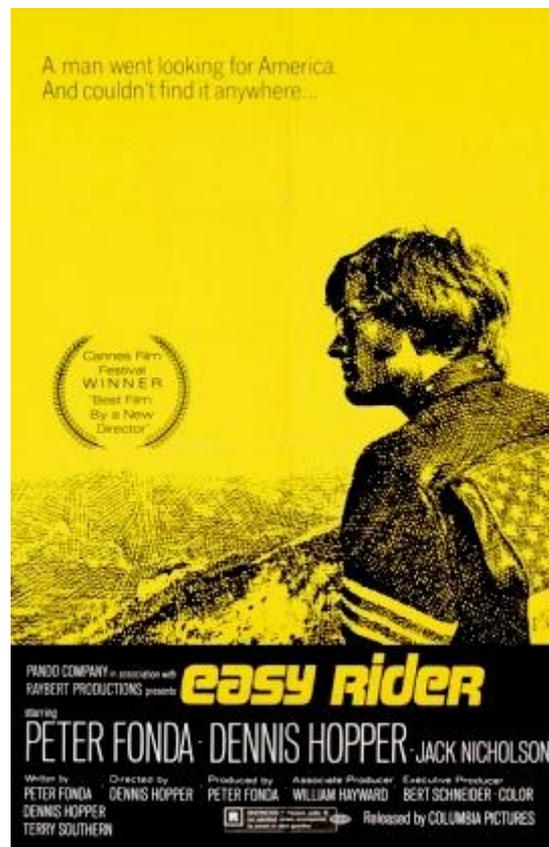


Le road movie : genre géographique ?

Débat "Le road movie" animé par Michel Sivignon (Univ. de Nanterre) et Bertrand Pleven (Univ. Paris Sorbonne) le mardi 14 février à 19h30 au Flore, avec Bernard Benoliel (directeur de l'action culturelle à la Cinémathèque française et auteurs d'ouvrages, notamment sur Clint Eastwood ou encore Bruce Lee) et Jean-Baptiste Thoret (historien, critique, spécialiste du nouvel hollywood et du cinéma italien des années 1970), les auteurs de Road Movie, USA (Editions Hoëbeke, 2011).

En introduction, Bertrand Pleven nous rappelle les mots de Michel de Certeau qui affirmait que « Toute histoire est spatiale ». Certaines le sont peut-être plus que d'autres et les Road Movie en tout cas sont des histoires spatiales. S'interroger sur le Road Movie, c'est se positionner dans une géographie des représentations. Comme dans le Western (qui a intéressé des géographes comme Yves Lacoste ou Michel Foucher), on retrouve une dramatisation du paysage dans le Road Movie. Ce paysage n'est pas seulement contemplé, il est aussi traversé. Par ailleurs, le trajet physique, matériel renvoie aussi comme de manière dédoublée à un trajet existentiel. En outre, le Road Movie est consubstantiel à une certaine représentation des Etats-Unis. Et comme Franco Moretti voit la naissance de l'Etat nation dans le roman européen, on pourrait lire la société américaine et le rapport au territoire à travers les Road Movie. Mais à quelle échelle se situe-t-on ? A l'échelle nationale ? Il s'agirait d'un paradoxe pour un genre transgressif repoussant les limites et qui serait dans le même temps enfermé dans des frontières nationales. Y a-t-il des road movies européens, français ? Est-il possible de tourner dans de petits espaces, des espaces clos ? Ces road movie européens sont-ils l'exportation d'un modèle hégémonique ?

Quoi qu'il en soit, le Road Movie pose la question du rapport au monde et à l'espace.



Affiche du film *Easy Rider* (1969)

L'assistance a ensuite pu assister à la diffusion d'un montage d'extraits de films emblématiques du genre ou qui interroge cette catégorie, et préparé par Bertrand Pleven. Parmi ceux-ci, des extraits d'*Easy Rider* (Dennis Hopper, 1969), *Brown Bunny* (Vincent Gallo, 2003), *Les Raisins de la colère* (John Ford, 1940), *Into the Wild* (Sean Penn, 2007), la scène finale des *Temps Modernes* (Charlie Chaplin, 1936), le générique de la série « The Sopranos », *Thelma et Louise* (Ridley Scott, 1991), *Le Magicien d'Oz* (Victor Fleming, 1939).

Questions aux intervenants : Est-il juste de parler d'un genre cinématographique pour le Road Movie ?

Bernard Benoliel : C'est une question qui nous a beaucoup intrigués. Le Road Movie est à la fois un sous-genre, au sens où c'est un genre qui arrive tardivement dans la nomenclature du cinéma américain. On considère généralement, peut-être à tort, 1969 avec la sortie d'*Easy Rider* comme l'acte de naissance du Road Movie. Né tardivement, alors que de nombreux genres ont déjà émergé et se sont constitués, il pourrait être vu comme le fils illégitime du Western, et à ce titre il serait un sous-genre, car produit par un genre qui le précède.

Il peut également être appréhendé comme un « sur-genre », en ce sens que le Road Movie ne tient pas dans la notion de genre, puisqu'on peut le voir comme l'actualisation d'une « culture de la route » spécifique aux Etats-Unis. Le pays tel qu'il s'est constitué, tel qu'il a été colonisé et tel qu'il a été occupé, a pour cela été traversé. A ce titre, avant même l'apparition de la route goudronnée, la notion de traversée de l'espace fait partie des réalités fondatrices américaines. Il serait donc un sur-genre qui permettrait d'interroger des réalités et des mythes, à la fois temporels et spatiaux, qui sont ceux des Etats-Unis. Pour donner un exemple, dans les Road Movies des années 1970 (qui sont considérées comme l'âge d'or du Road Movie), une grande partie de ceux-ci passent leur temps à faire référence aux années 1930, et par exemple aux *Raisins de la colère* (livre de John Steinbeck, puis film réalisé par John Ford), et faisant allusion à ce film, ils font allusion à la représentation qu'ils se font de la grande transhumance des années 1930, des paysans de l'Oklahoma chassés de leurs terres par le productivisme agricole, se mettant en route vers la Californie. Cette passerelle nous montre que lorsqu'on s'intéresse au Road Movie, on traite autant de l'espace que de l'histoire.

Jean Baptiste Thoret : Le terme de Road Movie est un terme qui n'apparaît pas au moment de la sortie d'*Easy Rider*, même si l'on en fait l'an 01 d'une renaissance dorée. En réalité, c'est un an plus tard, à l'occasion de la sortie du film *Five Easy Pieces* (Bob Rafelson, 1970), produit par le même groupe de personnes et avec Jack Nicholson encore, que l'on prend conscience qu'une série de films est en train de sortir et que le genre se constituerait, en lien avec la contre-culture américaine, et les débuts du Nouvel Hollywood (que l'on peut circonscrire historiquement entre 1967 et 1980).

Il y a bien évidemment plusieurs types et plusieurs sortes d'approches du Road Movie, et si les années 1970 en représentent l'âge d'or, on sent que ces années 1970 sont une forme de synthèse d'un sous-genre qui est né bien auparavant. Finalement, si l'on s'intéresse à la question de la route dans le cinéma américain, on a vite fait d'attraper tout le cinéma américain, tant la route semble un élément structurel de ces films, y compris lorsqu'on la désire mais qu'on ne la prend pas, et y compris lorsque la route n'est que mentale. Toutefois, il apparaît nécessaire de se recentrer autour de problématiques importantes, et si André Bazin disait que « le Western est le cinéma américain par excellence », le Road Movie prend le relais du Western à la fin des années 1960. Le Road Movie, finalement, condense deux des sujets les plus importants de l'histoire du cinéma américain qui sont la question de l'espace (Jean Baudrillard expliquant dans son texte *Amérique* qu'il y a un rapport quasi métaphysique à l'espace américain alors qu'en Europe il s'agit d'un rapport plus pittoresque) et la question du peuple. Qu'est-ce que le peuple américain ? Le Road Movie ne serait-il pas de ce point de vue un thermomètre mesurant une représentation potentielle de ce qu'est le peuple américain et la notion de rêve américain ?

Question : Est-ce que cela a un sens de dire que pour qu'il y ait Road Movie, il faut certains ingrédients nécessaires ?

L'espace du Road Movie est un espace ouvert : y a-t-il donc dans des endroits comparables des Road Movie possibles ? Par exemple, peut-on imaginer un Road Movie sibérien ? Suffit-il qu'il y ait l'espace pour qu'il y ait Road Movie ?

Bernard Benoliel : Il existe des films français, espagnols qui sont désignés ou se désignent eux-mêmes comme des Road Movies. Ce sont des films qui ne font pas genre mais qui, eux-mêmes, lorsqu'ils établissent l'idée de la traversée et de l'espace à parcourir se posent comme tel. On peut penser à un film français comme *Le Plein de super* d'Alain Cavalier (1976). Mais il semble qu'un Road Movie « à la française » ne puisse se définir qu'à travers un contrechamp imaginaire et partagé avec le Road Movie américain. On dira toujours c'est « un Road Movie à la française ». Le film lui-même se positionne face à un genre dont il sait qu'il est natif de l'Amérique. Il y a comme un jeu de regard.

Toutefois, on peut légitimement penser aussi que le Road Movie américain puisse renouer avec des formes littéraires ancestrales, canoniques, européennes et universelles comme *Don Quichotte* de Cervantès ou *L'Odyssée*. Ce sont donc des films, américains cette fois, qui ne peuvent eux-mêmes complètement s'affranchir de modèles qui les dépassent et surtout qui les précèdent.

De même, cela a du sens de parler de Road Movie allemand également, pour des films comme ceux de Wim Wenders nourris du *Wilhelm Meister* de Goethe. Mais ce que fait Wim Wenders, ce sont certes des Road Movies en Allemagne, mais aussi dans l'attente de l'Amérique. Sa visée n'est pas de faire un Road Movie pour l'Allemagne, mais il le fait avec comme horizon un désir d'Amérique, un désir de l'Amérique de John Ford, ce qu'il va réaliser avec *Paris, Texas* (1984). Wenders est totalement aimanté par un désir de cinéma américain, au point même de se demander dans un de ses textes si l'Amérique n'aurait pas été inventée par son cinéma. Il subit donc de son plein gré l'influence d'un modèle hégémonique en même temps qu'il le critique.

Jean-Baptiste Thoret : Le cas de John Ford est de ce point de vue intéressant. C'est une filmographie très importante, commençant à la fin des années 1910 et se terminant en 1966. Il pourrait être considéré comme un exégète de l'histoire du cinéma américain. Ford est souvent réduit à un cinéaste assez conservateur, l'homme de *La Chevauchée fantastique* à la fin des années 1930, témoin d'une Amérique qui n'a pas reconnu son passé amérindien. Mais Ford a épousé les grands moments de l'histoire du rapport de l'Amérique à sa propre histoire : celui de la propagande et de la foi, celui de la crise qu'il a identifiée, jusqu'à être l'homme qui réalise *Les Cheyennes* (1964), sorte d'ancêtre du Road Movie où des Indiens doivent transhumer vers un espace contraint. Ce qui est intéressant avec Ford, c'est qu'à chaque fois qu'il a envie de prendre la température de la société américaine, il reprend la route. Lorsqu'il réalise *Les Raisins de la colère*, il commence à interroger l'unité de la nation américaine qui serait sur le point de se fragmenter, fragmentation liée à un capitalisme destructeur. *Les Raisins de la colère*, c'est un Road Movie contraint, obligeant ceux qui sont mis au ban de la société à voyager.

Finalement, un Road Movie serait un film qui a une trajectoire, pas vraiment des ingrédients. Cette trajectoire serait à la fois existentielle et politique, c'est-à-dire qu'idéalement on se retrouve soi-même en chemin et on ré-envisage l'histoire de son pays. A cet égard, on peut évoquer la phrase de l'historien américain Frederick Jackson Turner qui écrivait en 1893 : « Aux Etats-Unis, l'espace est la mesure du cycle du temps ». Le Road Movie serait ainsi consubstantiel à la culture américaine et à l'histoire des Etats-Unis.

Bernard Benoliel : On peut également ajouter qu'à la fin des années 1960, le Western est en perte de vitesse. On peut mettre en regard ceci avec la situation au Viet-Nam où finalement se rejouerait ailleurs et à l'identique cette histoire de la conquête. La forme de récit du Western serait ainsi discréditée. Au même moment, le Road Movie accueille le genre moribond et s'en sert pour finalement atteindre l'Indien, de *Josey Wales hors-la-loi* de Clint Eastwood (1976) jusqu'à *Sunchaser* de Michael Cimino (1995). Et le Road Movie fait ce travail-là, un travail de mémoire, car son désir en

somme serait de recommencer la conquête de l'Ouest mais sans la violence cette fois et de n'oublier personne dans cette histoire américaine.

Question : N'a-t-on pas statistiquement tourné la page des Indiens ? Dans *Easy Rider*, par exemple il n'y a pas d'indiens, ni dans *Thelma et Louise*.

Bernard Benoliel : Dans *Easy Rider*, il y a une scène emblématique. Quand les deux personnages principaux s'arrêtent pour changer une roue chez un maréchal ferrant, le plan est filmé de telle sorte que dans la profondeur de champ, ils réparent leur engin alors qu'à l'avant plan, le maréchal ferrant est en train de changer les fers d'un cheval. Le Road Movie ne veut pas se séparer du Western et de l'histoire américaine. Il entend la retrouver. Et le *hippie* peut être vu comme l'actualisation de l'Indien pour l'Amérique conservatrice. Le Road Movie n'est pas qu'un genre de la rupture. Il tente de proposer une relecture idéale du passé américain, de renouer des fils rompus par la violence fondatrice. C'est son utopie.

Jean Baptiste Thoret : Dans *Taxi Driver*, Robert de Niro, symbole d'une Amérique schizophrène, avant le massacre du candidat, porte une veste militaire, les insignes du Viêt-Cong et une coupe iroquois. L'Indien est toujours dans le cinéma américain des années 1970 de l'ordre du refoulé.

Question : Sur la période contemporaine, avec l'omnipotence des réseaux et des flux, comment se focalise le Road Movie pour s'adapter à cette nouvelle donne sociale et spatiale ?

Bernard Benoliel : Il nous a semblé que le film de Vincent Gallo *Brown Bunny* est totalement marqué par les Road Movies des années 1970. C'est un voyage mental dans l'histoire du cinéma américain. A part celui-ci et *Une histoire vraie* de David Lynch (1999), l'idée même d'un Road Movie, passées les années 1990, devient de plus en plus difficilement crédible. Soit le Road Movie se ralentit magnifiquement (Jim Jarmusch, Gus Van Sant), soit il essaye de faire comme si de rien n'était et ça donne des abominations comme *Little Miss Sunshine* où la route n'est plus un symbole de libération individuelle, mais l'espace de la famille...

Cependant, nous nous sommes interrogés afin de savoir si dans les années 1960, le Road Movie n'était pas déjà anachronique. La réponse, nous l'avons trouvée dans *La Mort aux trousses* (Alfred Hitchcock, 1959) puisque finalement, ce film montre bien comment lorsqu'on pense trouver un espace disponible, tout a déjà été tracé, et il n'y a plus rien à conquérir. L'espace est déjà quadrillé.

Jean Baptiste Thoret : Ce qui est intéressant avec *La Mort aux trousses*, c'est qu'on passe d'un coup du voyage *beatnik* des années 1940 et 1950 (ouvert, disponible en lien avec l'ouvrage de Jack Kerouac, *Sur la route*) au voyage organisé (les années 1960 et suivantes). Finalement, Hitchcock nous dit, quelques années avant que cela « commence » (*Easy Rider*, 1969), que c'est fini et qu'on en est déjà au voyage organisé. On est passé de l'espace au réseau.

Débat

Question : Le Road Movie est-il toujours sur la route ?

Benoit Benoliel : On s'est affranchi de l'idée que le Road Movie devait nécessairement se tourner sur le macadam et être en voiture ou en moto. En fait, c'est tellement quelque chose qui structure la psyché américaine (il y a, par exemple, des *River Movies*) qu'on a pensé à des films comme *The Swimmer* (Frank Perry, 1968) où Burt Lancaster tente de rentrer chez lui en passant de piscine en piscine, ou encore *2001, l'Odyssée de l'espace* (Stanley Kubrick, 1968). L'essence du Road Movie, ce serait le désir d'aller au plus loin pour découvrir une fois est arrivé que « *there's no place like home* », comme dit Dorothy dans *Le Magicien d'Oz*. Encore fallait-il se mettre en route pour savoir qu'il ne fallait pas. Apprentissage paradoxal.

Question : Un des lieux où on a l'impression que le Road Movie est encore très vivant et très riche, c'est l'Amérique du Sud (les films de Walter Salles par exemple).

Bernard Benoliel : Cela reste néanmoins le continent américain et des problématiques comparables. D'ailleurs, le prochain film de Salles est une adaptation du roman de Kerouac, *Sur la route*.

Bertrand Pleven : Concernant l'Amérique du Sud, ce sont justement des espaces où la frontière n'est pas atteinte, et des territoires où il y a une culture de la résistance très présente.

Question : *La Strada* (Federico Fellini, 1954) n'est-il pas le contre-exemple parfait d'un Road Movie italien, à travers à la fois une quête existentielle et une question politique qui est celle de la reconstruction de l'Italie après le fascisme ?

Bernard Benoliel : Dans les *Cahiers du cinéma* des années 1950, il y avait une réelle opposition entre les « stradistes » et les « voyagistes » (les défenseurs de *Voyage en Italie* de Rossellini). *La Strada* – comme certains films de Rossellini – est intéressant, car le film permet de révéler l'influence du cinéma européen d'après-guerre sur le Nouvel Hollywood américain. Il y a eu en Italie des « Road Movies » qui ont marqué les cinéastes de la Nouvelle Vague comme Godard et Truffaut qui, eux-mêmes, ont marqué les cinéastes du Nouvel Hollywood (*Bonnie and Clyde* d'Arthur Penn). Il existe donc certainement une migration des formes et des motifs qui en passe d'abord par l'Italie de l'après-guerre.

Compte-rendu : Benjamin Leborgne, revu par les intervenants et Bertrand Pleven