

Les chronotopes connexes au chronotope de la route

Les grands chronotopes mis au jour par Bakhtine dans son *Esthétique et théorie du roman* (celui de la rencontre, celui de l'idylle, etc.) seraient, selon l'auteur, susceptibles de comprendre d'autres chronotopes de moindre importance, mais offrant certains traits de parenté avec ceux qui les déterminent : « Nous ne parlons ici que des grands chronotopes fondamentaux, qui englobent tout, écrit-il. Mais chacun d'eux peut inclure une quantité illimitée de chronotopes mineurs²⁷⁰. » À y regarder de plus près, il semblerait en effet que le chronotope de la route, dont nous venons d'énoncer les propriétés dans le road novel et le road movie, s'accompagne d'un certain nombre de chronotopes connexes qui lui sont entièrement subordonnés, c'est-à-dire dont la présence est conditionnelle de l'existence même de la route, mais qui en retour permettent d'ancrer le récit dans un contexte

²⁷⁰ Mikhaïl Bakhtine, *Esthétique et théorie du roman*, p. 392.

particulier. Le premier que nous identifions est celui du véhicule à moteur, dont nous verrons qu'il représente une version contemporaine et transposée du chronotope du salon.

A. Le chronotope du véhicule à moteur

1. Importance du véhicule à moteur pour le récit de la route

Si les déplacements s'effectuent le plus souvent à cheval dans le western et le roman de chevalerie, ou à pieds dans le roman picaresque, le chemin parcouru par les héros de road novels et de road movies implique généralement le recours à un véhicule à moteur, qu'il s'agisse principalement d'une automobile (*Vanishing Point*), d'une moto (*Easy Rider*), d'un autocar (*Get on the Bus*) ou d'un camion (*Im Lauf der Zeit*). On repère toutefois, au sein du modèle général, quelques excentricités : c'est en tondeuse à gazon qu'Alvin, le principal protagoniste de *The Straight Story* de David Lynch, effectue le trajet qui le sépare de son frère mourant, tandis que les personnages d'*Aaltra*, un road movie belge de Benoît Delépine et Gustave Kervren (2004), traversent l'Europe en fauteuil roulant électrique. Dans *Emmenez-moi* d'Edmond Bensimon (2005), un admirateur de Charles Aznavour marche jusqu'à Paris pour retrouver son idole. Quant à Schultze, qui donne son nom à un film de Michael Schorr (*Schultze gets the blues*, 2003), il explore la Louisiane en bateau. Quelle que soit la réalité de ces exceptions, la naissance du récit de la route demeure incontestablement attachée au développement des transports motorisés, et même si les voyages ne sont pas toujours effectués au moyen d'une automobile, ils ont lieu à une époque où l'existence des véhicules à moteur est attestée.

Alors qu'il retrace les circonstances de l'émergence du road movie, David Laderman montre à quel point l'histoire du cinéma et celle de l'automobile sont indissociablement liées. Ces deux industries voient en effet le jour quasi simultanément au tournant du 20^e siècle (ce qui se traduit notamment par l'apparition sur les écrans des premiers *slapsticks*, où les poursuites en voiture sont légion), et c'est finalement dans le road movie que se déploie un récit où les véhicules à moteur tiennent le premier rôle :

By the late sixties, the cultural phenomenon of driving – inflected by Beat literature, highway tourism, and more broadly a prosperous economy – achieves a certain apex by being represented in what Timothy Corrigan calls the « *real road movie* » : « movies about cars, trucks, motorcycles », in which « the quest motif becomes increasingly mechanized »²⁷¹.

Dans ce type de récit, le véhicule acquiert une importance capitale, au point, pour quelques critiques, de constituer un prolongement du corps des protagonistes²⁷². Bien plus, le véhicule en vient même à constituer un personnage à part entière : on lui choisit un nom (la camionnette de Steinbeck dans *Travels with Charley* est ainsi baptisée Rossinante, en hommage à la monture de Don Quichotte), et on lui consacre parfois un portrait complet, comme dans *Volkswagen Blues*, dont voici un extrait :

L'homme aimait beaucoup le vieux Volks. Lorsqu'il l'avait acheté, l'année où il avait obtenu un prix littéraire, le Volks était déjà vieux de quatre ans et rongé par la rouille. [...] La tôle épaisse et les gros rivets donnaient au minibus une allure de camion blindé. Sous la nouvelle tôle, cependant, la rouille continuait à faire son œuvre et on pouvait le constater lorsque le Volks quittait un espace de stationnement : il laissait sur le sol une fine poussière de métal rouillé. De vieilles factures, que Jack avait trouvées dans le coffre à gants en faisant le ménage, révélaient que le Volks avait été acheté en Allemagne ; *il avait parcouru l'Europe et traversé l'Atlantique sur un cargo, ensuite il avait voyagé le long de la côte Est, depuis les Provinces Maritimes jusqu'au sud de la Floride*²⁷³.

À travers la description menée par le narrateur, on donne l'impression que le minibus Volkswagen (ici familièrement désigné par le diminutif de Volks) connaît une vie autonome et que les routes qu'il a parcourues l'ont été de son propre chef. Le véhicule, ici personnifié, devient ainsi sujet de ses propres aventures.

La description des ennuis mécaniques dont sont victimes les personnages de road novels et de road movies constitue presque un passage obligé et finit par devenir un poncif

²⁷¹ David Laderman, *Driving Visions*, p. 44.

²⁷² Timothy Corrigan considère ainsi : « Cars and motorcycles represent a mechanized extension of the body through which that body could move farther and faster than ever before [...] » p. 144-146, cité dans David Laderman, *Driving Visions*, p. 13.

²⁷³ Jacques Poulin, *Volkswagen Blues*, Paris, Actes Sud, coll. « Babel », 1988, p. 91 (nous soulignons).

du récit de la route, comme en témoigne ce nouvel extrait de *Volkswagen Blues*, alors que le moteur du vieux véhicule semble sur le point de rendre l'âme :

Il pouvait y avoir une fuite dans le réservoir, mais l'homme ne fit pas allusion à cette possibilité. Il vérifia plutôt l'huile du moteur. Sans dire un mot, il tira la jauge, l'essuya entre le pouce et l'index de sa main gauche comme le faisaient les vieux mécaniciens, puis il la remit en place et la retira une nouvelle fois pour examiner le niveau d'huile²⁷⁴.

De la même manière, les considérations d'ordre mécanique finissent par constituer l'essentiel des dialogues d'un film tel que *Two-Lane Blacktop*, comme, par exemple, lors de la rencontre entre les deux principaux protagonistes avec GTO. Mechanic s'extasie devant le véhicule de leur adversaire et lui prodigue quelques conseils afin d'améliorer ses performances, dans un jargon peu compréhensible pour le néophyte :

Look, what you need is a big Chevy Rat Motor that cranks in the mid 11s. Get yourself a '68 427 Chevy and stroke it out to 454. Get some L88 heads, a Sig Erson cam, crane roller bearing rocker arms, and Crower lifters. Thompson rods. Put on a three-barrel Holley with a 1050 rating... There's a lot more. Hell, you could really honk.

Le récit de la route se construit donc principalement autour d'un véhicule à moteur, même si, comme nous l'avons vu, la « règle » souffre quelques exceptions. Or, parce qu'il constitue un point de rencontre entre plusieurs individus au sein d'un espace clos, et que s'y développe une temporalité particulière, le véhicule constitue en soi un chronotope dont il convient de mettre au jour les propriétés.

2. Le véhicule comme chronotope : une capsule hors de l'espace et du temps

En tant que maison mobile, matrice (voir l'analyse de la séquence d'ouverture d'*Im Lauf der Zeit* au chapitre suivant) ou tombeau, le véhicule à moteur finit par constituer une sorte de capsule hors de l'espace et du temps, ou plutôt une capsule gouvernant une spatio-temporalité autonome. Ainsi, quoiqu'en déplacement, le véhicule maintient ses passagers dans une forme d'immobilité les uns par rapport aux autres, et c'est l'environnement qui

²⁷⁴ *Ibid.*, p. 265.

semble paradoxalement affecté de mouvement, dans un renversement de perspective. Le véhicule apparaît alors comme un lieu stable à l'intérieur d'un espace en perpétuelle transformation. Le monde est découvert à travers des vitres, qui jouent le rôle de filtre, empêchant tout contact direct entre les personnages et l'extérieur. Ainsi par exemple, évoquons ce plan d'*Alice in den Städten*, où les gouttes d'eau balayées par les essuie-glaces sur le pare-brise déforment le paysage et finissent par donner du réel une image altérée²⁷⁵. Depuis ce lieu clos sur lui-même, l'espace apparaît de plus en plus uniforme, et le voyageur a parfois le sentiment de faire du surplace : c'est du moins ce que ressent le Philip Winter de *Lisbon Story*, un film de Wenders dont les premières séquences l'apparentent à un road movie. Cet ingénieur du son allemand est appelé à Lisbonne en urgence par un ami réalisateur, qui sollicite son aide pour compléter un film. Winter se met alors en route à bord de son automobile, et traverse l'Europe jusqu'au Portugal. Après une brève introduction, le film embraye sur une succession de travellings avant réalisés à travers le pare-brise d'une voiture (Fig. 3).

Figure 3 : photogrammes extraits de *Lisbon Story*, Wim Wenders



Nous découvrons ainsi les paysages traversés selon la perspective du personnage, dont nous n'avons pas encore aperçu les traits. Cette uniformité du cadrage contribue à restituer l'uniformité de la route, confirmant ainsi les dires de Winter en voix-over, qui estime qu'à l'exception des programmes de radio, rien ne change d'un pays à l'autre. Et effectivement,

²⁷⁵ Il est intéressant de souligner la proximité de la position du conducteur avec celle du spectateur de cinéma, le monde traversé par l'automobiliste étant réduit à une image à deux dimensions.

il est pratiquement impossible ici de distinguer une autoroute française d'une autoroute espagnole, bâties sur le même modèle en cette ère de mondialisation. L'environnement perd ainsi quelque peu de sa réalité, dans la mesure où les images perçues ne renvoient à rien de reconnaissable ou d'identifiable comme tel. Seul le paysage sonore parvient finalement à créer quelques points de repère pour le personnage, puisque les programmes radiophoniques sont donnés dans la langue locale et se font l'indice du franchissement des frontières²⁷⁶.

Dans *Im Lauf der Zeit*, en revanche, la présence de musique dans le camion de Bruno peut devenir source de confusion. À maintes reprises, les protagonistes entonnent des succès populaires du répertoire américain, tels que *Just Like Eddie* ou *Kings of the Road*, au son d'un électrophone. Pendant un instant, on pourrait se croire aux États-Unis, les paysages entrevus à travers les vitres de la cabine n'étant pas référencés outre mesure – de fait, l'Allemagne semble à bien des égards filmée comme le Nouveau Monde, avec, par exemple, ses plans de stations-service qui renvoient immanquablement à l'œuvre photographique de Walker Evans²⁷⁷. L'ambiance sonore qui emplit le camion semble ainsi transporter les personnages dans un espace autre que celui qui est effectivement traversé.

Parce qu'il introduit un espace-temps qui lui est propre au sein même de la spatio-temporalité définie par la route, le véhicule finit par constituer un chronotope à part entière. En tant que « capsule » autonome et séparée, il se fait point de rencontre et de convergence entre différents personnages (autostoppeurs, passagers occasionnels, travailleurs itinérants...) croisés en chemin, et à ce titre, il n'est pas sans évoquer le chronotope du salon évoqué par Bakhtine, dont il constitue en quelque sorte une version altérée.

²⁷⁶ De la même manière, l'arrivée aux États-Unis de Jack Waterman et de la Grande Sauterelle, dans *Volkswagen Blues*, se traduit par l'intrusion de portions de texte en anglais (« Where are you from » et autres questions posées par les douaniers). Jacques Poulin, *Volkswagen Blues*, p. 97.

²⁷⁷ Wenders met de l'avant cette influence de Walker Evans sur l'esthétique d'*Im Lauf der Zeit* : « Au départ de ce film, il y avait ce reportage que Walker Evans a fait dans le sud des États-Unis, pendant la Dépression, cette commande de la "Farm Security Administration". [...] Les photos de Evans guidaient souvent notre regard, il arrivait qu'on s'arrête sur la route pour tourner des scènes, justement parce qu'un bout de paysage ou un élément d'architecture nous sautait aux yeux et s'inscrivait dans l'esprit de ces photos. » Wim Wenders, *Le souffle de l'ange*, Paris, Les Cahiers du cinéma, 1988, p. 20-21.

3. Une adaptation du chronotope du salon

Les véhicules collectifs que sont les automobiles, les camions ou les autocars²⁷⁸ sont intéressants d'un point de vue narratif, dans la mesure où ils créent une intimité propice à la révélation de soi. Parce qu'ils constituent un espace clos, dont l'étroitesse engendre une certaine promiscuité, ils permettent un rapprochement momentané entre des individus qui ne partagent rien ou si peu, mais qui finissent par apprendre à se découvrir. Au fil des échanges surgissent alors certaines réponses à des questionnements existentiels, qui font évoluer les personnages dans un sens qu'ils ne soupçonnaient pas. Ainsi, Philip Winter, le héros solitaire d'*Alice in den Städten* de Wenders, se voit confier malgré lui la garde d'une fillette qu'il a à charge de ramener auprès de sa famille. Partis de New York, ils traversent ensemble les Pays-Bas puis la Ruhr où demeure supposément la grand-mère d'Alice. D'abord réticent à l'idée de jouer les nourrices, Philip finit par s'accommoder de son rôle, et la relation qu'il noue avec la fillette lui permet finalement de surmonter le blocage créatif qui l'avait habité durant son séjour aux États-Unis. La rencontre forcée semble donc avoir eu un effet bénéfique sur le personnage, et la confrontation à l'Autre a pu contribuer à sa propre évolution. Dans *Thelma and Louise*, c'est la vraie nature de Thelma qui se révèle au fur et à mesure de la course poursuite. Jadis épouse soumise à l'autorité de son mari, elle découvre la jouissance sexuelle dans les bras d'un jeune voyou ramassé sur le bord de la route, et gagne en assurance au point de commettre quelques infractions à la loi avec un plaisir non dissimulé. Et c'est alors que les deux fugitives sont amenées à choisir leur itinéraire afin de gagner la frontière mexicaine que Thelma devine le secret de Louise (un viol dont cette dernière aurait été victime au Texas quelques années auparavant, et dont le

²⁷⁸ L'ensemble des films mobilisant ce type de transport en commun constituerait d'ailleurs un sous-genre du road movie aux yeux de Leslie Dick, auteur d'un article consistant sur ce genre cinématographique dans *Sight and Sound* : « ... the "bus movie", a sub-genre about a group of people on the road together, which ranges from *Magical Mystery Tour*, 1967, through *The Adventures of Priscilla, Queen of the Desert*, 1994 to Spike Lee's *Get on the Bus*, 1996 ». Leslie Dick, « R Road », *Sight and Sound*, vol. 7, n° 11, novembre 1997, p. 22-27, ici, p. 24. S'il est vrai que les bus sont propices à recréer un microcosme, on ne peut fonder un sous-genre sur le nombre de passagers se trouvant à bord d'un même véhicule : tout d'abord, les héros de road novels et de road movies voyagent souvent à plusieurs et/ou prennent souvent à leur bord des autostoppeurs issus de différents horizons. Mais surtout, le nombre de passagers ne vient pas définir une structure narrative différente. En cela, il nous semble peu productif de faire une telle distinction entre des road movies se déroulant en automobile ou en autocar et nous ne retenons pas la proposition de Leslie Dick.

souvenir la dissuade de retraverser cet État). Le voyage en automobile permet ainsi de faire tomber les dernières barrières que la pudeur avait érigées entre les deux femmes et renforce l'amitié qui les unit, scellée dans la dernière scène par un pacte de suicide.

Ainsi, ces véhicules collectifs deviennent des microcosmes où se nouent des relations privilégiées. À ce titre, le chronotope du véhicule collectif reprend et transforme en quelque sorte le chronotope du salon, particulièrement rattaché aux romans du 19^e siècle, que Bakhtine identifie dans son *Esthétique et théorie du roman*, et dont il définit en ces termes les spécificités : « Là se nouent les intrigues et ont lieu souvent les ruptures, enfin (et c'est très important), là s'échangent des *dialogues* chargés d'un sens tout particulier dans le roman, là que se révèlent les caractères, les "idées" et les "passions" des personnages²⁷⁹. » Le chronotope du salon est emblématique d'une société particulière : une certaine aristocratie du 19^e siècle, dépeinte notamment dans les romans de Stendhal et de Balzac. Les dames de la haute reçoivent en leur demeure des invités triés sur le volet, car pour faire partie de ce microcosme, il faut y avoir ses entrées. Les rencontres qui se produisent dans ces salons n'ont rien d'accidentel ; on se retrouve entre soi, entre gens du beau monde : « Du point de vue du sujet et de la composition, c'est là qu'ont lieu les rencontres qui n'ont plus l'ancien caractère spécifique de la rencontre fortuite, faite "en route", ou dans "un monde inconnu"²⁸⁰. » En résumé, c'est à l'intérieur de ces salons que se nouent les alliances et les idylles, que se détruisent les carrières et que se bâtissent les réputations. À ce titre, ces lieux de sociabilité jouent un rôle important, narrativement parlant, dans la mesure où peuvent s'y tramer les différentes péripéties.

Or, nous constatons que le véhicule collectif, dans les œuvres de la route, est amené à jouer un rôle du même ordre : il constitue un lieu clos, hors du monde, où, au fil des conversations, se révèlent les caractères et se développent les relations entre les passagers. Si, contrairement aux quelques privilégiés qui fréquentent les salons, les voyageurs semblent le plus souvent réunis par les effets du hasard (pensons à la rencontre entre Jack

²⁷⁹ Mikhaïl Bakhtine, *Esthétique et théorie du roman*, p. 387.

²⁸⁰ *Ibid.*, p. 387.

Waterman et la Grande Sauterelle dans *Volkswagen Blues* ou entre Philip Winter et la petite Alice dans le film de Wenders), les vagabonds qui peuplent road novels et road movies en viennent, d'une certaine manière, à former une sorte d'aristocratie de la route. Un des épisodes d'*On the Road* nous semble particulièrement significatif à cet égard : alors qu'il effectue sa première traversée du continent américain en direction de Denver, Sal est pris en stop par deux fermiers circulant en pick-up, qui se sont donné pour mission de ramasser tout ce que la route comporte d'errants²⁸¹. Invité à monter à l'arrière du véhicule, Sal vient grossir un groupe de voyageurs pour le moins hétérogène et est convié à partager, le temps d'un trajet, l'intimité de ces différents personnages – ce qui permet à Kerouac, au passage, de brosser le portrait d'une certaine Amérique :

There were two young farmer boys from North Dakota in red baseball caps [...] their old men had given them leave to hit the road for a summer. Then, there were two young city boys, from Columbus Ohio, high school football players, chewing gum, winking, singing in the breeze, and they said they were hitch hiking around the US for the summer. [...] Then, there was a tall slim fellow whose name was Slim and he came from Montana, he said, and he had a sneaky look. [...] And finally there was Mississippi Gene and his charge. Mississippi Gene was a little dark guy who rode freight trains around the country, a 30 year old hobo but with a youthful look so you couldn't tell exactly what age he was²⁸².

Le pick-up rassemble ainsi une poignée d'hommes issus d'horizons variés – fermiers, étudiants ou vagabonds – et dont les motivations pour entreprendre un tel périple divergent de l'un à l'autre. En ce sens, le chronotope du véhicule se démarque ici de celui du salon, plus homogène et sélectif, socialement parlant. Cependant, bien plus que la naissance, la propriété ou les titres honorifiques, c'est la route qui confère à ce groupe d'individus une noblesse toute particulière. Quoique d'âge et de statut différents, ces nomades d'un genre nouveau appartiennent à une même famille, dont la cohérence repose sur un ensemble de codes et une mémoire collective, diffusée au gré des voyageurs qui la colportent. Ainsi par

²⁸¹ « The greatest ride in my life was about to come up, a truck, with a flatboard at the back, with about six or seven boys sprawled out on it, and the drivers, two young blond farmers from Minnesota, were picking up every single soul they found on that road – the most smiling cheerful couple of handsome bumkins you could ever wish to see. » Jack Kerouac, *On the Road*, p. 22.

²⁸² *Ibid.*, p. 22-23.

exemple, Sal et l'un de ses compagnons de fortune convoquent le souvenir d'un vagabond de renom qu'ils ont tous deux été amenés à croiser au cours de leurs pérégrinations :

Slim and I spent many nights telling stories and spitting tobacco juice in paper containers. There was something so indubitably reminiscent of Big Slim Hubbard in Mississippi Gene's demeanor that I came out and said « Do you happen to have met a fellow called Big Slim Hubbard somewhere ? » And he said « You mean the tall fellow with the big laugh ? » « Well, that sounds like him. He came from Ruston Louisiana. » « That's right, Louisiana Slim he's sometimes called. Yessir, I shore have met Big Slim²⁸³. »

S'ensuit un rappel des exploits de ce personnage haut en couleurs, dont la réputation n'est plus à faire dans le milieu des routards. Le mythe de Big Slim Hubbard se perpétue oralement, d'homme à homme, à travers les générations, alimentant les soirées de bivouac et enfant à chaque nouvelle version. Ainsi, quoiqu'éparpillés sur la surface du continent américain, les arpenteurs de la route n'en partagent pas moins une histoire qui les ancre dans une communauté aux contours encore mal définis, mais bien réelle.

Plus tard, alors que s'amorce une énième traversée, Sal fait la rencontre d'un jeune homme, Stan, qui ne le connaît que de réputation mais qui, impressionné par le récit de ses exploits, formule le souhait de prendre la route avec lui :

Stan Shephard had been waiting to meet me for years and now for the first time we were suspended together in front of a venture. « Sal, ever since I came back from France I ain't any idea what to do with myself. Is it true you're going to Mexico ? Hot damn, I could go with you²⁸⁴ ? »

De fait, Stan est ultérieurement coopté par Dean et finit par accompagner le fameux duo jusqu'au Mexique. L'assentiment de Dean semble être en effet la condition *sine qua non* de l'intronisation d'un nouveau membre dans la bande. Or, cette approbation paraît difficile à obtenir, si l'on en croit une réflexion de Sal. En effet, à Stan qui lui demande : « Do you think he'll let me come along ? », il répond, évasif : « I'll talk to him [...]. We didn't know

²⁸³ *Ibid.*, p. 26-27.

²⁸⁴ *Ibid.*, p. 257-258.

what to expect²⁸⁵ ». La pérennité de cette communauté partiellement nomade repose ainsi sur un système d'affinités électives. Cependant, dans ce petit milieu, et à l'inverse des salons, la respectabilité ne s'acquiert pas par la naissance ou la fortune, mais par un goût immodéré pour l'aventure, un hédonisme appuyé et une certaine forme de sociabilité, ce qui se traduit par le rejet d'un type de voyageurs jugés trop ternes ou conformistes. Nous pensons par exemple à cet automobiliste, propriétaire d'une Plymouth et qualifié de « fag », qui prend un jour les deux amis en stop, sans pour autant se laisser séduire par la folie de Dean. Un autre couple de passagers, que Sal décrit comme des touristes sans intérêt (« There were two other passengers, a couple, typical halfway tourist who wanted to stop and sleep everywhere²⁸⁶. ») fait partie du voyage, mais les excentricités des deux jeunes hommes, soudainement frappés par le « it », leur demeurent étrangères et incompréhensibles :

We were telling these things and both sweating. We had completely forgotten the people up front who had begun to wonder what wa going on in the back seat. [...] the people in front were mopping their brows with fright and wishing they'd never picked us up at the travel bureau²⁸⁷.

Tous les voyageurs de ce monde ne sont donc pas *a priori* voués à intégrer cette confrérie nomade et protéiforme. Les touristes ou autres représentants de commerce sont ainsi, de fait, exclus d'une communauté pour qui le mouvement, plus qu'une contrainte ou un loisir, est devenu un art de vivre.

Comme nous venons de le montrer, les héros de la route forment une sorte de microcosme, dont les représentants se reconnaissent entre eux et ont en partage un certain nombre de valeurs et de pratiques. Le véhicule, où se produisent les échanges et se propage la légende, constitue alors *une manière de réponse parodique au chronotope du salon* défini par Bakhtine, dans la mesure où s'y réunissent des individus appartenant aux franges les moins bien nées de la société, mais qui, paradoxalement, finissent par constituer une

²⁸⁵ *Ibid.*, p. 259.

²⁸⁶ *Ibid.*, p. 207.

²⁸⁷ *Ibid.*, p. 209-210.

population d'élection. Il est cependant un second sous-chronotope intermédiaire à travers lequel, à l'instar du véhicule, sont susceptibles de se croiser les membres de cette communauté mouvante. La route, en ses marges, détermine en effet d'autres lieux de sociabilité provisoire, que nous pouvons regrouper sous l'appellation de lieux de transit, et dont il convient à présent de relever les caractéristiques.

B. Le chronotope des lieux de transit

L'esthétique de la route, telle qu'elle se perpétue au cinéma mais également en peinture (voir par exemple le tableau intitulé *Gas* d'Edward Hopper réalisé en 1940), et en photographie (on peut renvoyer au recueil *The Americans* de Robert Frank ou encore à *Errance* de Raymond Depardon) déborde le simple ruban d'asphalte pour s'étendre aux abords de la voie où, çà et là, sont disséminés des sites dévolus au repos et au ravitaillement des voyageurs. Dans sa monographie consacrée au road movie, David Laderman évoque en ces termes l'importance de ces lieux de transit que sont les stations-service, motels et autres *diners*, pour la construction du récit :

Most often, the sense of some wilderness beyond culture becomes heightened in road movies with sundry detours, motels, diners, and gas stations. These various pit stops are often exploited for significant narrative developments. First of all, logic necessitates the drivers must stop somewhere temporarily to meet various rudimentary needs (rest, food, fuel). Second, the journey narrative can gain dramatic intrigue from unexpected plot twists resulting from such intermissions meeting some new character, committing a crime), or from simply developing the travelers' relationship²⁸⁸.

De fait, l'errance des personnages de road novels et road movies est ponctuée de fréquentes escales dans des lieux de passage, où se nouent les différentes péripéties (dont nous avons dit plus haut qu'elles présentaient parfois un aspect décevant). Ainsi, par exemple, au cours de la première séquence d'*Im Lauf der Zeit*, Robert stoppe sa Coccinelle devant une station-service désertée par ses propriétaires, mais où s'amuse des enfants à qui il demande son chemin, avant de se lancer, par un geste suicidaire, dans les eaux de l'Elbe. Plus tard, en compagnie du projectionniste ambulancier, il effectue un arrêt dans un garage et, par jeu,

²⁸⁸ David Laderman, *Driving Visions*, p. 15.

réquisitionne un side-car pour improviser une courte balade dans la région, ce qui permet au passage de ramener Bruno sur les lieux de son enfance et favorise le surgissement de l'anamnèse. Les deux compagnons se restaurent dans un snack, après une séance de projection, et s'amorce entre les personnages un semblant de dispute, vite résolue. Plus tard, Bruno se détend dans une fête foraine, où il s'adonne aux joies de la conduite d'autos tamponneuses. C'est là qu'il rencontre l'ouvreuse avec qui aurait pu se nouer une relation amoureuse. Ces haltes de bord de route, qui empruntent souvent directement à une certaine imagerie de la culture américaine (rappelons l'influence exercée par le travail photographique de Walker Evans sur l'esthétique d'*Im Lauf der Zeit*), favorisent les rencontres mais demeurent néanmoins peu invitantes : on y effectue une courte pause avant de reprendre son voyage et en cela, elles viennent renforcer l'impression de mouvement. L'errance semble ici ne jamais devoir cesser, dans la mesure où elle ne mène à rien de stable, et la route ne permet finalement de faire le lien qu'entre des lieux de passage. Ces derniers finissent par constituer un chronotope mineur du road novel et du road movie, entièrement subordonné à la route, et que l'on pourrait caractériser par le temps de l'attente et de l'ennui dans un espace public intermédiaire. Or nous allons voir que ce chronotope des lieux de transit, s'il appartient aujourd'hui en propre à l'univers du récit de la route, a d'abord constitué une caractéristique d'un autre genre cinématographique : le film noir.

1. L'héritage du film noir

a. Le « lounge time » de Vivian Sobchack

Ces lieux intermédiaires que sont les stations-service, motels, gares intermodales et autres points de ravitaillement participent de l'imaginaire américain depuis les années 1930, notamment à travers les tableaux d'Edward Hopper ou les photographies de Walker Evans, qui témoignent d'une transformation radicale de la société corrélative au développement des transports routiers. Avant de contribuer à forger l'identité narrative et esthétique du récit de la route, ils constituent les éléments de décor d'un autre genre cinématographique en vogue dans l'immédiat après-guerre : il s'agit du film noir, qui connaît ses années les plus prospères approximativement entre 1941 (avec la sortie de l'emblématique *The*

Maltese Falcon de John Huston) et 1958²⁸⁹. Ce genre cinématographique l'objet d'une analyse chronotopique approfondie dans un article de Vivian Sobchack publié en 1998, déjà mentionné plus haut mais dont il convient de retracer ici les grandes lignes. L'auteur y considère ces lieux de transit que nous venons d'énumérer comme un chronotope majeur et fondamental du film noir. Ils définissent à ses yeux une spatio-temporalité particulière qu'elle nomme le « *lounge time* » : « Specifically, I designate the life-world (both cultural and narrative) spatialized from nightclubs, cocktail lounges, bars, anonymous hotel or motel rooms, boarding houses, cheap roadhouses, and diners as constituting the temporalization of what I call *lounge time*²⁹⁰. » Pour Vivian Sobchack, le chronotope du film noir se construit en opposition à celui de l'idylle. En cette période tourmentée consécutive à la Seconde Guerre mondiale, l'innocence apparaît rejetée dans un passé lointain, faisant place à un sentiment généralisé d'instabilité et de vulnérabilité :

Whereas the idyllic chronotope has relevance to the familiarity, stability, and rootedness of home and the familial and generational and even national solidarity of the wartime home front, the noir chronotope of lounge time evokes the life-world and space-time of a parallel, yet antinomic, universe²⁹¹.

Parce qu'il participe de l'idylle et d'un sentiment de paix et d'harmonie, le foyer est rarement représenté dans le film noir, ou bien apparaît la plupart du temps comme un idéal inaccessible, un âge d'or : « In noir, then, a house is almost never a home. Indeed, the loss of home becomes a structuring absence in film noir²⁹². » En l'absence de ce point d'ancrage rassurant, l'espace privé semble ainsi se diluer dans la sphère publique, où les protagonistes finissent par accomplir les gestes les plus intimes : « They transport spatially contiguous and intimate familial activity (eating, srinking, sleeping, and recreating) from private and personal to public and anonymous domain²⁹³. » Habités par un sentiment de perte, les personnages semblent alors condamnés à errer seuls, d'un espace intermédiaire à l'autre,

²⁸⁹ Fourchette proposée par Vivian Sobchack dans son article, « Lounge Time. Postwar Crises and the Chronotope of Film Noir », p. 133.

²⁹⁰ *Ibid.*, p. 156.

²⁹¹ *Ibid.*, p. 160.

²⁹² *Ibid.*, p. 144.

²⁹³ *Ibid.*, p. 157-158.

dans l'incapacité de se fixer une fois pour toutes. De fait, ces lieux stériles (la sexualité ne donne pas lieu à la fondation d'une famille) et mortifères (puisque les meurtres y sont légion) que sont les *diners* et autres haltes routières gouvernent un temps répétitif, cyclique et improductif, et n'appellent pas à la reconstruction de soi²⁹⁴. L'article de Vivian Sobchack sur le film noir permet donc de mettre au jour les caractéristiques de ce chronotope des lieux intermédiaires – qu'elle choisit de désigner par l'appellation de « *lounge time* » – , marqué par un pessimisme et une nostalgie pour un passé idyllique à jamais révolu. Or, le chronotope ainsi défini par Sobchack permet-il de qualifier en propre le récit de la route au sens où nous l'entendons ? Autrement dit, sommes-nous en mesure de discerner une évolution de la signification du chronotope des lieux de transit depuis le film noir ?

b. Évolution de la valeur attribuée au chronotope des lieux de transit

Reprenant à son compte les travaux de Montgomery sur l'application du concept de chronotope à un objet cinématographique, Vivian Sobchack pointe la nécessité d'adapter les différents chronotopes bakhtiniens à un contexte particulier : « However, Montgomery also criticizes the generality of many of Bakhtin's "master chronotopes" and suggests that any application of chronotopic analysis "must strive to give Bakhtin's chronotopes the cultural specificity they lack"²⁹⁵. » Nous avons vu en effet, dans les premières sections de ce chapitre, que le chronotope de la route n'est pas homogène tout au long de l'histoire de la littérature, et qu'il est susceptible de recouvrir des valeurs bien différentes en fonction de l'environnement culturel dans lequel il s'exprime. C'est dans cet esprit que Vivian Sobchack élabore une analyse comparative entre les lieux de transit tels qu'ils apparaissent dans le film noir, et le rôle joué par ces mêmes lieux intermédiaires dans le cinéma des années 1930. Si elle omet, dans son étude, d'évoquer les lieux spécifiquement associés à l'espace routier comme les garages, les stations-service, les gares, etc., elle souligne la

²⁹⁴ « Focus in lounge time and noir is on passion, libido, hate, vengeance, and boredom rather than on love and the sublimation of sexuality in family. [...] Death, of course, is never natural in lounge time, but murder is. [...] There are also no stages of growth in lounge time – not only because there are no children in its spaces, but also because behavior is compulsive and repetitive and thus becomes cyclical even as it seems initiated by chance and in impulse. » *Ibid.*, p. 162.

²⁹⁵ *Ibid.*, p. 152.

dimension festive rattachée à l'image des night-clubs et *cocktail lounges* de l'époque, qui s'oppose en tout point au désespoir affiché dans le film noir :

If we look at films of the 1930s (wether comedies or gangster films), cocktail lounges and nightclubs and hotels are generally figured as celebrated and glamorous spaces – the places where sophisticated and affluent people display their wit, strut their stuff upon a polished dance floor that reflects the grace of Fred and Ginger, amuse themselves with all the fluff and romance of a feather boa, and gamble with money and hearts they can afford to lose²⁹⁶.

Il s'agit alors d'endroits luxueux, lumineux, où s'expriment une joie de vivre et une frivolité propres à cette période faste de l'entre-deux guerres. On observe donc un indéniable changement de perspective, en l'espace d'une décennie, dans la représentation de ces lieux de sociabilité, qui perdent brutalement de leur éclat après l'explosion de la Seconde Guerre mondiale. Jadis lieux de plaisir et de débauche, ils acquièrent avec le film noir une dimension beaucoup plus tourmentée et expriment le désarroi d'une génération plongée dans les affres de la guerre. Or, si l'on retrouve, dans le road novel et le road movie, quelque chose de ce désenchantement propre au film noir, il existe néanmoins certaines variations dans l'expression du chronotope des lieux de transit, qu'il nous revient de mettre en évidence. Nous proposons donc de commencer par définir, pour les œuvres de notre corpus, le temps et l'espace déterminés par le chronotope qui nous intéresse, avant d'esquisser les contours d'une évolution de sa valeur depuis l'avènement du film noir.

2. Le temps de l'attente et de l'ennui dans un espace public intermédiaire

a. Étirement du temps

On the Road, abonde en description des possibles points de ravitaillement offerts aux voyageurs. Sal, l'alter ego de Kerouac, fréquente assidument les *diners* de bord de route (« The cowboy went off to have a spare tire patched and Eddie and I sat down in a kind of homemade diner²⁹⁷ »), et les stations-service, périodiquement disposées le long des voies, font parfois figure d'oasis dans un paysage globalement hostile au piéton. Il arrive en effet

²⁹⁶ *Ibid.*, p. 153.

²⁹⁷ Jack Kerouac, *On the Road*, p. 18.

à Sal de s'y abriter de la pluie en attendant l'arrivée d'un véhicule providentiel, alors qu'il se trouve sur une route peu fréquentée au milieu de nulle part (« Not only was there no traffic but the rain came down in buckets and I had no shelter. [...] I ran a quarter mile to an abandoned cute English style filling station and stood under the dripping eaves²⁹⁸. ») ; d'y rencontrer ses futurs compagnons de voyage (« In this town, under a big elm tree near a gas station, I made the acquaintance of another hitch-hiker²⁹⁹. »), ou même d'y faire une sieste quand le paysage invite au repos et à la méditation :

It was beautiful in Longmont. Under a tremendous old tree was a bed of green lawngrass belonging to a gas station. I asked the attendant if I could sleep there and he said sure ; so I stretched out a wool shirt, lay my face flat on it, with an elbow out, and with one eye cocked at the snowy Rockies in the hot sun for just a moment, I fell asleep for two delicious hours³⁰⁰.

Ces arrêts ponctuels sur le bas-côté de la route viennent briser le rythme effréné de la course. Le temps semble s'y étirer à l'infini dans l'attente d'un transport, et l'ennui s'installe rapidement, comme en témoignent les petits gestes de rien, accomplis mécaniquement par les autostoppeurs :

We stood in front of the railroad ticketshack in Stuart waiting for the westbound traffic till the sun went down, a good five hours... dawdling away the time at first telling about ourselves, then he told dirty stories, then we just ended up kicking pebbles and making goofy noises of one kind and another. We got bored³⁰¹.

Les lieux publics dépeints dans le roman de Kerouac portent invariablement les traces de l'écoulement du temps : les graffitis obscènes recouvrant les murs des auberges, dans lesquelles Sal se réfugie provisoirement, ravivent le souvenir de la présence d'anciens voyageurs qui se sont succédés, nuit après nuit, dans ces modestes abris, laissant derrière eux comme un témoignage de leur passage (on se remémore également les écritures laissées sur les murs du blockhaus par les anciens soldats dans *Im Lauf der Zeit*). Les mots ainsi tracés en viennent parfois à s'entremêler, à se superposer comme des couches

²⁹⁸ *Ibid.*, p. 10.

²⁹⁹ *Ibid.*, p. 16.

³⁰⁰ *Ibid.*, p. 34-35.

³⁰¹ *Ibid.*, p. 16.

sédimentaires renvoyant à différentes ères géologiques. Les mégots, crachats et chewing-gums qui jonchent le sol des gares traversées sont quant à eux les indices d'une attente prolongée et du désœuvrement qui s'installe parfois au milieu d'un voyage :

The bus station was crowded to the doors. All kinds of people were waiting for buses or just standing around. [...] I sat down. The floors of bus stations are the same all over the country, they're always covered with butts and spit and a sadness that only bus stations have³⁰².

Les personnages qui fréquentent ces lieux intermédiaires sont ainsi maintenus dans l'expectative, avant que ne s'amorce la reprise du mouvement. Ces endroits publics sont d'ailleurs eux-mêmes affectés de l'idée de mobilité. Ainsi par exemple, Sal passe de nombreuses nuits sur les routes, mais lorsque ses finances le lui permettent, il lui arrive de dormir dans un motel, c'est-à-dire un hôtel qui réserve un espace au client pour garer son automobile. La plupart du temps mise en relation avec un moyen de transport, la chambre occupée appelle invariablement vers un ailleurs :

I went to the Y to get a room, they didn't have any, and by instinct wandered down to the railroad tracks – and there's a lot of them in Des Moines – and wound up in a gloomy old plains inn hotel down by the locomotive roundhouse, and spent a wonderful long day sleeping on a big clean hard white bed with dirty remarks carved in the wall beside my pillow and the beat yellow windowshades pulled over the smoky scene of the railyards³⁰³.

L'hébergement semble ainsi littéralement traversé par le chemin de fer, et le repos que s'accorde le voyageur paraît conditionnel de son retour sur la route.

Le chronotope des lieux de transit semble ainsi principalement gouverné par le temps de l'ennui, qui entre en contraste avec l'exaltation de la vitesse expérimentée à l'intérieur du véhicule en mouvement. Or nous allons voir que la mélancolie qui se dégage de ces diverses haltes routières est également suscitée par une configuration spatiale particulière. L'uniformité de ces lieux publics (on y mange partout les mêmes aliments, et les architectures se ressemblent d'un bout à l'autre du pays) les rend en effet impersonnels et

³⁰² *Ibid.*, p. 33.

³⁰³ *Ibid.*, p. 15.

anonymes. Et s'il arrive parfois de reconnaître un visage dans la foule (c'est dans une gare routière que Sal repère Terry, avec qui il vivra une courte idylle), les voyageurs se fondent généralement dans la masse de leurs semblables. Ces traits distinctifs tendent à faire de ces lieux intermédiaires des « non-lieux », selon l'expression de Marc Augé.

b. Des non-lieux

Parce qu'ils brassent quotidiennement quantité d'individus et suscitent le contact, ces lieux de transit pourraient apparaître de prime abord comme un facteur de lien social. Cependant, les gens n'y font que se côtoyer sans véritablement se rencontrer. Contrairement au café du coin, où les habitants d'un même village ou d'un même quartier se retrouvent, et où, par le truchement du jeu et de la conversation, se soude la communauté (ce qui, d'une certaine manière, pourrait constituer une variation autour du chronotope du salon évoqué plus haut), les lieux de transit sont des endroits qui n'appellent pas à rester indéfiniment et qui maintiennent un certain degré d'anonymat. À ce titre, ils constituent des non-lieux, selon la terminologie avancée par Marc Augé :

Si un lieu peut se définir comme identitaire, relationnel et historique, un espace qui ne peut se définir ni comme identitaire, ni comme relationnel, ni comme historique définira un non-lieu. L'hypothèse ici défendue est que la surmodernité est productrice de non-lieux, c'est-à-dire d'espaces qui ne sont pas eux-mêmes des lieux anthropologiques et qui, contrairement à la modernité baudelairienne, n'intègrent pas les lieux anciens : ceux-ci, répertoriés, classés et promus « lieux de mémoire » y occupent une place circonscrite et spécifique. [...] Les non-lieux pourtant sont la mesure de l'époque ; mesure quantifiable et que l'on pourrait prendre en additionnant, au prix de quelques conversions entre superficie, volume et distance, les voies aériennes, ferroviaires, autoroutières et les habitacles mobiles dits « moyens de transport » (avions, trains, cars), les aéroports, les gares et les stations aérospatiales, les grandes chaînes hôtelières, les parcs de loisir, et les grandes surfaces de distribution, l'écheveau complexe, enfin, des réseaux câblés ou sans fil qui mobilisent l'espace extra-terrestre aux fins d'une communication si étrange qu'elle ne met souvent en contact l'individu qu'avec une autre image de lui-même³⁰⁴.

³⁰⁴ Marc Augé, *Non-Lieux. Introduction à une anthropologie de la surmodernité*, Paris, Éditions du Seuil, coll. « La librairie du XXe siècle », 1992, p. 101-102.

Le développement de ces non-lieux, conséquence directe du progrès et de l'apparition de nouvelles technologies dans les domaines du transport et des communications, devient caractéristique de notre époque contemporaine – que Marc Augé qualifie de surmodernité – et constitue l'un des traits fondamentaux du road novel et du road movie. En effet, nous ne retrouvons pas d'équivalent de ces non-lieux dans les littératures de l'errance antérieures que nous avons eu l'occasion d'examiner. Dans les textes médiévaux, les chevaliers solitaires se déplacent de domaine en domaine, où ils sont accueillis par la dame ou le seigneur en titre ; et si la forêt et ses clairières constituent indéniablement des points de contact avec autrui (ainsi par exemple, le jeune Perceval dans *Le conte du Graal* fait la connaissance d'une demoiselle dont la tente a été érigée près d'un ruisseau, puis la retrouve bien plus tard, qui chevauche, en loque et décharnée, à travers la lande), elles ne sont pas le théâtre d'une promiscuité collective et anonyme. Le chevalier n'entre en relation qu'avec des personnes ou des communautés (famille, château, cour du roi) clairement identifiées. Rappelons également cet enseignement de la mère de Perceval, dans le roman de Chrétien de Troyes, qui recommande à son fils de s'enquérir du nom de chaque personne croisée sur le chemin : « Sur la route comme à l'étape, l'exhorte-t-elle, ne manquez pas de demander son nom à celui qui vous tient longuement compagnie³⁰⁵. » Le voyage entrepris par le chevalier solitaire appelle ainsi à la création de liens personnels (qu'ils soient amoureux, amicaux, déférents ou franchement hostiles) avec chacun des êtres rencontrés. Dans le roman picaresque *La vie de Lazarillo de Tormès*, le jeune héros passe de maison en maison et de maître en maître, et les rares lieux publics mentionnés dans le récit (la rue, la route, les villages) ne sont que très sommairement esquissés (on évoque simplement les chemins pierreux sur lesquels, par vengeance, le jeune Lazare entraîne son maître aveugle afin de le punir de son avarice³⁰⁶), voire carrément passés sous silence. Leur traversée ne donne pas lieu à des croisements significatifs. Dans le western enfin, seules les villes viennent rompre la monotonie des pistes, et à l'exception de fermes isolées, on ne trouve pas de véritables

³⁰⁵ Chrétien de Troyes, *Le conte du Graal*, trad. Jacques Ribard, Paris, Honoré Champion, 1991, p. 24.

³⁰⁶ « Moi, cependant, je le menais toujours par les plus mauvais chemins, exprès, pour lui faire le plus de mal possible. S'il y avait des pierres, par les pierres ; s'il y avait de la boue, en plein milieu. » *La vie de Lazarillo de Tormès*, p. 109.

relais destinés au ravitaillement des voyageurs entre deux agglomérations. Les espaces publics fréquentés par les personnages (saloon, église, salon du barbier, etc.) ne peuvent ici constituer des non-lieux dans la mesure où ils sont fortement ancrés dans la communauté : tous les citoyens se connaissent, et sont même en mesure d'identifier les bandits de grand chemin qui ne viennent qu'occasionnellement dépenser leur butin dans les établissements de la ville (comme le fameux Liberty Valence, dans le film de Ford, qui s'amuse à terroriser les clients du restaurant où Ransom Stoddard exerce les fonctions de serveur). Dans *On the Road*, Old Bull Lee, dont William Burroughs serait le modèle, exprime en ces termes sa nostalgie des lieux de sociabilité de l'Amérique du début du siècle, où il était de mise de se retrouver à l'issue d'une journée de labeur, et fustige les bars du temps présent, empreints de confort et de modernité, mais qui semblent avoir perdu leur âme :

« The ideal bar doesn't exist in America. An ideal bar is something that's gone beyond our ken. In 1910 a bar was a place where men went to meet during or after work and all there was was a long counter, brass rails, spittoon, player piano for music, a few mirrors and barrels of whiskey at ten cents a shot together with barrels of beer at five cents a mug. Now all you get is chromium, drunken women, fags, hostile bartenders, anxious owners who hover around the door worried about their leather seats and the law ; just a lot of screaming at the wrong time and deadly silence when a stranger walks in³⁰⁷ ».

En quelques touches, Old Bull Lee brosse le portrait d'une époque révolue et établit avec regret l'irréversibilité du processus de transformation de certains lieux publics en non-lieux.

Parce qu'on s'y arrête sans y demeurer, parce qu'ils marquent une étape dans un périple de plusieurs jours mais ne constituent pas une destination en soi, parce que s'y déploient l'attente et l'ennui entre deux trajets, et parce que les voyageurs s'y croisent sans toutefois véritablement se rencontrer, les lieux de transit, tels que dépeints dans les œuvres de notre corpus, apparaissent bel et bien comme un espace intermédiaire et participent en propre de l'univers du récit de la route. Ces non-lieux – gares routières, *diners* et stations-service – font d'ailleurs partie intégrante de l'esthétique et même, pourrait-on dire, de l'imagerie de la route, au point où ils en viennent à former des éléments de reconnaissance

³⁰⁷ Jack Kerouac, *On the Road*, p. 148.

générique³⁰⁸. Le road novel et le road movie semblent donc s'être approprié ce chronotope particulier déterminé par les lieux de passage, déjà repérable dans le film noir, et que Vivian Sobchack désigne sous l'appellation de *lounge-time*. La valeur de ce dernier diffère cependant sensiblement de celle du chronotope des lieux de transit tel qu'il se manifeste dans le récit de la route, en ce qu'il y apparaît comme une alternative sombre à l'inéluctable perte de l'idylle – ce que Sobchack résume en ces termes :

Emerging out of actually lived cultural spaces, the represented space of lounge time is a perverse and dark response, on the one hand, to the loss of home and a felicitous, carefree, ahistoricity and, on the other, to an inability to imagine being at home in history, in capitalist democracy, at this time. [...] lounge time represents the nether side of Bakhtin's idyll. It represents both the historical necessity and the historical failure to constitute the « world on a new basis, to render it familiar, to humanize it. » Thus, noir's characters are forever fixed in a transitional moment – stabilized negatively in space and time, double-crossed by history³⁰⁹.

Le caractère transitoire de l'existence des personnages serait, pour Sobchack, la résultante de la perte du foyer – qui n'est d'ailleurs jamais représenté dans le film noir, comme pour sceller, de manière plus franche encore, sa disparition. À travers ce genre cinématographique, l'idylle que pourrait incarner la vie familiale est ainsi rejetée dans un passé lointain et à jamais inaccessible, ce qui plonge les protagonistes dans un désespoir profond. Or, road movie et road novel semblent présenter *un rapport inversé aux thèmes du foyer et de l'idylle*. Nous avons précisé plus haut que le récit de la route s'ouvrait bien souvent par la représentation du domicile conjugal : *Thelma and Louise*, *The Straight Story*, *Alice doesn't Live Here Anymore*, ou encore, pour la littérature, *The English Major*, *Continental Drift* et, dans une moindre mesure, *On the Road*, s'inaugurent tous par la présentation d'un contexte familial, dans lequel les personnages se sentent à l'étroit. Plus significativement, *Im Lauf der Zeit* débute par le geste radical de Robert, qui, alors qu'il se

³⁰⁸ Dans un article consacré aux liens entre le road movie et les tableaux d'Edward Hopper, Anne Hurault-Paupe rappelle à quel point l'œuvre de l'artiste est marquée de la présence de ces lieux de passage : « Gail Levin, spécialiste de Hopper chargée de sa collection au Whitney Museum, dresse l'inventaire des thèmes privilégiés du peintre. Elle cite les silhouettes solitaires [...] l'architecture et enfin l'univers du voyageur ("Travelling Man"). Parmi cette catégorie, elle souligne l'importance du train, des voies ferrées, des lieux d'arrêt comme les motels, les hôtels, les stations-service, les gares. » Anne Hurault-Paupe, « Edward Hopper et le Road Movie », p. 86.

³⁰⁹ Vivian Sobchack, « Lounge Time. Postwar Crises and the Chronotope of Film Noir », p. 166.

trouve au volant de sa Coccinelle, déchire la photo d'une maison, comme pour signifier sa renonciation à une certaine forme de stabilité. Son suicide raté l'amène alors à réorganiser son existence selon de nouveaux principes et à ériger le nomadisme en mode de vie. Ainsi, ce qui était, dans le film noir, de l'ordre de la contrainte, apparaît, dans le récit de la route, comme l'expression d'un choix délibéré. Le foyer n'est plus, pour cette génération née avec la Seconde Guerre mondiale, l'incarnation d'un idéal, et l'errance, avec la fréquentation des non-lieux qu'elle suppose, n'apparaît plus comme une alternative sombre et désespérante, mais au contraire comme l'unique remède au mensonge et à une idylle de pacotille. Bien plus, le voyage entrepris par les protagonistes a parfois pour effet de les amener à se composer une famille d'élection. C'est ce que nous observons, par exemple, à travers *Mischka* de Jean-François Stévenin (2002), *Drôle de Félix* d'Olivier Ducastel (2000) ou encore *Emmenez-moi*, trois road movies français dans lesquels des vagabonds ou autres paumés des deux sexes s'attachent au pas du personnage principal et poursuivent leur route en sa compagnie, occupant, à l'intérieur de la tribu, une place bien spéciale. La route au sens large devient alors une sorte de foyer de substitution à ciel ouvert.

En conclusion, nous observons que pour les héros de la route – à l'image de Bruno, le projectionniste ambulancier d'*Im Lauf der Zeit* qui parcourt l'Allemagne dans sa maison mobile – ce qui était de l'ordre du transitoire finit bien souvent par prendre la forme d'un état permanent, et l'errance devient un art de vivre. La nouvelle génération semble ainsi s'être accommodée de ce sentiment de *restlessness* si caractéristique de la culture américaine, et l'instabilité n'est plus source d'angoisse comme elle pouvait l'être dans le film noir, mais se fait au contraire l'expression d'une liberté retrouvée.

Ainsi, le chronotope de la route – dont nous avons dit plus haut, à la suite de Bakhtine, qu'il était omniprésent dans l'histoire de la littérature – est complété, dans le road novel et le road movie, par la présence de deux chronotopes connexes de grande importance, à savoir : le chronotope du véhicule à moteur et le chronotope des lieux de passage. Ces derniers contribuent à ancrer le récit de la route dans un contexte beaucoup

plus précis, dans la mesure où l'automobile naît avec le 20^e siècle et les lieux de transit ou non-lieux dont nous avons exposé les caractéristiques se développent sensiblement au tournant de la Seconde Guerre mondiale dans le monde occidental. Cet « ensemble chronotopique » qui se construit autour de la route permet alors de définir en propre le road novel et le road movie et de les distinguer d'autres récits d'errance, tels que le roman picaresque, le Bildungsroman ou encore le western, pour n'en citer que quelques-uns, qui appartiennent à d'autres univers spatio-temporels.

Cependant, si le voyage, symbolisé par l'omniprésence de la route, paraît incontestablement constituer la figure centrale de ce type de récit, il ne s'agit pas d'un élément suffisant pour le caractériser. Avec Philippe Gajan, qui consacre un mémoire à l'espace de l'errance dans le road movie, nous considérons en effet que :

rien n'est plus flou que l'appellation *road-movie*. Celle-ci est, il faut bien le dire, plutôt fourre-tout, et le plus souvent désigne, comme son nom l'indique, des films qui impliquent un déplacement dans le déroulement narratif. Cependant, comme nous l'avons noté plus tôt, si le terme indique une relation particulière avec « la route » [...] sa compréhension excède ce simple paramètre. En clair, un *road-movie* n'est pas (en tout cas pas simplement) un film sur la route³¹⁰.

De fait, que dire d'un film tel que *Speed* de Jan de Bont (1994), dans lequel les passagers d'un autobus victimes d'une attaque terroriste parcourent à toute allure les routes de Los Angeles, et dont l'intrigue se développe partiellement *en route*, mais que pourtant nous répugnons à considérer comme un véritable road movie ? De quelle façon devons-nous percevoir une œuvre qui, comme *Bullit* ou *French Connexion*, par exemple, comporte une scène de course-poursuite d'anthologie au milieu d'une intrigue policière dominante et statique ? De la même manière, comment pouvons-nous envisager un film, à l'instar de *Grand Prix* ou *Le Mans*, se déployant principalement sur un circuit automobile ? Enfin, notre corpus doit-il comprendre un ensemble de films, dont *The Wild One* pourrait constituer le plus parfait exemple, dans lesquels des bandes motorisées terrorisent de petites communautés ? En clair, les œuvres que nous venons de convoquer ont-elles leur place au

³¹⁰ Philippe Gajan, *Le road-movie : l'espace de l'errance dans le cinéma américain contemporain*, p. 65.

sein du genre cinématographique étudié ? Notre intuition nous porte à croire qu'il existe une différence sensible entre ces types de récit, qui pourtant reposent tous sur une idée de déplacement, et ce que nous entendons par récit de la route. Il convient donc d'affiner notre approche en mettant en évidence l'importance d'un autre chronotope, qui, combiné à celui de la route, devrait nous permettre de rendre compte de la spécificité du road novel et du road movie. Nous posons que cet autre chronotope est celui du seuil, dans la mesure où tout récit de la route au sens où nous l'entendons suppose, de la part du personnage dépeint, le franchissement d'une frontière géographique et psychologique, ainsi que le basculement dans un autre espace-temps. En effet, nous postulons que, dans le récit de la route, la rupture constitue un élément au moins aussi déterminant que la route elle-même : l'acte qui consiste à renoncer à sa vie sédentaire y est en fin de compte tout aussi fondamental que le voyage accompli par les personnages.