



HAL
open science

Mad Max, en route vers nulle part

Manouk Borzakian

► **To cite this version:**

Manouk Borzakian. Mad Max, en route vers nulle part. Mad Max, au-delà de la radicalité, Playlist Society, 2022. hal-03898170

HAL Id: hal-03898170

<https://hal.science/hal-03898170>

Submitted on 2 Feb 2023

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

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

Partie 1 : *Mad Max*, en route vers nulle part

Manouk Borzakian

Double aux États-Unis, interdit en Nouvelle-Zélande et en Suède, censuré ailleurs : la sortie du premier long métrage de George Miller, réalisé en 1979, a été mouvementée en dehors de l'Australie. Les critiques reprochent au film sa violence et Stephen King le qualifiera de « navet » (« *turkey* ») dans son essai *Anatomie de l'horreur*, publié en 1981¹. Mais déjà les talents de mise en scène du réalisateur le font remarquer, avec un prix du montage attribué par l'Australian Film Institute et un prix spécial raflé au festival d'Avoriaz.

Aujourd'hui, une impression domine : au sein de la saga *Mad Max*, il faut attendre le deuxième opus pour assister vraiment à la naissance du mythe. Comme si *Mad Max* n'était qu'une répétition générale, une esquisse, dont le succès commercial, bien réel, ne fut rien en comparaison de celui de sa suite. Un sentiment d'autant plus marqué pour la critique et le public français : l'arrivée tardive sur les écrans du premier film – début 1982, lorsque son classement X se change en interdiction aux moins de 18 ans – a généré une certaine confusion avec le deuxième, diffusé à peine huit mois plus tard. D'où peut-être une tendance, dans l'imaginaire collectif, à associer le personnage de Max à l'univers postapocalyptique du désert australien, qu'on retrouvera dans *Fury Road* et dans des films des années 1980 puisant explicitement dans le travail de George Miller – on peut citer *Le Camion de la mort* (1982), filmé en Nouvelle-Zélande par Harley Cokeliss, ou *Les nouveaux barbares* (1983), de l'Italien Enzo Castellari.

Réalisé par un cinéaste alors presque inconnu et co-produit par son acolyte Byron Kennedy, *Mad Max* impose déjà le sens du mouvement et du rythme qui sera la marque de fabrique de la saga. Le film offre aussi une vision affûtée de son époque et des obsessions de celle-ci, en Australie et au-delà : la voiture reste l'icône de la société capitaliste triomphante mais, déjà, les cahots du modèle de production fordiste et la fin des Trente Glorieuses font redouter, de manière encore vague, un effondrement social et environnemental prochain. En cela, *Mad Max* témoigne d'une métamorphose du rapport au monde des sociétés occidentales, d'un basculement dans ce qui est devenu notre normalité.

¹ Traduit en français aux éditions du Rocher en 1995.

En voiture, George !

Au risque de souligner une évidence, la saga *Mad Max* est une affaire de voitures. En dehors de quelques moments d'accalmies, accélérations, dérapages et collisions saturent l'écran de l'ouverture du premier film jusqu'aux dernières minutes de *Fury Road*. Ce lien entre le cinéma de George Miller et les moteurs vrombissants, pour évident qu'il soit, ne surgit pas de nulle part : le réalisateur australien se pose en continuateur d'un cinéma national qui, lors de sa renaissance à la fin des années 1960 et au début des années 1970, a accordé une place centrale à l'automobile. Cette tendance s'inscrit, en amont, dans les préoccupations de la société australienne, qui, plus encore que toute autre société occidentale, est indissociable de l'automobile, perçue comme un objet incontournable de son histoire, de sa géographie et, *in fine*, de son identité.

L'Australie et la « car culture »

Moribond pendant plusieurs décennies, le cinéma australien connaît un renouveau au début des années 1970, grâce à d'importants investissements publics directs et indirects de l'État², et à l'intérêt de cinéastes étrangers pour les paysages du pays. En 1971 sort *Réveil dans la terreur*, du Canadien Ted Kotcheff, dans lequel un instituteur en vacances échoue dans la petite ville minière de Bundanyabba. Le séjour se change en une longue descente aux enfers, dans une ambiance d'alcoolisme et de masculinité toxique. La même année, *Walkabout*, du Britannique Nicolas Roeg, suit l'errance d'une adolescente blanche et de son petit frère dans l'Outback³ et leur rencontre avec un jeune aborigène. Réalisés par des cinéastes étrangers, les deux films annoncent des tendances majeures du cinéma australien durant la décennie à venir. Ils amorcent un travail d'auto-analyse d'une société dominée par la figure du mâle blanc, rongée par son passé colonial et traversée par le racisme et la misogynie. Ils font également du paysage de l'Outback, perçu comme une immensité sauvage et hostile à la civilisation britannique, un personnage à part entière. La génération de jeunes réalisateurs qui émerge dans les années 1970, avec à sa tête Peter Weir, puisera son inspiration dans cette relation complexe entre la société australienne et un désert perçu avant tout comme menaçant.

La place de la voiture dans le cinéma national doit s'apprécier à l'aune de ce rapport ambigu aux grands espaces : le juriste Kieran Tranter analyse le rôle de l'automobile comme outil privilégié de la conquête du territoire – bien plus qu'aux États-Unis, où le train a longtemps rempli cette fonction – et support de l'identité nationale, cristallisant la perception qu'a la société australienne d'elle-même et de son territoire⁴. *Walkabout* s'ouvre sur l'incendie d'une

² Pour une histoire complète du cinéma australien, en particulier celle de cet âge d'or des années 1970, voir Tom O'Regan, *Australian National Cinema*, Routledge, 1996.

³ L'Outback désigne les parties les plus reculées de l'Australie, très peu peuplées. Y domine un climat semi-aride ou aride et des paysages de savanes et de déserts.

⁴ « Mad Max: the Car and Australian Governance », *National Identities*, vol. 5, n°1, 2003.

voiture et *Réveil dans la terreur* est resté célèbre pour une scène de safari nocturne dans l'Outback⁵. Dans cette lignée, le premier long-métrage de Peter Weir, *Les Voitures qui ont mangé Paris* (1974), livre une étrange variation sur les accidents de voitures : la communauté d'une petite ville reculée provoque des accidents de la route et récupère les carcasses des voitures, qui deviennent l'objet d'un trafic nourri de fétichisme, tandis que ses plus jeunes membres conduisent des véhicules rafistolés – auxquels Miller rendra hommage dans *Fury Road*. Cette obsession pour l'automobile mènera les critiques Elizabeth Jacka et Susan Dermody à identifier, dans les années 1980, un « genre » à part entière, constitué de films australiens où l'accident de voiture est au cœur de la narration⁶.

En 1979, George Miller affirme dans une interview pour la revue australienne *Filmnews* que la culture de la voiture est l'équivalent australien de la culture nord-américaine des armes à feu. Sa comparaison est à prendre au pied de la lettre : pour lui, l'automobile est en Australie un engin meurtrier, l'outil d'« une forme de violence socialement acceptée ». Un point de vue forgé par les films australiens des années 1970 et au gré de son expérience de médecin urgentiste à Sydney. Au fil des ans, dans un pays où les jeunes hommes prouvent leur virilité en abusant du cocktail alcool-excès de vitesse, au point d'élever la sécurité routière au rang d'enjeu de politique nationale⁷, le jeune médecin Miller a vu passer de nombreux accidentés de la route. Lui resteront l'intérêt pour ce que la médecine ne nomme pas encore le syndrome de stress post-traumatique et une fascination pour les corps blessés et mutilés. Deux thématiques qu'il traite dans une scène d'accident nocturne dans *Mad Max* : alors que Max se fait expliquer la situation par son supérieur, la caméra s'arrête quelques secondes sur un accidenté au visage ensanglanté, qui marmonne des phrases incohérentes.

Le tropisme motorisé des débuts cinématographiques de George Miller est ainsi tributaire, à plusieurs niveaux, des spécificités de la société australienne. Pour autant, dès les premiers plans de la saga *Mad Max*, la voiture acquiert un statut inédit, tant dans l'intrigue que la mise en scène.

Le fétichisme de l'automobile jusqu'à la fusion

La longue première scène de *Mad Max* consiste en un montage alterné d'une dizaine de minutes. D'un côté, une course-poursuite au rythme endiablé flirte avec le burlesque, l'abondance de tôle froissée donnant le ton de la saga. Plusieurs unités de la *Main Force Patrol* (MFP), police chargée de faire régner l'ordre sur les routes, sont lancés aux trousses d'un prévenu en fuite. Le

⁵ Scène dont la violence a fait scandale lors de la sortie du film : on assiste, pendant plusieurs minutes, au massacre de kangourous aveuglés par un projecteur installé au-dessus de l'habitacle de la voiture des quatre chasseurs.

⁶ *The Screening of Australia*, Currency Press, 1988. En plus de la trilogie *Mad Max*, on peut citer *Running on Empty* (John Clark, 1982) et *Midnite Spires* (Quentin Masters, 1983).

⁷ À partir de 1989, une campagne de sensibilisation pour la sécurité routière défraiera la chronique avec une série de clips vidéo spectaculaires sur les conséquences des accidents de la route. Voir Catherine Simpson, « Antipodean Mobility and Crash: Treachery, Trespass and Transformation of the Open Road », *Australian Humanities Review*, n°39-40, 2006.

pirate de la route, qui se fait appeler le Nightrider et s'est échappé au volant d'une voiture de la patrouille, la « Pursuit Special », sème la terreur sur son passage et met la police en déroute, dérapages, tonneaux et carambolages à la clé. Ce rodéo motorisé, sur des routes perdues dans le semi-désert australien, donne un aperçu de ce qui deviendra la marque de fabrique de la mise en scène à la Miller – travellings à cent à l'heure, contre-plongées, montage frénétique⁸. Elle est aussi un pastiche assumé d'une scène clé de *Point limite zéro*⁹. Dans le film de Richard C. Sarafian sorti en (1971), un livreur de voitures nommé Kowalski prend le pari fou de rallier San Francisco depuis Denver, au volant d'une Dodge Challenger, en moins de quinze heures. L'une des nombreuses courses-poursuites avec les polices des États qu'il traverse le met aux prises avec un policier revanchard et, pour lui échapper, Kowalski finit par quitter la route et s'aventurer dans le désert du Nevada.

De l'autre côté, par une série de plans contrastant avec la fureur de la course-poursuite, le public découvre progressivement le personnage principal du film. Un plan de demi-ensemble sur la voiture avec le capot ouvert, des inserts sur les mains du personnage couvertes de cambouis, ses bottes en cuir, ses gants ou la fermeture-éclair de sa veste, puis enfin un plan révélant sa mâchoire dans le reflet d'un rétroviseur... Il faut attendre la dixième minute pour que le visage de Max, dissimulé derrière des lunettes noires, apparaisse enfin, puis qu'on entende sa voix. Plan de coupe sur le levier de vitesse à la clé : la voiture se décide à démarrer à un train de sénateur. Il faudra attendre encore un peu pour voir les yeux de Mel Gibson : après encore quelques minutes de course-poursuite, la voiture du *Nightrider* termine sous un camion et Max retire ses lunettes pour prendre la mesure des dégâts. Entre-temps, par petites touches étalées sur dix minutes, s'est dessinée l'une des icônes de la virilité des années 1980 : le personnage Max Rockatansky. Avec le contraste entre l'effervescence de la course-poursuite et la lenteur stylisée des préparatifs de Max, on assiste à la fabrication par Miller de la star Mel Gibson : par son assurance, l'acteur s'impose en ce début de film comme une présence dont la force tranquille est capable d'interrompre l'intrigue aussi bien que d'intercepter les fous du volant, comme l'explique l'essayiste Tom O'Regan dans *Australian National Cinema*¹⁰.

Dans le même temps, Miller vient de donner naissance à une autre icône de la saga *Mad Max*. Détruite dans l'accident du Nightrider, la Pursuit Special va bientôt se changer en V8 Pursuit à la faveur d'un passage chez un mécanicien de la MFP. Cette Ford Falcon australienne repeinte en noir, dotée de huit pots d'échappement et dont le capot avant laisse sortir un imposant turbocompresseur, sera durant le dernier quart d'heure du film l'engin au volant duquel Max va assouvir sa vengeance et achever de devenir « Mad ». La V8 est un fétiche. En témoignent les plans de coupe sur les pots d'échappement, les roues, le volant, la turbine propulsant l'air dans

⁸ Les deux premiers volets de la saga comptent chacun près de 1300 plans, quand la moyenne d'un long-métrage tourne autour de 500. Cf. James Robert Douglas, « Great Directors: Miller, George », *Senses of Cinema*, n°83, 2017.

⁹ *Vanishing Point* en version originale.

¹⁰ Éditions Routledge, 1996.

les cylindres et le levier de vitesse. En témoigne aussi le regard possédé de Max lorsqu'il la découvre remise en état et customisée, l'observe, l'écoute, la touche. Max et la V8 Pursuit, filmée comme un personnage, deviennent indissociables, ce que confirmera la première scène du volet suivant de la saga.

La longue scène inaugurale de *Mad Max*, en asseyant son aura, opère aussi une réduction : filmé depuis l'intérieur de l'habitacle, penché sous le capot, dans le reflet d'un rétroviseur, ou encore la main sur le levier de vitesse ou la clé de contact, Max nous apparaît par morceaux et ne devient « entier » – et doué de parole – qu'une fois au volant. Cette naissance à l'écran le présente comme un prolongement de sa voiture – et réciproquement –, sans laquelle il n'existe pas tout à fait. Le même constat vaut pour les autres personnages centraux, comme Jim Goose, le partenaire motard de Max, rarement loin de sa moto et la chevauchant même avec une jambe plâtrée. Surtout, l'un et l'autres sont vulnérables dès qu'ils abandonnent leur véhicule fétiche. Goose sera tué au volant d'une camionnette de dépannage et, dans le cas de Max, sa fusion avec la V8 mène le film aux limites du surnaturel : la jambe gauche blessée et le bras droit réduit en bouillie après qu'une moto a roulé dessus, il parvient à rejoindre sa voiture et, une fois au volant, retrouve suffisamment de forces pour conduire des heures durant à la poursuite de ses ennemis.

Des routes sans fin(s)

Le fétichisme de l'automobile du cinéma de George Miller s'accompagne, logiquement, d'un fétichisme de la route. Pour s'en convaincre, il suffit de se repasser les premières images de *Mad Max* : passé le plan sur l'entrée des « *Halls of Justice* », bâtiments décrépits qui abritent les MFP, trois fondus successifs s'ouvrent respectivement sur : une route couverte de débris, une route avec une tête de mort peinte sur le bitume, puis un panneau indiquant une bien nommée « *Anarchie Road* ». Caméra au sol, multiplication des angles de prise de vue, plans d'ensemble avec la route en point de fuite, travellings sur les lignes blanches, fondus enchaînés sur d'interminables lignes droites, la route est filmée littéralement sous toutes les coutures et occupe l'écran presque en continu dans le premier *Mad Max*. Lieu principal de l'intrigue, elle lui donne son sens.

La route entre deux mondes

Chez Miller, la route est d'abord le lieu d'une tension, faisant de son cinéma un héritier plutôt classique du genre du *road movie*. De *Bonnie and Clyde* (Arthur Penn, 1967) à *Into the Wild* (Sean Penn, 2007), en passant par *Easy Rider* (Dennis Hopper, 1969), *La Balade sauvage* (Terrence Malick, 1973) et *Thelma et Louise* (Ridley Scott, 1991), la route est un moyen d'échapper aux normes de la société et aux rôles assignés à ses membres. Soit qu'on désire se défaire d'un statut subalterne – femme, prolétaire, repris de justice... – soit qu'on rejette en bloc les institutions bourgeoises – le travail, la famille nucléaire, le respect de l'autorité... –, le mouvement physique permet l'émancipation, même temporaire. Sur la route, on échappe aux rôles, par définition stables, que les lieux, immobiles, participent à construire et à renforcer¹¹. Dans la société nord-américaine tout particulièrement l'individu mobile, se déplaçant sans but précis, est un *beatnik*. Il est un ennemi de l'*American Way of Life*, autrement dit d'un ordre social fondé sur l'idéal de petites communautés localisées. Ce rapport à la route se retrouve également en Australie, autre pays « neuf », peuplé tardivement par des pionniers européens.

Sur les routes de *Mad Max* se joue la même opposition entre une société sédentaire et des petits groupes d'individus nomades, perçus comme déviants¹². Un gang de motards, tous plus ou moins dérangés mentalement, terrorise les routes et les bourgades qui les bordent. Avec à sa tête l'inquiétant Toecutter¹³, le groupe symbolise la menace fantasmée, par la société

¹¹ Avec d'autres, le géographe britannique Tim Cresswell (voir en particulier *In Place/Out of Place : Geography, Ideology and Transgression*, University of Minnesota Press, 1996) a montré combien l'espace servait de support à la production et au maintien de l'ordre social. Chaque société découpe l'espace et attribue des valeurs aux lieux, qui matérialisent les hiérarchies sociales et participent à les reproduire.

¹² Filon que creusera Miller dans le deuxième opus, où il systématise l'opposition entre des nomades déviants, qui agissent en prédateurs et une communauté sédentaire, qui produit des ressources, incarnant le camp du bien.

¹³ Joué par Hugh Keays-Byrne, qui endossera le rôle d'un autre méchant de la saga, Immortan Joe, dans *Fury Road*. Acteur de théâtre habitué au répertoire classique, il commence sa carrière au cinéma en 1974 dans *Stone*, de Sandy Harbutt, déjà un film de *bikers*. Le surnom du personnage, *Toecutter*, est intraduisible. En argot australien,

australienne tout au long du 20^e siècle, d'une désintégration interne, d'un pourrissement social et racial¹⁴. Par leur mouvement permanent autant que par leur brutalité, ces jeunes sans attaches et nihilistes, s'enivrant de vitesse et de violence, cristallisent les peurs collectives de décrépitude. L'officier de Max, « Fifi » McAfee, quarantenaire représentant de l'ordre, qualifie l'ennemi à combattre de « *nomad trash* ».

Les hors-la-loi partagent les routes avec ceux qui les poursuivent. Accros à l'adrénaline produite par la vitesse et au bruit des courses-poursuites, les membres de la MFP n'ont rien à envier à ceux qu'ils prennent en chasse. Du bon côté de la loi, prêts à se sacrifier pour défendre la veuve et l'orphelin, ils n'en sont pas moins partie prenante de la violence associée au bitume. La route dessine ainsi une autre dichotomie, recouvrant en partie la précédente. D'un côté, les hommes, quel que soit leur camp, incarnent la vitesse, l'action et la violence – idée renforcée par la présence de symboles phalliques, tels que le fusil à lunette de la première scène et le turbocompresseur jaillissant du capot de la V8. De l'autre, les femmes représentent le calme, le repos et la douceur. Après la première scène de poursuite, Max se repose dans sa maison en compagnie de sa femme Jessie et de leur jeune enfant : elle lui joue un air de saxophone, l'écoute, prend soin de lui. Le lendemain matin, un lent panoramique relie les eaux sereines de l'océan à la maison du couple. Lorsque Max se met en route, en uniforme, Jessie le regarde partir depuis sa porte, triste mais compréhensive.

Avec cet unique personnage féminin, George Miller reprend à son compte des décennies de stéréotypes de genre¹⁵. Assignée à l'espace domestique où elle assume le rôle d'épouse et de mère, réduite à une mobilité restreinte – elle prendra le volant du van qui mène la famille en vacances sur des routes *a priori* tranquilles – et totalement étrangère à la violence du monde extérieur, Jessie incarne la stabilité et le confort. Tandis que la route est une affaire d'hommes.

L'adieu au *road movie*

Au-delà de son potentiel contestataire et clivant, la route est un outil de (re)configuration spatiale. Selon la formule du géographe Éric Dardel, la route « défait l'espace pour le refaire, le regrouper¹⁶ ». Autrement dit, la route donne du sens à l'espace, à la fois signification et direction, en tissant des liens entre des lieux. Le déplacement des individus ne se résume pas à un mouvement aléatoire, antithèse de l'immobilité. Même dans la première scène du film, les routes ne se réduisent pas au support d'une course-poursuite absurde : elles traversent des lieux

il désigne un criminel vivant du racket d'autres criminels, qu'il dévalise et, si besoin, torture pour leur soutirer le produit de leurs crimes.

¹⁴ Meaghan Morris, chercheuse en études culturelles, souligne l'importance, en Australie, des discours marqués par le « darwinisme social » : l'angoisse d'un déclin de la « race blanche » s'y nourrit à la fois d'une peur du mélange racial et social et du constat de la faible natalité au sein des populations australiennes blanches, activant le risque d'une « asiatisation » du pays (*Identity Anecdotes: Translation and Media Culture*, SAGE, 2006).

¹⁵ En cela, il est conforme au cinéma australien, dont Tom O'Regan souligne le caractère masculino-centré dans *Australian National Cinema*.

¹⁶ *L'Homme et la Terre*, Éditions du CTHS, 1990 [1952].

habités, elles mènent *quelque part*. C'est encore plus vrai des routes parcourues par Max et Jessie pour rejoindre la côte, où Max espère trouver le calme et le repos en famille.

Mais un retournement s'opère, tant à l'échelle du film que de la place de celui-ci dans l'histoire du *road movie*. Dès la première scène, la filiation revendiquée avec *Point limite zéro* livre une précieuse clé de lecture. Dans le film de Richard C. Sarafian, un livreur de voitures nommé Kowalski prend le pari fou de rallier San Francisco depuis Denver, au volant d'une Dodge Challenger, en moins de quinze heures. Prétexte à des courses-poursuites avec les polices du Colorado, du Nevada et de Californie, la quête de Kowalski, « le dernier héros américain », n'a non seulement aucun sens, mais relève explicitement du suicide. Le périple de cet ancien pilote automobile et vétéran du Vietnam incarne, de manière encore plus tragique que celui des héros d'*Easy Rider*, la fin du rêve hippie des années 1960, venant littéralement s'échouer sur les bétonnières de la société bourgeoise. Pour l'historien de la culture Antonio Dominguez Leiva¹⁷, *Mad Max* commence où *Point limite zéro* se termine, avec le deuil de l'utopie libertaire qui a agité les sociétés occidentales à la fin des années 1960.

Si un doute subsiste durant une bonne partie du film de Miller, le dernier quart d'heure permet de le lever : les routes ne sont plus que de longues lignes sans destination, traversant des paysages monotones et inhabités, ponctuées par des panneaux interdisant le passage. Les routes sont sans fin aux deux sens du terme : elles ne s'arrêtent jamais et ne mènent vers aucune destination. Quand l'horizon de Kowalski était bouché, physiquement obstrué par des blocs de béton, celui de Max est désespérément vide, ouvert à une fuite infinie. En cela, Miller trouve une belle manière géographique de définir l'apocalypse, comme un monde dans lequel les routes ne mènent nulle part.

¹⁷ Dans *Mad Max. L'apocalypse sera motorisée*, Le murmure, 2016.

Presque la fin du monde

Mais l'apocalypse a-t-elle eu lieu lorsque s'ouvre le premier *Mad Max* ? Si l'on entend par là l'avènement d'un monde dévasté après une catastrophe, par exemple un conflit nucléaire, dans lequel ne survit plus aucune institution, il faut attendre le deuxième volet de la saga pour parler de film postapocalyptique. Pour autant, la courte introduction de *Mad Max 2 : Le Défi*, à défaut de proposer une chronologie exacte, laisse supposer que la crise traversée par l'humanité est déjà bien avancée au début du premier film. Si la suite de la saga appartient sans discussion au cinéma postapocalyptique, le contexte de *Mad Max* est celui d'un monde en cours de désintégration. Le film explore le pendant plutôt que l'après et offre une description clinique de l'apocalypse comme processus.

Angoisses collectives

Au risque de flétrir le mythe, il faut rappeler que l'atmosphère de fin du monde du premier *Mad Max* découle d'abord de contraintes budgétaires. Filmer des courses-poursuites et des carambolages coûte moins cher sur des routes peu fréquentées qu'à proximité des agglomérations. Le tournage s'est donc déroulé dans des lieux reculés de l'État australien du Victoria, loin de sa capitale multimillionnaire Melbourne, donnant aux paysages du film leur aspect désolé.

Pour autant, le choix de décrire une société en décomposition fait aussi écho aux préoccupations de l'époque. À propos de ses sources d'inspiration, le co-scénariste James McCausland a souligné l'importance du choc pétrolier. En 1973, une conjonction d'événements a provoqué une hausse brutale du cours du baril de pétrole, avec à la clé, entre autres, une pénurie mondiale d'essence. Observant les files d'attente devant les stations-service, McCausland et Miller sont arrivés à la conclusion que les automobilistes australiens seraient prêts à n'importe quoi, ou presque, pour continuer à alimenter leur voiture. Poussant l'idée d'une pénurie sur le long terme, ils voient poindre l'effondrement économique et social décrit dans la saga *Mad Max*.

Plus largement, les années 1970 sont marquées par une prise de conscience collective des enjeux écologiques, initiée par la publication en 1972 du « Rapport Meadows », commandé par le Club de Rome. Alors que le capitalisme fordiste n'est pas encore entré en crise et que le productivisme demeure un horizon indépassable, une équipe du MIT pointe les conséquences fatales de la croissance démographique et plus encore économique sur les ressources naturelles disponibles. Au-delà des critiques dont il a fait l'objet – sur sa méthode, ses financements, ses conclusions ou encore ses présupposés idéologiques –, le rapport témoigne d'une inquiétude grandissante, au sein des sociétés occidentales, à propos des conséquences des activités humaines sur les écosystèmes et donc sur l'avenir de l'humanité. L'effondrement, pas encore théorisé par les « collapsologues », fait son chemin dans les esprits et sur les écrans : en

témoigne la sortie en 1973 de *Soleil Vert*, réalisé par Richard Fleischer, qui dépeint un monde surpeuplé, accablé par la chaleur et où les ressources naturelles viennent à manquer.

Un troisième élément de contexte permet de situer *Mad Max* dans l'atmosphère intellectuelle et culturelle de son temps : l'arrivée au pouvoir de défenseurs du néolibéralisme – Margaret Thatcher en Grande-Bretagne en 1979 et de Ronald Reagan aux États-Unis en 1981 – entérine la « révolution conservatrice » qui succède en Occident aux mouvements d'émancipation des années 1960¹⁸. Au-delà des enjeux de politique économique, ce retournement idéologique se traduit par un virage conservateur, en réaction aux supposés excès de la décennie précédente. Sur les écrans, explique Antonio Dominguez Leiva dans *Mad Max. L'apocalypse sera motorisée*, le Nouvel Hollywood va se faire l'écho de la tension traversant l'époque : d'un côté, la peur du chaos qui engendre un désir d'ordre et une tentation autoritaire, soit un retour aux valeurs présentées comme fondatrices de la nation nord-américaine – en particulier celles de la famille et du travail ; de l'autre côté, le rejet de la société de consommation, débouchant sur le nihilisme punk. L'« obsession de l'anomie sociale », autrement dit la peur d'une confusion ou d'un effacement des règles servant de ciment à la société, irrigue par exemple *Orange mécanique* (Stanley Kubrick, 1971) et se retrouve dans les premiers films de George Miller.

Retour à l'état de nature

L'effondrement écologique reste, dans le premier *Mad Max*, à l'état de menace lointaine, non formulée. La tension entre ordre et chaos et la peur d'un effondrement social, en revanche, en constituent la colonne vertébrale et s'affirment comme un enjeu du film dès sa première image. Passé la première minute de crédits, un fondu au noir s'ouvre sur un plan fixe de quelques secondes : à l'entrée d'un complexe de bâtiments manifestement délabrés, on peut lire, sur une enseigne métallique en piteux état : « *Halls of Justice* ». Quelques scènes plus tard, on découvre l'intérieur de ces bâtiments occupés par les forces de l'ordre : vitres brisées, sol jonché de papiers, murs défraîchis. La justice est, au sens propre, à l'état de ruine. Pendant ce temps, sur les routes, la police échoue à faire respecter la loi et les gangs de motards évoqués plus tôt font régner la terreur.

Mad Max décrit le retour à ce que les théoriciens de la politique ont nommé l'état de nature. Dans *Léviathan*, ouvrage fondateur de la philosophie politique moderne publié en 1651 – alors que l'Angleterre traverse une série de guerres civiles –, Hobbes théorise l'impossibilité pour l'humanité de se passer d'un contrat social. Il y décrit l'état de nature comme un désordre

¹⁸ Le néolibéralisme désigne une école de pensée qui prend son essor après la Seconde Guerre mondiale au sein de la Société du Mont-Pèlerin, créée en 1947 en Suisse. Ses représentants, dont Friedrich Hayek et Milton Friedman, tentent de refonder théoriquement le libéralisme économique, en prenant acte des limites révélées par les crises du 20^e siècle. Ils défendent le marché comme outil de régulation de la société, les baisses d'impôts, les privatisations. Si Thatcher et Reagan sont acquis aux thèses néolibérales, il faut aussi souligner leur lien avec les mouvements conservateurs et leur attachement aux valeurs correspondantes, comme la famille hétérosexuelle et le respect de l'autorité et de l'ordre.

originel où seule la volonté d'assurer sa propre préservation guide les actions individuelles. Les individus se retrouvent en concurrence les uns avec les autres, dans une « guerre de chacun contre chacun ». Faute de normes morales et de règles de conduite collectivement acceptées, le chaos règne et chacun court un risque permanent de mort violente. C'est, selon Hobbes, la volonté d'échapper à ce destin qui pousse à l'adoption d'un contrat social : chacun se soumet à une autorité supérieure, l'État, désormais détenteur du monopole de la violence légitime. L'une des principales institutions garantes du maintien de ce pacte est alors la police, habilitée à faire usage de la force contre quiconque conteste la souveraineté de l'État en enfreignant ses règles.

Indépendamment des débats qu'elle a suscités au sein de la philosophie politique, la notion d'état de nature, qui s'oppose à l'état social, nourrit nos imaginaires collectifs. Elle infuse en particulier les westerns, dont un thème fondateur est la lente victoire de l'état social sur l'état de nature : le long de la *Frontier*, c'est-à-dire de la ligne de démarcation mythique entre civilisation et *wilderness*, la Raison et la Justice progressent inexorablement vers l'ouest du territoire. Or *Mad Max* doit beaucoup à l'imaginaire du western, par exemple lorsque le gang de Toecutter surgit dans une petite ville pour y récupérer la dépouille du Nightrider, arrivée par le train. La scène évoque *Il était une fois dans l'Ouest* de Sergio Leone (1968), qui débute par une longue attente dans une gare perdue de l'Ouest. Le film de Miller apparaît comme un western inversé, dans lequel l'état de nature est en train de reprendre le dessus : les gangs de motards s'emparent de routes autrefois sûres, les forces de police sont débordées et, comme le déplore Fifi, « les gens ne croient plus aux héros ». Fifi, qui aimerait voir en Max un héros moderne capable de défendre les institutions, appartient à un monde en train de disparaître, celui où des hommes courageux faisaient régner l'ordre et la paix. On assiste en sa compagnie, même si lui refuse de s'y résigner, à la dislocation du contrat social, au recul de la civilisation.

Max, entre ordre et chaos

Le personnage de Max lui-même incarne le processus de dislocation du monde social. Le film est à son image : tiraillé entre désir d'ordre social et fascination pour le chaos, entre sa vie de famille et son destin de flic intraitable. Max est conscient de ce conflit intérieur. Il sait qu'il marche sur une ligne de crête et qu'à tout moment il peut basculer. Après la mort de son partenaire Goose, il préfère quitter la MFP que prendre le risque de céder à la pulsion de la vengeance. Se joue alors un dialogue clé avec Fifi, qui tente de le convaincre de rester. La réponse de Max résume une bonne part des enjeux du film : « J'ai peur, Fif. Tu sais pourquoi ? C'est ce cirque d'abrutis, là, dehors. Je commence à aimer ça. [...] Encore un peu de temps sur cette route et je deviens l'un d'entre eux, tu comprends ? Un cinglé incurable¹⁹. »

¹⁹ Le dialogue se déroule à la 52^{ème} minute : « I'm scared, Fif. You know why? It's that rat circus out there. I'm beginning to enjoy it. [...] Any longer out on that road and I'm one of them, you know? A terminal crazy. »

On retrouve là encore une approche propre aux westerns. Les westerns dits « classiques », réalisés dans les années 1940 et 1950, glorifient la conquête de l'Ouest comme une progression de l'état social, incarnée par la maîtrise progressive du territoire et sa pacification. Ils regorgent de personnages condamnés à ne jamais tout à fait appartenir à aucun des deux règnes, de part et d'autre de la *Frontier*. Or, il y a chez Max quelque chose du Wyatt Earp incarné par Henry Fonda dans *La Poursuite infernale* (John Ford, 1946) : nommé shérif de la petite ville de Tombstone, Earp est tenté par l'amour et la vie domestique auprès de la belle Clementine, mais demeure un convoyeur de bétail, qui reprendra la route à la fin du film. Même s'il est un instrument de la justice progressant vers l'Ouest, il appartient irrémédiablement à la *wilderness*. Max, de la même manière, sait au fond de lui qu'il appartient à la route et ne s'en défera jamais tout à fait – Fifi le lui rappelle : « Tu es accro, Max ! »

Max et la folie contagieuse du monde

Cow-boy postmoderne, quand ceux de John Ford ou Howard Hawks incarnaient la modernité triomphante, Max achève de devenir, durant le dernier quart d'heure du film, un aventurier individualiste errant dans un monde sans repères et sans héros. Après le meurtre sauvage de sa femme et de son enfant – tués sur la route, bien sûr – s'opère la transformation définitive du personnage. Deux images résument cette métamorphose : la première lorsqu'un fondu enchaîné transforme littéralement Max en la V8, monstre d'acier noir rendu plus imposant encore par deux plans en contre-plongée ; la deuxième quand, dans une courte séquence nocturne, les tirets blancs de la route viennent se confondre, encore dans un fondu enchaîné, avec le visage de Max, définitivement happé par le bitume.

Reste une question : le personnage culte de George Miller n'est-il, après tout, qu'un avatar de la longue liste de justiciers inspirés par l'inspecteur Harry²⁰ ? N'endosse-t-il pas simplement le costume du vengeur solitaire se substituant à l'institution judiciaire jugée défaillante ? Si l'on se concentre sur le dernier quart d'heure, le film semble bien faire l'apologie de la violence et de la justice personnelle : Max cède à la pulsion de la vengeance et le spectateur est complice. Plus tôt déjà, la mollesse d'une justice trop pointilleuse avait rendu Goose fou de rage : faute de plainte en bonne et due forme, la MFP avait dû se résigner à libérer Johnny Boy, un sous-fifre de Toecutter, pourtant impliqué dans un double viol collectif. « On est baisé, c'est la loi ! », avait dû le raisonner Max. Lors de la sortie du film, la critique n'a pas manqué d'en dénoncer les tendances fascisantes.

Mais George Miller reste ambigu sur le sujet. Si Max bascule, c'est malgré lui, parce que la violence du monde a détruit sa vie domestique, supprimant une part de lui-même – le père et le mari aimant – et faisant de lui un justicier asexué, froid et impitoyable. Si Max se laisse aller à la violence, c'est qu'il est devenu fou (*mad*), comme il le redoutait. Son basculement dans la folie est d'abord celui de la société tout entière : le monde en train de sombrer emporte Max avec lui.

²⁰ *L'Inspecteur Harry* est réalisé en 1971 par Don Siegel, avec Clint Eastwood dans le rôle-titre du flic sans état d'âme et aux méthodes expéditives. Il donnera lieu à quatre suites s'étalant jusqu'à la fin des années 1980. Il peut être considéré comme le premier d'un genre, le film de « vigilante », mettant en scène un héros lassé par les lenteurs de la justice et décidant de s'y substituer.