

## Résumé

Le cinéma a une nature mixte : à la fin du XIX<sup>ème</sup> siècle, les forains s'emparent de ce qui est à la fois une nouvelle forme d'art et une curiosité technique. La caméra devient l'outil d'un nouveau type d'artistes en même temps qu'elle est une mécanique sophistiquée, emblématique de la modernité. En cela, le « cinématographe » présente en particulier une affinité avec les transports modernes – avions, locomotives ou automobiles. Selon Gilles Deleuze, « la caméra mobile est comme un équivalent général de tous les moyens de locomotion qu'elle montre ou dont elle se sert [...]. De cette équivalence, Wenders fera l'âme de deux de ses films, *Au fil du temps* et *Alice dans les villes*, introduisant ainsi dans le cinéma une réflexion sur le cinéma particulièrement concrète. » Cette « équivalence » permet de réfléchir sur ce qu'est le cinéma mais aussi sur la manière dont il se réfléchit à travers les moyens de transport. Or, s'il est un moyen de transport que le cinéma exploite, des cascades aux scènes d'amour, des road movies aux films noirs, c'est bien l'automobile. Dès lors, l'absence d'ouvrage consacré à la rencontre de ces deux machines à structurer le temps et l'espace étonne. Le présent travail se propose de poser les premiers jalons d'une esthétique de l'automobile au cinéma, à l'exemple du cinéma allemand dont nous espérons montrer que l'automobile constitue un *motif*.

Le motif, que son étymologie relie au mouvement, déploie deux grandes branches de sens. D'une part, il est raison, mobile. D'autre part, il entraîne vers le domaine des arts, où il est un thème facilement identifiable, que celui-ci soit visuel (un tissu avec un motif fleuri, c'est-à-dire avec des formes qui se répètent régulièrement et qui sont facilement reconnaissables comme étant des fleurs) ou auditif. Le motif fait signe vers une forme. Parmi les arts, le cinématographe, qui est étymologiquement « écriture du mouvement » et qui est aussi un art de l'image et du son, semble propice à développer des motifs, c'est-à-dire des formes à la fois visuelles et auditives qui deviennent le principe (c'est-à-dire ce qui commence et ce qui commande, le point de départ et le moteur, l'élément premier et l'élément actif) d'un film. Le motif ainsi défini justifie que nous nous concentrons sur le cinéma parlant (en allemand « *Tonfilm* », c'est-à-dire simplement « cinéma sonore »), afin de mieux dégager la richesse d'un motif audio-visuel. La question du motif permet donc aussi de considérer le cinéma dans sa dimension médiologique.

La base du présent travail a été un corpus au choix duquel a présidé la présence de l'automobile comme motif, c'est-à-dire comme un principe diégétique, profilmique, narratif, esthétique et symbolique. Ce premier critère, de loin le plus important, a été affiné grâce à un second : celui de la diversité. Nous avons essayé de sélectionner des films aussi différents que possible, tant par leur époque de production que par leur narration, par leur genre cinématographique et par leur projet esthétique. Le critère du motif automobile s'est révélé suffisamment restrictif pour pouvoir considérer une période temporelle assez vaste. Nous pourrions même dire que restreindre l'étude à une période plus brève nous aurait forcée à inclure dans notre corpus des films moins pertinents par rapport à l'automobile. Finalement, nous avons retenu les cinq films suivants : *Die Drei von der Tankstelle* (Wilhelm Thiele, 1930), *In jenen Tagen* (Helmut Käutner, 1947), *Im Lauf der Zeit* (Wim Wenders, 1976), *Burning Life* (Peter Welz, 1994) et *Wolfsburg* (Christian Petzold, 2003). Avec ces cinq films nous avons l'impression d'avoir défini un corpus représentatif non pas du cinéma allemand mais des utilisations de l'automobile comme motif filmique dans le cinéma allemand.

L'état de la recherche connexe au sujet ainsi défini est assez rapide, dans la mesure où il n'existe encore aucune étude générale sur l'automobile au cinéma. On peut signaler les travaux de Wolfgang Schivelbusch et l'étude de Lynne Kirby sur le lien entre train et cinéma (principalement muet) ainsi que les réflexions de Paul Virilio sur les rapports entre aviation et cinéma. De ces travaux, on retiendra l'idée fondamentale que les moyens de transport modernes sont aussi, comme le cinéma, des dispositifs de vision. Les études qui existent sur le road movie ainsi que les pages que certains commentateurs ont consacré à la voiture chez Abbas Kiarostami ont également nourri notre réflexion.

Une première partie esthétique et médiologique avance la thèse que le lien entre automobile et cinéma est à penser sur le mode de la réflexivité. Premièrement, le motif automobile est d'abord

une réflexion *du* cinéma. La voiture en mouvement évoque le cinématographe : percé de différentes fenêtres, rétroviseurs et autres écrans de contrôle, le véhicule est une manière de représenter la caméra mobile tandis que les roues et le ruban d'asphalte évoquent la machinerie du projecteur et le déroulement de la pellicule lors de la projection. Pour le passager, spectateur d'un paysage défilant sous ses yeux, la voiture peut tenir lieu de cinéma : comme la salle obscure, elle donne à voir des images d'un monde dont le passager-spectateur est tout de même isolé voire protégé. Tour à tour cinéma ou caméra, appareil de projection ou d'enregistrement, l'automobile apparaît comme un reflet du cinéma. Deuxièmement, le motif automobile permet bien souvent d'introduire une réflexion *sur* le cinéma. À travers le motif de l'automobile, le cinéma se réfléchit en appareil, c'est-à-dire en machine mais aussi en mode d'appréhension du sensible et en médium. Si les théories de la modernité d'inspiration *kulturkritisch* ont permis d'introduire la réflexion, l'analyse du corpus conduit loin du « désenchantement ». Parce que le motif automobile renvoie au cinéma, il est porteur d'une appétence, d'une « *Lust* », qui fait signe vers un avenir radieux car appareillé.

La deuxième partie étudie l'automobile comme motif narratif. En partant du potentiel réflexif du motif, on peut montrer qu'il prend souvent (dans les films où la voiture a une importance déterminante) la valeur d'un « signe énonciatif » au sens que Christian Metz donne à ce terme. De plus, l'automobile et ses mouvements imposent un rythme au récit filmique auquel ils donnent aussi une structure. L'automobile est ainsi investie d'un rôle « filmographique ». Le potentiel narratif de la voiture découle aussi de son statut de chose. En tant qu'objet profilmique et que décor, la voiture, dans sa matérialité, raconte en même temps qu'elle montre. Elle fait ainsi le lien entre deux pôles fondamentaux du cinéma de fiction : l'attraction et la narration, le spectaculaire et le récit. Cette dualité culmine dans le motif de l'accident, qui génère autant de suspense que d'images sensationnelles. La question de la narration filmique conduit à s'intéresser au thème de la route. Celle-ci est une catégorie à la fois spatiale (la route comme lieu matériel et comme itinéraire) et temporelle (la route comme expérience, en tant qu'elle est ou a été parcourue), ce qui permet de mettre en évidence que la narration filmique établit une correspondance entre espace et temps. En outre, la route introduit souvent une nouvelle couche de réflexivité : en plus d'être un objet médiologique qui renvoie au médium cinéma, elle est aussi souvent une métaphore du scénario. Le dispositif de vision se fait ainsi dispositif de récit et de mise en scène. Enfin, l'automobile induit ainsi la construction d'un espace filmique qui pose, en creux, la question du cinéma national, et en particulier du cinéma allemand. Les itinéraires des personnages qui arpentent l'espace allemand sont aussi une manière de raconter l'histoire de l'Allemagne en documentant son espace à l'aide d'une voiture-caméra. Dans ce rapport à l'espace et à l'automobile, on peut discerner une manière pour les films de notre corpus de se définir comme allemands par rapport au standard hollywoodien.

La troisième partie aborde le motif automobile à travers les notions de personnage, de stéréotype et de genre cinématographique. En tant que motif narratif, la voiture présuppose un certain nombre de personnages (le conducteur, le passager, le ferrailleur, l'agent de circulation...) autour desquels se construit le récit. Nous avançons ici l'idée que le motif automobile est, entre autres, particulièrement propice à poser la question de la place (iconographique, narratif, symbolique) de la femme *au cinéma*. La femme au volant serait à son tour un motif du cinéma qui produit un certain type de films ou qui, du moins, fait bouger les typologies existantes du cinéma. Dans le cadre d'une telle étude, la question du genre (comme « *gender* ») est surtout posée à travers celle du genre cinématographique (comme « *Gattung* »), dans une démarche plus esthétique que sociologique ou militante. C'est bien à chaque fois la question de la place de la femme *au cinéma* qui est posée : sa place dans la configuration que constitue un genre cinématographique donné.

Entre autres caractérisations possibles, on pourra sans doute tomber d'accord sur le fait que notre corpus se compose d'une comédie (*Die Drei von der Tankstelle*), d'un *Trümmerfilm* (*In jenen Tagen*), de deux road movies (*Im Lauf der Zeit*, *Burning Life*) et d'un film criminel (*Wolfsburg*). Force est donc de constater que l'automobile n'est pas cantonnée à un genre ni à une époque. Certains genres sont-ils toutefois plus propices que d'autres à faire de la voiture un motif ? Ou bien l'automobile peut-elle se constituer en motif dans tous les genres ? Lorsque la voiture devient le motif d'un film, participe-t-elle d'une réinterprétation du genre par ce film ? En particulier, la constellation de personnages que le motif automobile produit (et que nous avons dégagée au chapitre précédent) contribue-t-elle à reconfigurer le(s) genre(s) au(x)quel(s) se rattache le film ? Ou le motif automobile produit-il un genre de film ? On est en droit de se demander si l'automobile comme motif peut elle-même devenir un marqueur de genre. Peut-on parler de « car movie » comme de « road movie » ? de « Autofilm » comme de « Heimatfilm » ou de « Trümmerfilm » ? de « film de

voiture » comme de « film de cape et d'épée » ? Peut-on passer du motif au genre ? La voiture semble plus propice à effectuer ce passage que d'autres motifs. D'abord parce qu'elle est un motif particulièrement riche. Dans son étude sur le « film de prison », Hans J. Wulff qualifie la prison de « motif thématique », par opposition aux « motifs narratifs » et aux « motifs liés à une constellation de personnages ». *A posteriori* on peut constater que cette typologie des motifs filmiques correspond *grosso modo* à l'organisation de notre travail. Cela montre à quel point l'automobile est un motif cinématographique complet. Ensuite parce que l'automobile rend au motif, fût-il cinématographique, sa signification étymologique de cause motrice. À cela vient s'ajouter la dimension réflexive. Pour toutes ces raisons, il semble particulièrement tentant de forger le terme de « car movie ». Finalement, le « car movie » est un film dans lequel : 1) le cinéma, au travers du thème de l'automobile, se réfléchit en tant que médium ; 2) l'automobile apparaît comme un dispositif de récit (qu'elle en soit un leitmotiv ou un « signe énonciatif ») ; 3) est posée la question de la place de la femme au cinéma. Nous ne prétendons pas avoir défini un véritable genre cinématographique mais plutôt une catégorie opératoire dont la description et l'analyse constituent un champ à explorer.

Les films de notre corpus sont des « car movies » mais ils sont aussi des œuvres que l'on pourrait qualifier de matricielles de genres ou de mouvements cinématographiques ayant eu une importance particulière en Allemagne. *Die Drei von der Tankstelle* est, selon Michael Wedel, un « prototype normatif » pour le genre de la *Tonfilmoperette*, « indéfectiblement lié à la patte stylistique de la Ufa », tandis que *In jenen Tagen* a été qualifié d'« éclairer » pour le *Trümmerfilm*. Quant à *Im Lauf der Zeit*, il est souvent cité comme le prototype du sous-genre que serait le « road movie européen ». Dans un entretien tourné en avril 2016 et diffusé dans l'exposition Robby Müller de la Deutsche Kinemathek, Wim Wenders déclare – non sans quelque provocation – que le couple qu'il formait avec le chef-opérateur a inventé le road movie. Il y aurait eu, dans ce compagnonnage du cinéaste et du cameraman qui arpentent ensemble la RFA, une matrice générique qui se reflète dans *Im Lauf der Zeit*. Christian Petzold, enfin, dont la filmographie (du moins jusqu'à *Barbara*) fait à l'automobile une place de choix, est souvent cité comme le représentant le plus fameux de ce que l'on a pris coutume de nommer l'« École de Berlin » ou « nouvelle Nouvelle Vague allemande ». La présence de l'automobile dans tous ces « prototypes » est ainsi remarquable. Notre travail permet d'avancer l'idée que la réflexivité du motif explique, du moins en partie, sa récurrence dans des œuvres matricielles. En somme, l'automobile apparaît comme un motif de genre pour le cinéma allemand puisqu'elle contribue à ouvrir la voie à de nouveaux genres. Le motif automobile semble donc permettre aussi de dessiner une histoire des genres du cinéma allemand et d'en montrer la logique propre. En rassemblant ainsi des œuvres aussi dispersées dans le temps au sein d'une analyse nécessairement anachronique (puisque faite au présent), nous espérons avoir dégagé quelques éléments pour comprendre la logique propre du cinéma allemand et pour expliquer les œuvres. Si le motif de l'automobile semble intéressant à étudier dans d'autres cinémas nationaux (peut-être particulièrement dans le cinéma iranien), on peut remarquer qu'il est repris dans un certain type de film (des films à tonalité sociétale ou politique) avec une signification plus univoque que celle qu'il a dans le cinéma allemand. Nous ne sommes pas sûre qu'un autre cinéma national fournisse une aussi grande variété de films ayant pour motif l'automobile. Même dans le cinéma américain, le motif prend une valeur plus conventionnelle. Il y est davantage un stéréotype qu'un motif. Il est une convention du road movie, du film noir ou de la course-poursuite dans les films d'action. Dans le cinéma allemand, il apparaît au contraire comme un motif au sens plein, une cause première, qui contribue en particulier à tracer la voie de nouveaux genres cinématographiques.