>1. Le mouvement, la vitesse et la continuité</b> .....	11
<i>1.1. Mouvement et vitesse sur la route : nature et variations</i> .....	11
<i>1.2. Une recherche formelle : la continuité du déplacement</i> .....	16
<b>2. À la surface des routes : le temps des promesses</b> .....	19
<i>2.1. La route : une part d'utopie liée au genre ?</i> .....	19
<i>2.2. Une déprise : le tournant d'une vie</i> .....	24
<i>2.3. La route comme ligne temporelle...</i> .....	29
<i>2.4. ... au cœur d'une dialectique espaces clos / ouverts</i> .....	34
<b>3. Le véhicule : une intimité à explorer</b> .....	36
<i>3.1. Un objet d'indécision : entre mythologie et ironie</i> .....	37
<i>3.2. Un lieu d'observation : la multiplication des cadres</i> .....	40
<i>3.3. Une capsule hors du temps : cadrer la conversation de l'extérieur</i> .....	42
<b><u>II. La part du doute : accros périphériques et complications</u></b> .....	47
<b>1. La rencontre : les dynamiques contraires</b> .....	47
<i>1.1. La figure de l'invité : un cliché modulable</i> .....	47
<i>1.2. La liberté des personnages féminins : un recommencement déceptif</i> .....	49
<i>1.3. L'Autre et la peur : ennemis de l'intérieur</i> .....	52
<i>1.4. La place des anonymes : silhouettes des bords de route</i> .....	56
<b>2. Une relation trouble aux paysages</b> .....	58
<i>2.1. Épuisement de la nostalgie fordienne</i> .....	59

2.2. <i>Le refus de la beauté : paysages démythifiés</i> .....	60
2.3. <i>L'illusion du refuge : la nature dans La Balade sauvage</i> .....	63
<b>3. Lieux de transit : la répétition, l'ennui et le changement</b> .....	65
3.1. <i>Une esthétique de la répétition</i> .....	66
3.2. <i>L'ennui comme une nouvelle muse : un consensus entre les arts ?</i> .....	71
3.3. <i>La relation des personnages aux non-lieux : inertie et révolte</i> .....	73
<b><u>III. Au cœur des road movies : l'effondrement du mythe</u></b> .....	78
<b>1. Des personnages en perte de sens</b> .....	78
1.1. <i>Le rapport au héros : déconstructions progressives</i> .....	78
1.2. <i>Horizons intérieurs bouchés : les cadres de Macadam à deux voies</i> .....	84
1.3. <i>La parole impuissante : les silences, véritables propos des films ?</i> .....	86
<b>2. Le banal et la mort</b> .....	90
2.1. <i>La relégation du spectaculaire et le choix du banal</i> .....	90
2.2. <i>Les motifs de la mise en garde : scènes de cimetière et accidents</i> .....	95
2.3. <i>Variations autour de l'échec : fins de récits</i> .....	98
<b>3. La route contredite : destructions de la matière première</b> .....	101
3.1. <i>Point Limite Zéro : une route fermée, circulaire et abstraite</i> .....	101
3.2. <i>Macadam à deux voies : la route, vecteur de vide et d'absence</i> .....	104
<b>Bilan</b> .....	109
<b>Bibliographie</b> .....	115
<b>Fiches techniques des films étudiés</b> .....	122
<b>Filmographie annexe : road movies</b> .....	124
<b>Index des œuvres non cinématographiques liées à la route</b> .....	126
<b>Table des matières</b> .....	128

