

## **Présentation. Le road movie : un genre issu d'une constellation moderne de locomotion et de médiamotion**

### **The Road Movie: A Genre Arising out of a Modern Constellation of Locomotion and Media-motion**

Walter Moser

Volume 18, numéro 2-3, printemps 2008

Le road movie interculturel

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/018415ar>

DOI : <https://doi.org/10.7202/018415ar>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

Cinémas

ISSN

1181-6945 (imprimé)

1705-6500 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer ce document

Moser, W. (2008). Présentation. Le road movie : un genre issu d'une constellation moderne de locomotion et de médiamotion. *Cinémas*, 18(2-3), 7-30. <https://doi.org/10.7202/018415ar>

Résumé de l'article

Le genre cinématographique du road movie est présenté ici comme issu d'une constellation de modernité « solide » qui combine locomotion et médiamotion dans une mobilité culturelle spécifique. L'analyse générique identifie une matrice où se détachent, comme noyau central, la déprise par rapport aux forces sédentarisantes de la modernité et la production de contingence. On montre comment le genre, sur la base de cette matrice, fait preuve d'une grande productivité culturelle et d'une remarquable efficacité historique, dans la mesure où il transforme sans cesse sa propre articulation interne tout en se laissant transférer de son américanité originare vers d'autres aires culturelles.

# Présentation. Le road movie : un genre issu d'une constellation moderne de locomotion et de médiamotion

Walter Moser

## RÉSUMÉ

Le genre cinématographique du road movie est présenté ici comme issu d'une constellation de modernité «solide» qui combine locomotion et médiamotion dans une mobilité culturelle spécifique. L'analyse générique identifie une matrice où se détachent, comme noyau central, la déprise par rapport aux forces sédentarisantes de la modernité et la production de contingence. On montre comment le genre, sur la base de cette matrice, fait preuve d'une grande productivité culturelle et d'une remarquable efficacité historique, dans la mesure où il transforme sans cesse sa propre articulation interne tout en se laissant transférer de son américanité originaire vers d'autres aires culturelles.

*For English abstract, see end of article*

Comme tout genre, on peut définir le genre cinématographique du road movie à partir de critères formels, esthétiques, sociologiques et autres. Nous tenterons ici de l'aborder en premier lieu comme issu d'une constellation historique qui a vu un véhicule et un média produire un impact culturel synchronique qu'il s'agit de comprendre comme une condition de possibilité pour l'émergence et le développement de ce genre.

### **Locomotion : route et automobile**

En fait, l'invention de l'automobile comme véhicule de locomotion individuelle et privée avec moteur à combustion et du cinéma comme nouveau média capable de représenter le mouvement se situe vers la fin du XIX<sup>e</sup> siècle. Cette invention

proprement dite a lieu en Europe, mais le développement et de l'automobile et du cinéma en de véritables industries est un phénomène nord-américain qui se produit vers le milieu des années 1920. Développement industriel implique production en série et en grand nombre, accès démocratique aux produits et, partant, possibilité de consommation comme phénomène de masse. Dans ce sens, les deux nouveaux produits ont un impact majeur tant sur le comportement des gens que sur leur manière de se situer dans le monde, en particulier par rapport aux dimensions spatiales et temporelles. Ce qui, finalement, ne fut pas sans remodeler ce que nous appellerons ici, avec prudence, l'imaginaire collectif. Cette constellation historique confère au genre cinématographique du road movie ses conditions d'émergence.

Il va sans dire que cette constellation vient se situer à l'intérieur du paradigme historique de la modernité occidentale. En précisant cet argument historique, nous soutiendrons ici que l'automobile et le cinéma appartiennent plus spécifiquement à ce que Zygmunt Bauman (2000) a appelé la modernité solide. Il s'agit là d'une périodisation historique à désignation métaphorique qu'il oppose à une autre, subséquente, qu'il appelle — non moins métaphoriquement — « modernité liquide ». Ces deux types et époques consécutives de la modernité sont définis tout particulièrement par rapport à leur articulation et gestion de la relation entre espace et temps.

La modernité solide se définit par la priorité qui est accordée à l'espace sur le temps. L'espace est la chose précieuse à occuper et à posséder. La constitution territoriale des États-nations, ainsi que leur intégrité et protection s'inscrivent dans cette logique. Mais aussi, à partir et au-delà de ces territoires nationaux, la découverte, l'exploration, la conquête, l'occupation et l'aménagement de nouveaux territoires, bref le processus de colonisation. Un effort majeur est ainsi consacré à obtenir, à conquérir et à occuper de l'espace au sens le plus concret du terme. Dans cette logique spatio-temporelle, le temps est la mesure de cet effort. Dans le film *Bye Bye Brasil* (Carlos Diegues, 1979), le chauffeur de camion, professionnel de la locomotion, expliquera à Lorde Cigano, le protagoniste de ce road movie, que cela prend cinq jours pour se rendre à Altamira, une ville éloignée et difficile

d'accès de l'Amazonie. L'espace est donc une réalité concrète qui résiste et qui doit être parcourue avant qu'on ne puisse, le cas échéant, l'occuper. Ce sont là autant d'opérations qui demandent le déplacement physique de personnes humaines. C'est dans cette logique spatio-temporelle que s'inscrit la conquête de l'Ouest étatsunien, avec sa figure du *frontier*, qui fournit le cadre historique pour le genre cinématographique du western.

Une caractéristique générale de la modernité est sa mobilité. Franco Moretti, dans *The Way of the World* (1987, p. 5), en fait « the essence of modernity ». Et cette mobilité peut se manifester phénoménalement de multiples manières, dans divers systèmes sociaux : d'abord, bien sûr, dans le système économique en tant que capitalisme aventurier et marchand, ensuite, dans son expansion coloniale, mais aussi dans le dynamisme de la configuration du sujet moderne — un sujet qui se forme, s'émancipe et qui est, à son tour, agent transformateur du monde. Finalement, nous allons nous concentrer ici sur deux types de mobilité en particulier, que nous appelons « locomotion » et « médiamotion ». La locomotion résume les différentes formes de mobilité dans lesquelles se trouvent engagés des êtres humains qui se déplacent physiquement. La médiamotion est une forme de mobilité que nous procurent les médias mais qui, dans un certain sens, remplace ou redouble le déplacement physique en offrant aux êtres humains une expérience presque paradoxale : le contact à distance. La médiamotion permet de se déplacer, de se trouver ailleurs sans bouger physiquement.

La modernité industrielle n'a cessé de développer des véhicules pour les déplacements humains : le bateau et le train propulsés par la machine à vapeur ; l'automobile, le bus et les premiers avions propulsés par le moteur à combustion ; l'avion à réaction propulsé par le moteur à réaction. Du charbon au pétrole, au gaz, au nucléaire et à l'électricité, les combustibles évoluent en augmentant les capacités et les vitesses de déplacement humain. Selon l'historien allemand René Koselleck (2000), ce serait l'apparition du train, parmi tous ces moyens mécaniques de locomotion, qui aurait provoqué historiquement le plus grand choc d'expérience quant à la perception des relations spatio-temporelles. L'apparition de l'automobile, à son

tour, apporte une affirmation de deux tendances fortes de la modernité : la liberté de déplacement des individus et, par là, le renforcement de l'autonomie du sujet individuel. L'accès démocratique à l'automobile, y compris pour les ouvriers qui produisaient les voitures, faisait partie du programme fordiste des années 1920<sup>1</sup>.

La modernité, dans la mesure où elle se concrétise dans une société de discipline avec la « cage de fer » dont parle Max Weber, favorise la mobilité parce qu'elle en a besoin, mais en même temps elle contrôle cette mobilité. Voilà pourquoi le développement de la civilisation de l'automobile s'accompagne à la fois d'un discours euphorisant et d'un discours de peur et de mise en garde. L'État étatsunien commence tôt à réglementer tout ce qui a trait à l'usage de l'automobile, de l'enregistrement des voitures jusqu'au code de la route. Se développe alors une société dont le mode de vie est qualifié, par le sociologue Eduardo Bericat Alustuey (1994), de « sédentarisme nomade ». C'est dans ce contexte que le road movie fait son apparition au moment où l'usage de l'automobile, en principe moyen de mobilité, commençait à être grevé d'un contrôle et d'une discipline lourds. Le road movie marque alors le moment d'une réaffirmation de l'automobile comme pur moyen de mobilité. L'automobile, véhicule individuel d'usage privé, fut ainsi célébrée comme le moyen de déprise par rapport aux contraintes de la société de discipline. Dans les années 1960, c'est la figure de James Dean qui peut le mieux cristalliser l'imaginaire de liberté associé à l'automobile, par ailleurs déjà combiné avec le média film<sup>2</sup>.

Et voici le premier paradoxe du road movie, paradoxe qui lui vient du moyen de locomotion qu'il a célébré : l'automobile appartient à la modernité solide. Elle est le produit d'une industrie lourde qui, du moins à ses débuts, transformait surtout du métal. Cette industrie produisait, littéralement, des « cages de fer » solides mais autopropulsées, des véhicules pesant le multiple du ou des corps humain(s) qu'ils déplaçaient. En plus de leur mode de production lourd, ces véhicules supposent un usage qui demande des infrastructures lourdes et stables, en premier lieu la route, *the road*. En fait, dans le développement

du territoire étatsunien, et en particulier dans la conquête de l'Ouest, la route et l'automobile se sont substituées largement au rail et au train<sup>3</sup>. Dès 1916, le premier *Federal Highway Act* prévoit la construction d'autoroutes transétatiques. Les années 1920 ont vu le commencement des travaux de la célèbre Route 66 qui devait relier Chicago et Los Angeles et qui est à l'origine d'un grand nombre de programmes de télévision et fait donc partie de la préhistoire du road movie.

Le chemin, la route, *the road*, élément constitutif du road movie ainsi que du *road novel*, est à la fois une figure très ancienne et sa réalisation matérielle et technique dans le contexte de la civilisation de l'automobile. En tant que figure, la route représente un espace-temps très prégnant que toutes sortes de récits ont emprunté pour donner à penser un mouvement progressif le long d'une ligne qui s'inscrit dans l'espace : en tant que récit de vie, elle permet de structurer les aléas d'une existence humaine et de leur donner sens ; en tant que récit d'une action, d'une aventure ponctuelle, elle permet d'ordonner les événements dans la séquence d'un avant que, d'un pendant que et d'un après que. Rappelons à ce sujet la définition du roman de Saint-Réal que Stendhal reprend dans *Le rouge et le noir* : un roman, c'est un miroir qu'on promène le long d'un chemin. Que cela suffise pour donner une idée du vaste héritage narratif sur lequel se greffera notre genre cinématographique.

La nouveauté décisive qu'il apporte toutefois à la figure de la route, c'est qu'il littéralise sa figuralité. Et ceci à partir de la culture matérielle de l'automobile et des infrastructures nécessaires pour son fonctionnement. Dans le road movie, la route est concrète, elle est visualisée, elle fait partie d'un paysage tout à fait particulier, façonné par la modernité avancée, et située de préférence dans le Midwest et dans le Southwest étatsuniens. C'est la route construite pour la circulation rapide des voitures à travers un paysage de préférence vide, sauvage, aride et même désertique. Un paysage qui fait contraste avec la ville, et plus généralement avec des espaces aménagés pour l'habitation humaine. On y reconnaît l'opposition conceptuelle fondamentale entre nature et culture, de même que les récits de retour à la nature animés par le désir de tourner le dos aux effets négatifs de

la civilisation (Rousseau). Cette opposition conceptuelle se trouve aujourd'hui réactualisée par divers discours écologistes, mais elle a une longue tradition à partir d'un certain romantisme<sup>4</sup>. La différence importante par rapport à cette tradition, c'est que, dans le road movie, l'accès à cette nature intacte s'obtient moyennant un des produits les plus lourds de la modernité avancée (l'automobile) et une des infrastructures les plus interventionnistes dans la nature (l'autoroute). Le geste du héros de ce genre est donc hautement ambivalent, puisque c'est à bord d'un produit industriel de haute technologie qu'il réalise sa déprise par rapport à la société dont émane ce produit et qu'il espère se libérer des contraintes de cette société.

Afin d'entrer dans l'espèce de *no man's land* naturel qu'est le paysage du Southwest, il faut qu'il suive la route tracée puis construite lors de la mise en pratique des politiques d'aménagement du territoire national des États-Unis. Se déplaçant sur cette route, l'automobiliste aura, lui, besoin d'infrastructures qui assurent son repos (les motels) et son approvisionnement (les *diners*), tandis que son automobile aura besoin de services et de ravitaillement en carburant (les *gas stations*). C'est dire que le beau geste de la déprise motorisée n'annule point la dépendance aux infrastructures lourdes de la modernité solide. C'est ainsi que, visuellement, les motels, les *diners* et les *gas stations* font intégralement partie, à l'origine, de l'iconographie nord-américaine du road movie.

### **Médiamotion : *moving pictures* et cinéma**

Tournons-nous maintenant du côté de l'autre type de mobilité, la médiamotion, qu'apporte le cinéma en tant que média au road movie. Il s'agit là d'un média moderne, basé sur de la haute technologie. Devenu possible grâce aux avancements en optique et en mécanique, il a en quelque sorte réalisé la fiction de la caverne de Platon en captant et reproduisant l'image mouvante du monde. Il s'inscrit parfaitement dans la mobilité moderne, dans la mesure où il a apporté la mobilité à l'image. Il en résulte, comme on dit en anglais, des *moving pictures*. Plus exactement, le média cinéma a trouvé une solution technologique pour donner le change à notre appareil perceptuel, puisqu'en réalité,

il travaille à partir d'images fixes — des photogrammes — dont une séquence de 24 par seconde nous fait percevoir un mouvement continu<sup>5</sup>. Dans la phase de production, il s'agit d'enregistrer le mouvement en le décomposant en une séquence d'images instantanées qui, dans la phase de réception, sont projetées sur un écran à la vitesse minimale de 24 par seconde. Le spectateur perçoit du mouvement. Voilà pourquoi dans le road movie *Au fil du temps* (Wim Wenders, 1976) Bruno, le protagoniste qui est projectionniste, explique à son interlocuteur devant un vieux projecteur de cinéma, en identifiant le mécanisme mobile<sup>6</sup> qui permet de faire passer 24 images par seconde qu'il s'agit là du cœur du cinéma, et que, sans cette pièce de mécanique, il n'y aurait pas d'industrie du cinéma.

Dans ce sens, le cinéma est un média de captation et de reproduction de mouvement. C'est donc l'instrument médiatique parfait pour représenter la mobilité du monde moderne. Mais ce n'en est pas moins un média de la modernité solide. Pourquoi? D'abord, la production d'un film, surtout dans les premiers temps du cinéma, requiert un appareillage très lourd et qui se complexifie par la suite, que ce soit sur le plan technique, organisationnel ou encore économique. Une équipe de tournage réunit un groupe de personnes avec des fonctions précises mais hautement différenciées; les caméras sont des appareils peu mobiles et difficiles à manier, du moins dans les débuts du cinéma. Un certain type de cinéma se produit dans des studios qui sont des installations fixes équipées de systèmes techniques très complexes. Du côté de la réception, le cinéma — même dans les *drive-in theaters* qui combinent la locomotion de l'« auto-mobilité » avec la médiamotion — demande la construction de *movie theaters*, dérivés en fait de leurs prédécesseurs, les salles de théâtre. Les spectateurs se déplacent pour regarder collectivement des films montrés dans des salles qui ont un statut semi-public. Leur transformation en cinéplex n'a pas radicalement transformé ces pratiques spectatoriales<sup>7</sup>. Ces salles de cinéma se multiplient et se ressemblent dans le monde entier, c'est ainsi que le même film peut être vu simultanément par différents publics à différents endroits, ce qui en fait un média de masse. Tout cela converge à dire que le média capable à la



fois d'enregistrer et de rendre la mobilité de la vie moderne et d'y participer par son propre mode de fonctionnement s'appuie lui-même sur des infrastructures peu mobiles dans ses pratiques tant de production que de réception<sup>8</sup>.

Il est vrai que et l'automobile et le cinéma connaissent aujourd'hui des développements technologiques importants — de mécanique le cinéma est devenu de plus en plus électrique et électronique, l'automobile pourrait être obligée dans un proche avenir de changer de moteur et de carburant. On n'en peut pas moins affirmer que le road movie doit son existence à la constellation d'un véhicule et d'un média. Tous deux s'inscrivent dans la mobilité moderne en offrant l'expérience du mouvement, l'un sous la forme d'un déplacement physique, l'autre sous la forme d'une représentation symbolique du monde — réel ou possible. Toutefois, dans la dialectique constitutive de la modernité entre sédentarisation, installation et établissement, d'une part, et nomadisme, déplacement et mobilité, de l'autre, le road movie privilégie et exploite le moment de la déprise.

### **Le road movie en tant que forme symbolique**

En tant que forme symbolique, le road movie valorise de la modernité surtout le moment de la mobilité, de l'arrachement à des espaces-temps fixes et donc d'une certaine forme de la renomadisation, du moins momentanée, le temps d'une fugue en dehors de la « cage de fer ». Il performe une ligne de fuite deleuzienne<sup>9</sup> par rapport aux forces sédentarisantes de la modernité avancée. Dans ce sens, avant même d'aborder l'histoire du road movie, avant même de le définir comme une structure narrative et avant même de lui assigner des significations sociales, nous tenons à en identifier le noyau générique, soit une intensité gestuelle.

Cette intensité réside dans le geste de ce que nous avons commencé à appeler la déprise : sortir d'un espace clos, rompre avec un dispositif contraignant, franchir, voire fracasser des barrières fermées. Dans un premier temps du moins, le genre vit de ce geste de libération qui dégage la voie vers l'espace ouvert. Il est pure inchoativité, élan de démarrage : *to hit the road*. Il partage ce premier geste avec le genre du roman de formation

qui commence par le départ du jeune héros de la maison familiale-paternelle. Dans ce sens, le début de certains films de la route, comme *El Viaje* (Fernando Solanas, 1992) et *Diarios de motocicleta* (Walter Salles, 2004), ne fait que transposer le roman de formation au cinéma.

La deuxième composante constitutive du genre est de nature durative : *to be on the road*. Elle nous transmet l'expérience d'un protagoniste qui a posé ce premier geste décisif. Il se trouve maintenant dans l'espace ouvert, en mouvement dans son véhicule, avec le paysage qui défile. Il avale de l'espace, s'enivre de la vitesse, jouit de sa liberté. Mais cet état de « l'être-en-route » comporte son propre paradoxe, dans la mesure où le protagoniste est solidement installé dans le véhicule que lui a fourni la modernité même dont il vient de briser les contraintes. Cette modernité, il l'emporte avec lui ; elle l'accompagne au-delà des limites franchies. Le véhicule moderne est la condition matérielle pour dépasser le conditionnement moderne. De par la perfection technique du véhicule, la puissance de son moteur, l'agrément de son habitacle, et encore dans les infrastructures le long de la route, elle le porte dans le geste même qu'il tente de poser, à savoir la laisser derrière lui. On peut saisir ce paradoxe dans l'expression courante de *mobile home*, qui renvoie à une pratique très répandue de nomadisme temporaire dans la société nord-américaine. Le protagoniste se déplace tout en faisant de l'automobile une espèce de chez-soi<sup>10</sup>.

Ce deuxième moment du road movie connaît sa propre iconographie et a développé ses propres codes. D'abord, c'est le moment de la conversation entre le protagoniste et son accompagnateur, puisque, dans sa forme originale et simple, ce sont deux personnages — deux copains — qui voyagent ensemble dans le même véhicule. Et c'est dans cette conversation que sont sémantisés leur geste et leur comportement, que leur déplacement reçoit du sens en s'insérant dans des schémas de production de sens : fuite, révolte, quête... Ensuite, c'est le moment d'une intermédialité très particulière, dans la mesure où intervient, à l'intérieur du média cinéma, un second média : la plupart du temps, il s'agit de la radio de bord, parfois d'un gramophone mobile (*Au fil du temps*, Wim Wenders, 1976)<sup>11</sup>. Les

musiques qui sont ainsi diégétiquement insérées dans l'action sont très souvent d'origine nord-américaine et servent de marqueurs d'identité culturelle. Dans la mesure où l'on comprend les mots des chansons, ceux-ci surdéterminent les contenus véhiculés tant dans la conversation que dans les images du *to be on the road*. Et tout cela, évidemment, dans le confort du banc avant d'une automobile sur la route, en vitesse de croisière.

Comment le film peut-il enregistrer, rendre, représenter, voire produire cette vitesse de croisière ? Il est évident que le cinéma, en tant que média, nous situe loin du « miroir qu'on promène le long d'un chemin », bien que cette formule puisse déjà résumer le principe du travelling. Il n'est pas possible ici de répondre en détail à notre propre question. Mais c'est dans l'usage du média cinéma que réside la possibilité, pour le cinéaste du road movie, de produire à partir des conditions de la modernité solide des effets de « liquidité », en développant une esthétique du mouvement et de la mobilité.

Technologie, technique et esthétique se sont développées parallèlement et en interaction. La technologie offrait aux spécialistes des caméras de plus en plus légères et performantes et les techniques de leur maniement, mais aussi du montage, se perfectionnaient. La « kinesthétique » du road movie évoluait ainsi sans cesse. Voici un extrait de John Orr (1993, p. 130) qui se concentre sur l'évolution du *travelling shot*:

The studio perennial of talking heads framed against a process screen is dropped in favour of car mounts placed at any number of angles, high angle chopper shots and following shots from other mobiles. The camera moves with the moving object in its lens, as part of the process of movement in general.

Ce complexe travail de perfectionnement cinématographique du *to be on the road*, où se conjuguent locomotion et médiamotion de manière inextricable nous révèle une dimension intrinsèque de la médialité cinématographique.

En général, ce deuxième moment constitutif du road movie représente dans le vécu subjectif du protagoniste un moment de bonheur, voire de grâce, où il jouit de la liberté regagnée, si ce n'est du pur déplacement. Dans la plupart des cas, il nous trans-

met alors un affect euphorique qui peut, certes, être perturbé ou menacé par des angoisses liées au risque, à l'incertitude, aux dangers associés à cet état précaire et aux aléas des événements.

Ces deux moments peuvent alterner dans le road movie et leur séquence peut se répéter : on s'arrête au bord de la route pour prendre de l'essence, pour manger, pour dormir — et l'on reprend la route. C'est ici que l'iconographie nord-américaine « route-et-automobile » entre en jeu, offrant au cinéphile amateur de road movie des plaisirs de véritable *anagnoresis* culturelle. Ou bien, on sort de la route, prend un chemin de traverse (dans *The Adventures of Priscilla, Queen of the Desert* [Stephan Elliott, 1994], *Natural Born Killers* [Oliver Stone, 1994], entre autres) : c'est dans ces interruptions du déplacement qu'ont lieu les rencontres, qu'adviennent les choses les plus imprévisibles, ou que le road movie s'offre un temps de répit aux goûts d'idylle, de repos, d'exploration sur place, etc. Mais ce n'est qu'un temps de répit, une interruption d'un mouvement que le road movie, malgré ces moments calmes, met doublement en scène (locomotion et médiamotion) comme son élément fondamental.

C'est que, dans la version « pure » du road movie, s'ajoute un troisième élément : *to hit the road again*. C'est cette reprise du mouvement, qui est une réaffirmation du geste initial, qui marque la « véritable » fin du road movie. Du moins de sa version qu'on pourrait qualifier de radicale. La fin s'articule comme une reprise du mouvement, par une nouvelle déprise. Le road movie aurait donc en principe une fin ouverte qui, en répétant la déprise, réaffirme le mouvement libérateur. Il redonne à la mobilité un sens positif en soi, même si l'expérience subjective qu'en fait le protagoniste peut apparaître ambivalente : libération euphorisante, ivresse pure du mouvement mais aussi risque, contingence et précarité.

Voilà donc les trois moments d'intensité, composantes constitutives du road movie. En termes structuraux, on parlerait d'unités minimales. Peut-on les articuler en des séquences cohérentes et linéaires, les articuler en une syntagmatique narrative ? — prendre la route, puis être en route et, finalement, reprendre la route. En termes d'aspects verbaux : l'inchoativité du départ,

la durativité du mouvement et le refus de la perfectivité : re-inchoativité, nouveau départ vers l'inconnu, ouverture radicale.

Avant de discuter cette articulation narrative minimale du road movie, considérons encore un instant ces trois moments, chacun dans sa propre intensité, avec sa propre iconographie et beauté. Ils peuvent en fait exister en dehors de tout enchaînement narratif. Ils peuvent surgir ici et là, au fil d'un film, et être parfaitement reconnaissables en tant que tels. Ils ont une configuration si prégnante qu'on peut les reconnaître dans des films qu'on ne désignerait pas nécessairement comme des films de la route. Cela nous permettrait de parler du road movie dans la forme grammaticale d'un partitif. Même si *Grapes of Wrath* (John Ford, 1940), par exemple, n'est pas rigoureusement parlant *un* road movie, il n'en comporte pas moins *du* road movie : le départ de la côte Est, les travellings sur les grandes routes des États-Unis, le franchissement des frontières entre les États américains, la reprise répétée de la route<sup>12</sup>.

Cette distinction entre « un road movie » et « du road movie » nous permettrait peut-être aussi de reconsidérer la question de l'origine et de la périodisation du genre. Il serait alors possible de situer cette origine, comme cela semble acquis par un grand nombre de spécialistes, dans les années 1960 avec *Easy Rider* (Dennis Hopper, 1969) et *Bonnie and Clyde* (Arthur Penn, 1967), mais en même temps d'admettre que, dans bien des films antérieurs, il y a déjà « du road movie », en considérant, de ce fait, ces films comme des précurseurs du genre. En même temps, des films appartenant à un autre genre, par exemple des *taxi driver movies*, pourraient alors comporter du road movie, comme c'est le cas de *Taxi Driver* (Martin Scorsese, 1976) et *Kamikaze Taxi* (Masato Harado, 1995). Cela nous donnerait plus de souplesse et dans la périodisation du genre road movie<sup>13</sup>, et dans la classification des genres.

Maintenant, il est possible aussi d'aborder le road movie de manière narratologique. Il suffit d'enchaîner les trois moments distingués plus haut dans un récit et d'en tirer une structure narrative. Cela crée la possibilité d'une comparaison avec des formes littéraires qui sont peut-être — du moins partiellement — des ancêtres narratifs du road movie et, du coup, nous

permet de donner une profondeur historique à ce genre cinématographique, profondeur qui remonte à une époque qui ne connaissait ni le média cinéma ni le véhicule automobile. Cela nous permet également de mieux identifier les spécificités du road movie dans les grandes traditions narratives de la modernité. Il nous semble évident que, narratologiquement parlant, le road movie est à placer sur le même socle de la modernité que le roman tel que l'a théorisé György Lukács (1963) dès les années 1920. Pour Lukács, le roman, en tant que forme narrative moderne, raconte l'histoire de l'individu problématique. Privé d'une intégration organique dans la communauté pré-moderne et, de ce fait, aliéné du tout social, il est en quête de sens pour redéfinir son lien au social, sa raison d'être dans la société moderne. La fin de cette quête est en principe incertaine, et différents sous-genres romanesques en offrent des variantes significatives. Le plus proche du road movie est le roman d'aventure, car il peut comporter la même radicalité de contingence dans le déroulement de l'action : une fois que le héros aventurier se déprend de ses assises stables, tout peut lui arriver et rien ne garantit une fin heureuse ni même rassurante. Le roman de formation, que nous avons déjà mentionné, peut servir de modèle au road movie : le jeune héros, souvent rebelle et poussé par des désirs ambitieux, commence par quitter la maison paternelle pour se trouver, pendant ses années de formation, ballotté par les événements imprévisibles que lui réserve le grand monde ; mais il finit par se réinsérer dans la société, formé et prêt à assumer désormais son rôle de sujet capable d'action et responsable de ses actes. La fin de ce genre romanesque s'ouvre sur le début de la vie d'adulte à venir, exactement comme *Diarios de motocicleta* se termine au moment où Che Guevara s'envole pour assumer son rôle de révolutionnaire.

D'autres sous-genres narratifs peuvent résonner dans le road movie, mais il nous semble que, si celui-ci les prend comme modèle, il perd beaucoup de sa radicalité qui réside dans la condition contingente à laquelle s'expose le héros qui ose la déprise. En général, le road movie n'est pas qu'un récit de voyage, dans la mesure où la figure du voyage délimite les imprévus du déplacement entre un point de départ et un point

d'arrivée stables. Une fois que le voyageur, contrairement au protagoniste du road movie, arrive à bon port, les risques et périls du *to be on the road* sont dépassés, la mobilité s'annule. *A fortiori* quand il s'agit d'un voyage aller-retour. Normalement, le protagoniste du road movie ne revient pas à son point de départ, puisque, à la fin du film, il reprend la route, souvent vers une destination inconnue. Dans la mesure où le protagoniste du road movie est mû par une agitation intérieure, son déplacement peut se doubler d'une quête, voire d'une recherche de soi, et en tant que telle, son récit peut relever du roman d'initiation ou d'un retour à l'origine, mais, du moment où l'initiation est réussie, ou que l'origine est retrouvée, on sort du paradigme du road movie. Ou alors on affaiblit tellement la radicalité du genre qu'il faudrait parler d'un *road movie soft*, décapité de son troisième moment qui réaffirme l'ouverture sur la contingence: *to hit the road again*. Un cas intéressant à cet égard est *Le grand voyage* (Ismaël Ferroukhi, 2004) : obligé de servir de chauffeur à son père pour le pèlerinage à La Mecque de ce dernier, le fils ne découvre pas seulement les pays que leur périple leur fait traverser entre la France et l'Arabie saoudite mais aussi son père lui-même. À la fin, le père meurt à La Mecque dans le bonheur d'avoir atteint l'objectif de sa vie de musulman tandis que le fils, dans la dernière scène du film, repart on ne sait où. Bilan : le même film est un véritable road movie pour le fils et un récit d'auto-réalisation pour le père.

C'est ainsi que le road movie, grâce à sa prégnance de forme symbolique, peut facilement être pris en charge par des scénarios herméneutiques et par des cadres idéologiques que nous qualifions de re-totalisants, tout comme le roman de formation glisse facilement vers le roman à thèse. Le genre est alors détourné de sa radicalité historique. Tant son intensité que son interpellation esthétiques peuvent ainsi être instrumentalisées par des causes qui vont à l'encontre de la déprise et prétendent apporter des réponses concluantes à la quête. Dans la mesure où l'on peut conceptualiser le road movie comme une subversion des forces sédentaires de la modernité avancée, ce détournement peut apparaître comme une subversion de la subversion, ou une récupération par ces forces. C'est certainement le cas des films de la

route qui se mettent au service du *nation-building* — national (*Grapes of Wrath*, *Central do Brasil* [Walter Salles, 1998]) ou continental (*El Viaje*, *Diarios de motocicleta*) et de la construction identitaire. D'ailleurs, dans la logique de la territorialité qui est au cœur de la modernité solide, le déplacement filmique sur un territoire national peut difficilement éviter d'affirmer l'unité et l'intégrité de ce territoire, ne fût-ce que comme effet secondaire.

### Vers une matrice générique...

En fait, quelle est la logique générique à appliquer ici ? Il nous semble qu'il y a deux stratégies d'approche : soit on définit un idéal-type du genre, une espèce de matrice minimale et nécessaire pour générer des films appartenant à ce genre, soit on procède de manière plus empirique en établissant le répertoire de tous les films qui ont été classés road movie. Dans le premier cas, si l'on restreint beaucoup le champ du véritable road movie — nous avons favorisé cette stratégie jusqu'ici —, on risque de devoir admettre que, empiriquement, le genre n'existe pas, puisque aucun film ne remplit tous les critères de définition. Dans le second cas, on risque d'être obligé de tracer le cercle d'inclusion si vaste que la configuration générique se dissout. Un regard rapide sur les monographies ou manuels<sup>14</sup> qui portent sur le road movie nous montre que leur répertoire est en fait extrêmement étendu. Les spécialistes ont donc tendance à suivre la seconde stratégie. Nous croyons, pour notre part, que la distinction entre « un road movie » et « du road movie » permet de combiner les deux stratégies de recherche : maintenir une rigueur pour la définition du genre, mais rester attentif à la productivité que ce genre a été capable de générer, à ce que nous appellerons plus tard son efficacité historique<sup>15</sup>.

Voici donc, en résumé, le noyau générique recherché. Pour faire un road movie, il faut :

- des images d'un véhicule en mouvement qui transporte des êtres humains et se déplace sur une route, de préférence une automobile servant au déplacement privé et individuel ;
- une iconographie relevant de ce véhicule et de l'infrastructure dont il a besoin pour fonctionner ;



- des paysages ouverts, portant peu de marques de civilisation, à dominante horizontale ;
- un protagoniste en rupture de ban (la déprise) qui est accompagné d'une deuxième personne avec qui il fait couple pendant au moins une bonne partie du chemin ;
- une séquence narrative de trois moments d'intensité : *to hit the road, to be on the road, to hit the road again* ;
- une modalité narrative de l'événement (« il arriva que »), non pas de l'action (« j'ai fait ceci »), qui exprime la condition contingente du protagoniste ;
- une intermédialité minimale qui met en scène, dans le film et en plus du film, un second média, le plus souvent la radio installée dans le véhicule.

### ... et ses variations

Tous ces éléments ont déjà trouvé mention dans notre présentation, mais il y en a deux qui méritent un développement additionnel.

Il s'agit d'abord de la constellation du couple-protagoniste. C'est par cet élément que nous touchons à la dimension de critique sociale et politique du road movie de même qu'à ses paramètres socio-historiques. Nous avons expliqué la « déprise » du protagoniste comme un geste de re-nomadisation à l'intérieur d'une modernité ayant développé une sédentarité contraignante. Cette déprise s'articule par rapport à un contexte spatio-temporel très précis dans chaque cas. En fait, on a eu tendance à identifier l'émergence du road movie dans les années 1960 aux États-Unis avec un geste de critique sociale et politique constitutivement liée à l'histoire de ce pays. Déjà, le road movie est souvent vu comme le successeur — motorisé — du western et de son esprit de *frontier*. Mais les années 1960, peu après la parution du roman fondateur de Jack Kerouac *On the Road* (1957), ont vu naître aux États-Unis une situation de « malaise dans la culture » de la part des jeunes, de protestations contre un ordre social de type patriarcal devenu rigide et contre un ordre commercial devenu incontournable, de troubles sociaux, bientôt exacerbés par la guerre du Vietnam. Dans ce climat, James Dean, figure de rebelle, jeune vedette de cinéma et fanatique de

la vitesse motorisée a pu cristalliser des imaginaires et devenir modèle. Le road movie s'inscrit alors dans une vague de mouvements de rébellion, de résistance et de protestation : les hippies, la contre-culture. Il participe de ces mouvements et leur donne une puissante répercussion dans le mass média cinéma. *Easy Rider* et *Bonnie and Clyde* sont fortement marqués par ce contexte socio-politique auquel ils donnent expression.

*Easy Rider*, même si la voiture comme véhicule a cédé le pas à deux motocyclettes, reproduit la configuration jumelle de deux *road buddies* masculins dans la fonction de sujet d'action. Même si cette configuration garde sa gémellité, elle est cependant susceptible de transformation. *Bonnie and Clyde* introduit le couple hétérosexuel. Dans des développements ultérieurs, c'est justement dans la transformation de cette configuration qu'on peut lire la métamorphose des causes critiques que peut adopter le road movie : *Thelma and Louise* (Ridley Scott, 1991), mettant en scène deux hors-la-loi féminines, donne expression à une certaine forme de libération des femmes ; *My Own Private Idaho* (Gus Van Sant, 1991) propose la configuration d'un couple masculin homosexuel, repris et dépassé dans le film australien *Priscilla* par une configuration triangulaire qui réunit homosexuels et travestis ; *Smoke Signals* (Chris Eyre, 1998) déplace la configuration dans une communauté amérindienne, etc.

La motivation exacte pour la « déprise » varie beaucoup d'un film à l'autre, allant de la simple envie de quitter son chez-soi et de connaître l'expérience de la grande route jusqu'à l'obligation de fuir les autorités qui sont aux trousses d'un couple criminel. Selon la gravité ou le désespoir de la situation, la fin du parcours itinérant varie beaucoup aussi. Cela peut se terminer en catastrophe quand la quête de liberté aboutit à la mort des protagonistes. Les deux copains d'*Easy Rider* meurent, les deux copines de *Thelma and Louise* continuent leur route fantastiquement en l'air, ce que l'on peut interpréter comme un geste suicidaire. Les deux copains d'*Au fil du temps* se séparent, chacun continuant sa route de son côté. *Terra estrangeira* (Walter Salles et Daniela Thomas, 1996), finalement, offre une fin intéressante mais ambivalente dans la mesure où, du couple hétérosexuel à peine formé et déjà en fuite, Alex, la femme, conduit son ami Paco,

qui est mourant, en liberté en fracassant la barrière des douanes entre le Portugal et l'Espagne.

Bien d'autres types de protagonistes-couples et bien d'autres variantes de fin de parcours pourraient être énumérés, mentionnés. L'important n'est pas la liste complète, mais l'argument que nous souhaitons tirer de cette variation presque illimitée : le road movie est adaptable et transférable et peut articuler des situations de déprise extrêmement variées et donner voix et image aux causes les plus diverses.

Observons encore les paramètres de variation d'un second élément constitutif : le véhicule dans lequel se déplace le couple-protagoniste. Sans aucun doute le road movie est né de la constellation nord-américaine d'un véhicule et d'un média, véhicule privé pour transport individuel et média de masse. Même en restant dans la catégorie des véhicules avec moteur à combustion et avec une cabine pour les passagers, on observe déjà des variations. De l'automobile au camion : dans *Grapes of Wrath*, toute une famille, et plus tard dans *Au fil du temps* la constellation de deux *road buddies*, et finalement dans *Bye Bye Brasil*, une troupe d'artistes forains se déplaçant en camion, dont chacun mériterait une description détaillée. De l'automobile au bus : les trois itinérants de *Priscilla* voyagent dans un grand bus aménagé en *mobile home* ; le fait que le titre du film coïncide avec le nom de ce véhicule semble indiquer qu'il a presque acquis le statut d'un personnage. Dans *Bronco Billy* (Clint Eastwood, 1980), le véhicule se met au pluriel et se transforme en caravane, à la manière toute nord-américaine où un *mobile home* géant prend en remorque une voiture compacte. Renonçant à la cabine protectrice et aux quatre roues, on arrive à la motocyclette, rendue célèbre par *Easy Rider* et reprise dans *Diarios de motocicleta*. Et cela va jusqu'au tracteur-tondeuse dans *The Straight Story* (David Lynch, 1999). Si l'on renonce au moteur à combustion, et va donc en deçà de ce développement décisif dans la technologie du déplacement humain, on trouve à peu près tous les moyens de locomotion : de la bicyclette (*El Viaje*) au chariot tiré par un cheval (*Kandahar*, Moshen Makhmalbaf, 2001) jusqu'au déplacement à dos de chameau (*The Sheltering Sky*, Bernardo Bertolucci, 1990) et, bien sûr, à pied (*Lamerica* [Gianni Amelio,

1994], *Kandahar*). Et, dans le cas très particulier de *Schultze Gets the Blues* (Michael Schorr, 2003), le bateau qui se déplace dans les méandres aquatiques du delta du Mississippi ; ce dernier film s'inscrit en faux contre une certaine tradition générique en proposant une esthétique de la lenteur.

Dans chaque film, le choix du véhicule, surtout s'il diverge de l'automobile, est porteur de signification. Et plus encore le changement de véhicule à l'intérieur d'un même film. Citons à cet égard trois films particulièrement intéressants : *The Sheltering Sky*, *Lamerica* et *Kandahar*. Dans les trois cas, les véhicules sont de moins en moins de haute technologie — dans ce sens, c'est comme si le déplacement spatial marquait aussi un recul dans le temps et devenait de la sorte aussi déplacement dans le temps : vers une condition pré-moderne. Ensuite, changement très significatif, le véhicule à transport individuel et privé cède le pas au véhicule à transport collectif et parfois public, c'est comme si la déprise individuelle du départ finissait par ramener le protagoniste à la réinsertion — involontaire — dans un destin collectif. Et — voici un premier trait interculturel —, dans les trois films, le changement de véhicule va de pair avec un contact de plus en plus direct et incontournable avec une altérité culturelle. Dans *The Sheltering Sky*, trois voyageurs américains partent en bateau des États-Unis, pénètrent dans le continent africain d'abord en voiture, puis en train, puis en autobus, ensuite le protagoniste masculin, malade, est transporté par un camion et finalement, sa femme qui lui survit se laisse emmener à dos de chameau par des Touaregs. Dans *Lamerica*, le jeune Italien Gino, assistant d'un requin industriel qui veut frauduleusement faire fortune dans une Albanie postcommuniste et en ruine, commence par conduire une élégante voiture rutilante neuve, mais quand elle lui est volée, il se voit obligé de se déplacer en train, puis en autobus en pénétrant vers l'intérieur du pays. Finalement, avec des douzaines de jeunes Albanais fuyant le pays, il se trouve pris dans une charge humaine agrippée à un camion militaire qui redescend vers la côte ; le dernier bout, il le fera à pied, partageant désormais le dénuement total des gens qui l'entourent. En fin de parcours, on le trouve parmi les centaines de personnes réfugiées sur un bateau qui dérive

dans la mer Adriatique. Dans *Kandahar*, le périple de la protagoniste, à la recherche de sa sœur, commence en hélicoptère à la frontière entre l'Iran et l'Afghanistan, continue en tricycle motorisé avec toute une famille afghane, puis en chariot tiré par un cheval pour, finalement, se poursuivre à pied à travers le désert, sans qu'on ne sache jamais si la protagoniste arrivera à Kandahar et réussira à sauver sa sœur.

Ces trois films reproduisent-ils encore fidèlement le noyau générique constitutif du road movie? Certainement pas — et pourtant il nous paraît évident qu'ils sont dérivés de ce noyau qui, bien que transformé, reste parfaitement reconnaissable. De ce fait, ces trois films, et bien d'autres avec eux, témoignent de l'efficiences historique de ce genre qui s'avère être hautement adaptable et transférable et développe donc une très grande productivité culturelle. Est-ce imputable à la relative simplicité de la structure de base? Ou encore au fait que cette structure — récit d'un déplacement le long d'une route — trouve des équivalences dans la plupart des cultures? Toujours est-il que, comme nous venons de le voir, les paramètres du genre sont extensibles et supportent des changements d'une grande amplitude.

### **Transférabilité et efficacité historique d'un genre**

Cela veut donc dire que, au-delà et en dehors de la constellation initiale située dans un espace-temps étatsunien, ce genre peut encore signifier, peut acquérir un nouveau potentiel de sens. Il est adaptable à de nouvelles situations et peut prendre en charge des causes changeantes. Il affirme de la sorte une grande puissance générative de sens qui peut s'affirmer loin de son lieu d'origine et de sa première articulation.

Ceci ne s'applique pas seulement aux paramètres internes du genre, mais aussi à ses contextes de production et de réception. Intrinsèquement lié à l'américanité de ses débuts, le genre est lui-même capable de mobilité, de se déprendre de ce premier chronotope. Ces dernières années, il a fait preuve d'une remarquable transférabilité. Le film *Au fil du temps* de Wim Wenders, produit en 1976, peu après l'apogée du road movie américain, est un cas d'espèce pour illustrer ce transfert générique. D'abord,

Wenders lui-même est un cinéaste qui travaille sur deux continents. Ensuite, il a soigneusement préparé le transfert du genre des États-Unis en Allemagne : il a maintenu la configuration initiale du couple-protagoniste de deux copains qui se rencontrent sur la route ; à partir d'un matériau photographique recueilli aux États-Unis, il a élaboré une iconographie des lieux devant être transférée en Allemagne ; il a choisi un paysage allemand équivalant au paysage vide du Sud-Ouest étatsunien : le *no man's land* entre les deux Allemagnes ; et il fait écouter à son protagoniste Bruno, sur un tourne-disque installé dans la cabine de son camion, de la musique américaine. Le résultat : on a affaire à un road movie bien reconnaissable à ses origines étatsuniennes, mais qui n'en est pas moins spécifiquement allemand et traite de questions liées à l'histoire et à la société allemandes<sup>16</sup>.

À partir des années 1970 le genre du road movie, peut-être porté sur les vagues du vaste phénomène de la mondialisation, s'est ainsi vite répandu en Europe et a fait son apparition dans différents pays et sur divers continents : en Amérique latine, en Afrique, dans le Moyen-Orient. Du moins sont-ce là les régions et continents dont la production sera représentée et analysée dans ce numéro spécial sur le road movie interculturel.

Pendant que le genre s'est tourné vers une phase plus auto-réflexive, voire auto-critique — *Natural Born Killers* en est un bon exemple — dans son pays d'origine, son potentiel a été approprié et exploité partout dans le monde et à partir de cultures et de causes les plus diversifiées. Un aspect qui nous intéressera ici tout particulièrement, c'est son ouverture sur l'interculturel. Elle a, certes, une de ses raisons d'être dans le contexte de la mondialisation qui a intensifié, si ce n'est exacerbé, les effets conjoints de locomotion et médiamotion. Mais elle a aussi un fondement dans la matrice même du genre : la déprise, le mouvement vers l'inconnu, la contingence radicale vécue par le protagoniste, peut se traduire en une disposition particulièrement ouverte pour la rencontre avec l'Autre culturel, avec d'autres cultures.

Université d'Ottawa

## NOTES

1. En effet, comme c'est le cas aujourd'hui pour les ordinateurs de plus en plus puissants, le prix des voitures a rapidement baissé entre 1910 et 1925 aux États-Unis par rapport à la valeur d'achat des salaires d'ouvriers (cf. Flink 1976 et Schaut 1994).

2. Sans oublier que, plus tôt déjà, dans sa phase de développement initial, l'automobile a réussi à capter l'imaginaire, par exemple, des futuristes italiens qui y voyaient une espèce de Centaure des temps modernes : un buste humain greffé sur un corps « automobile », en métal et avec propulsion mécanique, apogée de puissance et de vitesse.

3. Et aussi au cheval. Plusieurs road movies traduisent en images la substitution-équivalence du cheval (western) par le véhicule motorisé (road movie) : cf. la scène de la course entre la motocyclette et les cavaliers dans *Diarios de motocicleta* (Walter Salles, 2004), mais aussi les images superposées d'une voiture et de chevaux sauvages dans *Natural Born Killers* (Oliver Stone, 1994).

4. Cf. Caspar David Friedrich en peinture, Eichendorff (*Le propre à rien*) en littérature, jusqu'aux « Wandervögel » allemands dont l'idéologie aventurière-naturaliste a alimenté le *patchwork* de l'idéologie nazie.

5. On observerait donc, dans la boîte noire technologique du cinéma, une espèce de traduction ou de métamorphose qui s'opère également dans les médias électroniques. Ceux-ci, basés sur un flux discontinu d'électrons, c'est-à-dire sur la séquence 0/1, nous permettent de percevoir des phénomènes parfaitement continus à l'écran ou au haut-parleur.

6. En allemand : « das Malteser Kreuz ».

7. Par contre, le développement du *home movie* est en train de significativement transformer les pratiques de spectature cinématographique, en les déplaçant vers le domaine privé.

8. Beaucoup de films thématisent aujourd'hui l'étape pionnière des montreurs de vues qui voyageaient en dehors des centres urbains, et donc des infrastructures fixes, et montraient des films dans des conditions précaires : dans *Bye Bye Brasil*, on trouve un pionnier qui se sert de l'accumulateur de sa voiture pour alimenter le projecteur ; le protagoniste allemand de *Cinema, aspirinas e urubus* (Marcelo Gomes, 2005) doit monter et démonter son cinéma ambulancier à chaque escale de son voyage dans le Nordeste brésilien en vue de montrer les films de publicité pour la vente des aspirines.

9. Cf. < [http://transversel.apinc.org/spip/article.php3?id\\_article=437](http://transversel.apinc.org/spip/article.php3?id_article=437) >.

10. Dans *Au fil du temps*, Wim Wenders littéralise cette expression en choisissant comme véhicule un camion de transport de meubles dans lequel le protagoniste a installé, parmi les appareils permettant de réparer les projecteurs de cinéma, son gîte pour la nuit.

11. Ceci représente en quelque sorte un degré zéro générique de l'intermédialité, à partir duquel cette dimension peut être élaborée et prendre plus de place et d'importance : l'interaction génétique avec la bande dessinée dans *El Viaje* est un cas intéressant ; également *Natural Born Killers*, un road movie auto-réflexif qui thématise à la fois son contexte médiatique et sa propre facture médiatique ; tandis qu'*Au fil du temps* narrativise la complexe coexistence des médias audiovisuel et typographique.

12. On pourrait faire une même analyse de films encore plus anciens, tels que *You Only Live Once* (Fritz Lang, 1937), mais le road movie au partitif se trouve aussi dans la production contemporaine : *Terra estrangeira* (Walter Salles et Daniela Thomas, 1996), par exemple, est un film sur la migration et sur l'exil, et qui se termine en road movie.

13. Je trouve la périodisation que Laderman (2002, p. 4) reprend de Corrigan trop rigide et tranchée : « [...] my own historical framework for exploring the genre is an

elaboration of what Corrigan [...] suggests, comprising generally a movement from classical predecessors (“prototypical road movies that were not yet generic”), through a crucial, genre-defining modernist phase (“hallucinations and theatrical crisis”), to the contemporary postmodern period (“borderless refuse bin”).

14. En particulier ceux de Laderman (2002), de Cohan et Hark (1997) et de Berndt Schulz (2001).

15. Affirmant cette double stratégie, nous nous inscrivons en faux contre l’opposition entre « cinéma de genres » et « cinéma d’auteur », puisque aucun auteur ne saurait créer, en dehors de l’ordre du discours, des codes esthétiques et des matrices génériques. Aucun film d’auteur ne saurait ignorer ces ordres culturels, même s’il les transgresse. Inversement, aucun film dit « de genre » ne fait que reproduire les lois d’un genre.

16. Pour ce film en particulier, voir le supplément spécial qu’ont consacré les *Cahiers du cinéma* (n° 400, 1987) à Wim Wenders. Je dois une partie des informations sur ce film à Jenny Brasebin qui prépare une thèse de doctorat sur le road movie ; je l’en remercie chaleureusement.

#### RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

- Bauman 2000** : Zygmunt Bauman, *Liquid Modernity*, Cambridge, Polity Press, 2000.
- Bericat Alustuey 1994** : Eduardo Bericat Alustuey, *Sociología de la movilidad espacial. El sedentarismo nómada*, Madrid, Siglo XXI/Centro de Investigaciones Sociológicas, 1994.
- Cohan et Hark 1997** : Steven Cohan et Ina Rae Hark (dir.), *The Road Movie Book*, New York/London, Routledge, 1997.
- Flink 1976** : James J. Flink, *The Car Culture*, Cambridge, MIT Press, 1976.
- Koselleck 2000** : René Koselleck, *Zeitschichten*, Frankfurt am Main, Suhrkamp, 2000.
- Laderman 2002** : David Laderman, *Driving Visions: Exploring the Road Movie*, Austin, The University of Texas Press, 2002.
- Moretti 1987** : Franco Moretti, *The Way of the World: The Bildungsroman in European Culture*, New York, Verso, 1987.
- Orr 1993** : John Orr, *Cinema and Modernity*, Cambridge, Polity Press, 1993.
- Schaut 1994** : Jim et Nancy Schaut, *American Automobilia: An Illustrated History and Price Guide*, Radnor, Wallace-Homestead Book Company, 1994.
- Schulz 2001** : Berndt Schulz, *Lexikon der Road Movies*, Berlin, Lexikon, 2001.

#### ABSTRACT

### The Road Movie: A Genre Arising out of a Modern Constellation of Locomotion and Media-motion Walter Moser

The road movie genre is discussed here as arising out of a constellation of “solid” modernity, combining locomotion and media-motion in a specific form of cultural mobility. This generic analysis identifies a matrix whose central element is breaking away from the sedentarising forces of modernity and producing contingency. We see how, on the basis of this matrix, the genre demonstrates great cultural productivity and remarkable histori-



cal efficiency in the way it constantly transforms its own internal articulation while at the same time allowing its original association with American culture to be transferred to other cultures.