



HAL
open science

Quand le rock américain prend la route

Claude Chastagner, Laurent Sébastien Fournier, Claude Chastagner,
Catherine Bernié-Boissard, Dominique Crozat

► **To cite this version:**

Claude Chastagner, Laurent Sébastien Fournier, Claude Chastagner, Catherine Bernié-Boissard, Dominique Crozat. Quand le rock américain prend la route. Les Presses Universitaires d'Aix-Marseille. Les Cultures du déplacement, 2014. hal-04393382

HAL Id: hal-04393382

<https://hal.science/hal-04393382>

Submitted on 18 Jan 2024

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.

Quand le rock américain prend la route

Claude Chastagner
Université Paul-Valéry, Montpellier 3

Le mythe du déplacement est un ingrédient essentiel de l'imaginaire étatsunien, mais avant même de contribuer à la formation de cet imaginaire, la mobilité est avant tout constitutive de l'histoire du pays : migrants qui par vagues successives ont peuplé le continent, des nomades sibériens traversant le détroit de Behring aux Boat People des années 1970, explorations transcontinentales (celle de Lewis & Clark dans les premières années du 19^e siècle par exemple) et expansion territoriale exaltées à coups de *Manifest Destiny* et de « Go west, young man », transhumances hippies, chevauchées des *cow-boys* et *vaqueros* mexicains, périple des *truck drivers* et des *bikers*... Ces différents visages de la mobilité étatsunienne sont à l'origine d'élaborations mythiques et de constructions imaginaires organisées autour des notions d'exploration et de décentrement qui ont irrigué la culture et les arts du pays. Peinture, littérature, cinéma et musique ont mis en scène l'espoir et l'excitation, mais aussi l'appréhension et l'ennui qui accompagnent le départ, la confrontation avec l'espace et la distance.

Un terme en particulier a cristallisé dans les arts américains les différents aspects du déplacement : *the road*. On pense aux *road movies*, *Easy Rider* (Denis Hopper 1969), *Zabriskie Point* (Michelangelo Antonioni, 1970), *Vanishing Point* (Richard Sarafian 1971), *Duel* (Steven Spielberg 1971), *Two-Lane Blacktop* (Monte Hellman 1971), *Convoy* (Sam Peckinpah 1978), *Thelma & Louise* (Ridley Scott 1991), *Death Proof* (Quentin Tarantino 2007) ou l'étrange *The Straight Story* de David Lynch (1999), *road movie* en tondeuse à gazon. Des cinéastes européens comme Wim Wenders ont même spécialement traversé l'Atlantique pour filmer sur place une route fantasmée. On pense aussi aux innombrables *road songs* écrites pour accompagner la solitude des chauffeurs routiers. On pourrait également évoquer quelques routes célèbres, celles tracées par les pionniers, Santa Fe Trail ou Oregon Trail, ou les plus récentes Route 66, Route 101 et son pendant sur la côte Est, Route 1, qui ont fait l'objet de nombreuses représentations picturales.

La route est également le thème récurrent de nombreux romans, de *The Adventures of Huckleberry Finn* (Mark Twain 1884) à *The Road* (Cormac McCarthy 2006), en passant par *The Grapes of Wrath* de John Steinbeck (1939), *The Road*, recueil de nouvelles publié en 1907 par Jack London sur son expérience de *hobo* ou *Zen and the Art of Motorcycle Maintenance* de Robert Pirsig en 1974. Le roman le plus iconique est bien sûr celui de Jack Kerouac, *On the Road*, écrit en 1951 et publié en 1957, peu de temps avant la redéfinition de l'espace par John Kennedy comme nouvelle frontière. Le titre même du roman, tout autant que son contenu, a marqué l'imaginaire étatsunien de la seconde moitié du XX^e siècle et a réactivé le lien entre mobilité et liberté, lien sur lequel nous reviendrons.

La musique populaire étatsunienne, du blues au rap, en passant par le folk, la country et le rock, a fait un usage particulièrement abondant de la thématique de la route. Elle y est abordée selon trois modalités :

1. les moyens de transport, voiture, moto ou train, suivant les époques ;
2. ceux qui la parcourent, de leur plein gré ou contraints par des nécessités économiques ou des démêlés avec la loi : *hoboes*, routiers, immigrants, *outlaws*, fugitifs, auto-stoppeurs, fugeurs, solitaires en quête d'encore plus de solitude ou au contraire de communautés éphémères, en quête d'ailleurs, d'autre chose ;

3. enfin l'action même de prendre la route, de partir : être « *on the road...* »

Ce chapitre sera consacré à la musique rock des années soixante et soixante-dix, époque où le thème de la route prend une résonance particulière en se greffant sur celui des excès et de la solitude des groupes en tournée. Nous proposons donc d'explorer comment la thématique du déplacement s'est immiscée au cœur d'un rock enclin par nature aux lectures mythiques, mais aussi d'en tracer les limites et les contradictions.

Dans un *road movie* déjà brièvement mentionné, le très beau *Two-Lane Blacktop* dont les protagonistes sont justement deux stars du rock, James Taylor et Dennis Wilson des Beach Boys, le personnage de GTO joué par Warren Oates déclare à une jeune fille qu'il vient de prendre en stop :

« The thing is, you got to keep moving, a few dashes out of the country every now & then, you've got to have a foreign taste just to keep balance], otherwise you fall apart » (Ce qu'il faut, c'est bouger sans arrêt, quelques virées hors du pays de temps en temps, un petit goût d'étranger pour garder l'équilibre, sinon, tu te désintègres).

À quoi la jeune fille répond : « I don't know » (J'en sais rien).

Si l'homme affirme son besoin de mouvement pour éviter la désintégration, la jeune fille, qui est pourtant elle aussi sur la route, est plus circonspecte. La scène serait-elle emblématique de la façon ambiguë dont le rock a mythifié la route ?

La place de la route et du déplacement n'est ni anecdotique, ni périphérique dans la musique rock. Tout au contraire, pour Lawrence Grossberg, « Rock's ideology is squarely located within the commitment to mobility » (L'idéologie du rock est clairement inscrite dans son allégeance à la mobilité, Grossberg 145). Les chansons qui évoquent la route selon les trois modalités citées précédemment y abondent. On y voue en particulier un culte illimité aux moyens de transport individuels, bien plus rarement aux transports collectifs, sauf quand il s'agit du « Magic Bus » des Who (1968) ou de celui tout aussi magique des Beatles dans « Magical Mystery Tour » (1967), les deux cas constituant une évocation de « Furthur », le bus des Merry Pranksters de Ken Kesey immortalisé par Tom Wolfe dans *The Electric Kool Aid Acid Test* (1968), bus dont le conducteur n'était autre que Neal Cassady, le Dean Moriarty de *On the Road* de Kerouac.

Tout commence en 1951 avec la « Rocket 88 » de Jackie Brenston. La virée continue avec la Cadillac Coupe de Ville que chante Chuck Berry dans son premier simple, « Maybellene » (1955), Cadillac dont le rapper de Dirty South Ludacris continue à faire l'éloge en 2000 dans « Southern Hospitality » et qui sert également de point de départ à une méditation sur le passage du temps et la mort dans la chanson de Bruce Springsteen « Cadillac Ranch » (1980). Comme l'affirme Nick Tosches, il n'y aurait pas de rock sans Cadillac. Berry évoquera l'automobile dans plusieurs chansons, comme « No Particular Place to Go » (1964), par exemple, à l'instar de nombreux autres musiciens africains-américains, de Wilson Picket avec « Mustang Sally » (1966) à Jimi Hendrix qui revisite l'esprit du blues avec « Highway Chile » (1967) ou encore Prince dans « Little Red Corvette » (1984), où l'automobile sert de métaphore évidente au corps d'une jeune femme. Les Beatles se servent eux de la voiture pour inverser les rôles sexuels dans « Drive My Car » (1965) et Queen, au même titre que ZZ Top dans leur album *Eliminator* (1983), affirme sans ambages : « I'm in Love With My Car » (1975). À d'autres époques, dans d'autres cultures, le choix des adolescents s'était porté sur d'autres moyens de locomotion, les scooters des Mods britanniques ou les hot rods des jeunes Californiens (voir par exemple les Beach Boys avec « 409 » en 1962, « Shut Down » et

« Little Deuce Coupe » en 1963). Il n'est jusqu'au voyage spatial qui ne trouve sa place dans la culture rock, via l'œuvre du Pink Floyd, de Hawkwind ou du rock allemand des années soixante-dix, mais aussi de la musique noire, qu'il s'agisse de l'inspiration extra-terrestre d'Earth, Wind, and Fire ou du funk psychédélique de George Clinton / Parliament.

Au-delà des moyens de transport, ceux qui prennent la route font également l'objet de nombreuses chansons. La contre-culture hippie californienne s'est incarnée dans quelques hymnes, du célèbre « California Dreamin' » des Mamas & the Papas (1965) au « San Francisco (Be Sure to Wear Flowers in Your Hair) » de Scott McKenzie (1967) en passant par « Let's Go to San Francisco » des Flower Pot Men la même année, signe de l'impact de la route américaine sur l'imaginaire britannique. Le sud de la Californie, Los Angeles en particulier, a donné une vision à la fois plus sexuelle et plus menaçante du déplacement, avec « Roadhouse Blues » des Doors en 1970 et leur « Riders on the Storm » l'année suivante¹.

Il faudrait enfin mentionner les innombrables chansons qui traitent plus particulièrement de la route telle que la pratiquent les groupes rock en tournée (les techniciens qui les accompagnent s'appellent précisément des *roadies*). Cette route-là est particulièrement bien rendue par des artistes comme The Grateful Dead, (« Truckin' » 1970), Joni Mitchell (« Blue Motel Room » 1976) ou Jackson Browne (« The Road », « Running on Empty » 1978).

Dans tous les cas, qu'il évoque la solitude, la confrontation à l'espace ou les rencontres éphémères, le rock célèbre avant tout l'indépendance et l'autonomie que procure la route. C'est la même tonalité qu'on retrouve dans l'expression « rolling stone », tirée du proverbe « a rolling stone gathers no moss », pierre qui roule n'amasse pas mousse, expression que l'on croise dans quelques lieux emblématiques de la musique populaire, du blues de Muddy Waters « Rollin' Stone » (1950) qui a donné son nom groupe britannique, à la chanson de Dylan « Like a Rolling Stone » (1965) et à la revue américaine *Rolling Stone*...

Trois chansons nous servons de références plus spécifiques pour évoquer l'impact du déplacement sur l'imaginaire américain et les limites et les ambivalences que son adoption par l'idiome rock lui confère :

1. « On the Road Again », du groupe de blues blanc de Los Angeles, Canned Heat, écrit en 1968 par Alan Wilson à partir d'une première version du bluesman noir Floyd Jones (1953), elle-même basée sur « Big Road Blues » d'un autre bluesman, Tommy Johnson (1928).
2. « Born to Be Wild » (1968) du groupe Steppenwolf, également originaire de Los Angeles.

¹ Au cours des sessions d'enregistrement de « Roadhouse Blues », le 4 et 5 novembre 1969, Jim Morrison, chanteur des Doors, introduit la chanson avec un monologue où l'on retrouve, sublimés, les thèmes les plus caractéristiques du mythe de la route : « Now gentlemen, now the subject of this song is something all of you have seen, one time or another. It's an old roadhouse, we're down in the South, or in the Midwest, or maybe on the way to Bakersfield, and we're driving in an old 57 Chevy to an old roadhouse, can you dig it, you know, it's about one thirty, and we're not driving too fast, and we're not driving too slow either, we've got a six-pack of beer in the car, a few joints, and we're just listening to the radio and driving to the old roadhouse » (Messieurs, le sujet de cette chanson est un endroit que vous connaissez certainement, un de ces vieux bars le long de la route, là-bas dans le Sud, ou dans le Midwest, ou sur la route de Bakersfield, vous êtes au volant d'une vieille Chevrolet 57, vous voyez, il est une heure et demi du matin, vous roulez vers le bar, ni trop vite, ni trop lentement, un pack de bière, quelques joints, la radio en marche) (The Doors, *Stoned Immaculate*, Elektra, 2000).

3. « Mercedes Benz », co-écrit par Janis Joplin avec les poètes Bob Neuwirth et Michael McLure en 1970, dernière chanson qu'elle ait enregistrée.

Le héros de Canned Heat est l'archétype du *drifter*, du *wanderer*, du vagabond. Sa vie peut être rude et solitaire, mais il est autonome et maître de ses choix. La guitare ou l'harmonica qui l'accompagnent refusent d'ailleurs la mélancolie pour privilégier un tempo tonique, tandis que le drone exécuté au *tampura* évoque une Inde lointaine et idéalisée. Chez Steppenwolf, la route est associée à des images d'aventures sauvages (« *wild* ») et excitantes, là encore avec une musique électrique nerveuse et violente, agressive presque, qui renforce le potentiel associé au départ sur la grand-route.

1/ Ambivalence #1 : contestation ou célébration du rêve américain ?

Les images générées par le thème de la route et la vie aventureuse qu'il évoque suggèrent une remise en question des codes du groupe majoritaire, du *mainstream* de l'époque. Au confort frileux, timoré et inquiet prôné par les classes moyennes s'oppose le goût du risque et de l'aventure de la jeunesse des années soixante. La route, que des milliers de jeunes Américains arpentent dans des combis Volkswagen rafistolés ou en faisant du stop les met en porte-à-faux avec les rêves qu'avaient formés pour eux leurs parents, rêves d'une vie protégée, confortable, sédentaire ; à la sécurité, ils préfèrent le risque, à l'enracinement du « home » et de la vie de famille, ils choisissent l'inconnu, les rencontres éphémères.

Le routard hippie comme la jeune fugueuse peuvent donc se lire comme des variantes de l'*outlaw*, de l'*outsider* antisocial, rebelle et non-conformiste ; « outside of society » chantait Patti Smith dans « Rock'n'roll Nigger » en 1978. En Europe, à la même époque, le départ est encore plus radical, même s'il n'est que rarement évoqué en musique, puisqu'il s'agit de retrouver les chemins de l'Orient en poussant jusqu'à Katmandou (lire à ce sujet le formidable petit livre de Robert Deliége *Voyages à Nowhere, Itinérances orientales 1973*).

Mobilité et déplacement deviennent alors les outils d'une contestation de l'ordre établi et des conventions, une déviation de la norme. C'est, nous dit-on, une nouvelle Amérique qui se met en marche (voir les paroles de Scott McKenzie « There's a new generation in motion », une nouvelle génération est en route), une Amérique qui prend ses distances avec les traditions, les habitudes et les racines et qui conteste les valeurs héritées des générations précédentes. Dans un article fondateur de 1993 portant sur les Beats des années cinquante, mais qui s'applique parfaitement aux décennies suivantes, Tim Cresswell suggère précisément que la mobilité peut constituer une forme de résistance ou d'opposition : « Mobility is also a deeply threatening and transgressive form of behavior often described as "deviant" (think of the threat in the term "deviant") » (La mobilité est un comportement transgressif et profondément menaçant souvent décrit sous le terme de 'déviance', Cresswell 250).

Certains comme Todd Gitlin suggèrent des perspectives plus complexes. S'il admet que l'automobile et la route puissent constituer un moyen de s'intégrer à la société (de consommation) américaine, il les voit surtout une possibilité de s'en échapper, de fuir ses aspects les plus étouffants : « The open road has long been a symbol of American freedom from overcivilization; it meant adventure and sex and joyrides before it meant commuting. [...] The car was still the incarnation of personal power, freedom, leisure, sex, access, efficiency, ease, comfort, and convenience; both a symbol and a symptom of the American search for ways to liberate the self from social restraints ». (La grand route américaine est depuis longtemps le symbole de la liberté gagnée sur un excès de civilisation. Elle signifie l'aventure, le sexe, les ballades sans but, bien avant de représenter les transhumances des banlieusards. La voiture est l'incarnation de la puissance individuelle, de la liberté, des loisirs,

du sexe, de l'efficacité, de la facilité, du confort; à la fois un symbole et un symptôme de la quête américaine pour une libération des contraintes sociales, Gitlin 16) On est donc loin de l'*American Dream* appréhendé en termes de réussite sociale et économique.

Pourtant, il est difficile d'adhérer à une conception de la route foncièrement opposée à cet *American Dream*. Loin d'être une remise en question de ce rêve, la mobilité et le déplacement, même tels que les jeunes des années soixante le conçoivent, en sont bien des ingrédients indispensables. Tim Cresswell rappelle à quel point la mobilité représente un fondement du rêve américain, « one of the main characteristics of American culture » (Une des caractéristiques principales de la culture américaine) et qu'elle s'incarne dans les autoroutes, les fast-food, les drive-ins, les motels, les parkings, les garages et leur représentation à un degré qui ne se retrouve pas en Europe (Cresswell 259).

La raison de la place centrale qu'occupe la route dans le rêve américain serait pour John Leland à chercher dans la convergence entre deux aspects antinomiques mais de fait complémentaires de ce rêve, le besoin de sécurité et le goût du risque, voire de l'illégalité : « Mobility represents a search for an American essence; haunted by the spirit of the outlaw, the hobo and the pioneer rather than the farmer, the settler and the townspeople » (La mobilité constitue une quête de l'essence de l'Amérique, hantée par l'esprit du *outlaw*, du *hobo* et du pionnier, plus que par celui du fermier, du colon et du villageois, Leland 260). C'est que, comme l'analyse Elsa Grassy, « aux États-Unis le territoire est objet de conquête ; s'est tissé entre les Américains et leur espace un lien dynamique, où la terre est vécue comme appel au mouvement » (2). L'accès au rêve américain, rêve de conquête s'il en est, passe donc bien par la possession symbolique du territoire à quoi donne droit le déplacement, y compris le déplacement transgressif tel que la contre-culture américaine l'a instauré. Après tout, même « the pursuit of happiness » à quoi fait référence la Déclaration d'Indépendance pourrait très bien se comprendre de façon littérale comme une quête, un déplacement sans fin dont le bonheur découlerait.

Paradoxalement, un *road movie* dystopique tel qu'*Easy Rider* (1968) ne fait que confirmer l'inscription du déplacement dans les fondements de la culture américaine, malgré la direction d'ouest vers l'est que prennent les protagonistes, suggérant la fermeture de la frontière et une scène finale où se conjuguent l'échec, la solitude et la mort. Le drapeau américain qui orne la veste et le casque de Peter Fonda tout autant que la veste à franges de Dennis Hopper fonctionnent bien comme une évocation d'un passé et d'une tradition nationaliste mythifiée.

La route rebelle et anticonformiste que chante le rock américain constitue donc un premier seuil d'ambiguïté en cela que s'y infirment autant que s'y confirment des éléments constitutifs de l'imaginaire américain. Difficile alors de voir dans la route et la mobilité une opposition radicale au *mainstream* et à ses codes.

2/ Ambivalence #2 : indépendance ou égoïsme ?

Des niveaux plus complexes d'ambiguïté peuvent être observés. Revenons quelques instants en arrière, dans les années cinquante. Pour les Beats, prendre la route représente un engagement culturel et politique. Mais Todd Gitlin souligne également la solution de facilité qu'elle constituait : « Whenever the scene got dull or entangling, as sooner or later it always did, the beats took off from New York to Berkeley and San Francisco, Denver, Mexico City, or, on special occasions, Tangier » (Dès qu'un coin devenait ennuyeux, que les Beats commençaient à y nouer des liens, ce qui arrivait tôt ou tard, ils fichaient le camp et partaient pour Berkeley ou San Francisco, Denver, Mexico City, ou, dans des occasions spéciales, Tanger, Gitlin 46).

L'image de résistance que revêt la route pour les auteurs et protagonistes Beats s'avère alors très ambivalente : au-delà d'un appel à la liberté et à l'autonomie de l'être humain, elle implique une absence d'attachement aux formes fondamentales de relations humaines affectives, un refus de l'idéal culturel hégémonique de la famille et du foyer domestique (Cresswell 254). Leurs personnages rencontrent constamment de nouvelles partenaires, mais les abandonnent pour éviter toute forme d'attachement assimilé à un embourgeoisement, une forme d'étouffement et d'entrave à la liberté dont Manuel Martinez suggère des racines œdipiennes : « postwar American culture was driven by the fear of absorption [...], fear of a “castrating” femininity, figured as suburbia, in the masculinist imagination » (La culture américaine d'après-guerre était dominée par la peur de l'absorption, la peur d'une féminité castratrice représentée dans l'imagination masculine par la banlieue, Martinez 15). Dans *The Road* de Cormac McCarthy, c'est précisément la femme qui après la catastrophe qui a anéanti presque toute l'humanité refuse de quitter sa maison et préfère s'y suicider, tandis que son mari prend la route du sud (de l'espoir ?) en compagnie son fils.

La même analyse s'applique à l'univers du rock. Là aussi, la mobilité est associée à une sexualité débarrassée de toute entrave. Dans « No Particular Place to Go » ou « Roadhouse Blues », comme dans de nombreux albums de J.J. Cale (*Really*, 1973, *Okie*, 1974, *Troubadour*, 1976), les héros ne s'embarrassent pas d'élans amoureux et préfèrent évoquer les espoirs purement sexuels que permet la route, des rencontres éphémères, sans promesses ni sentiment qui ne concernent, de surcroît, que des narrateurs (et des interprètes) masculins. On retrouve ce sens dans le terme de « roadrunner », oiseau du désert célèbre pour ses pattes rapides, mais qui décrit également un vagabond amoureux / sexuel, objet de nombreuses chansons de blues et de rock, de Bo Diddley aux Rolling Stones.

Là se trouve le second seuil d'ambiguïté : la romance de la route fonctionne avant tout comme un phantasme masculin. Prendre la route doit se comprendre comme un rejet de tout lien sentimental ou familial au profit d'une conception masculine de l'errance amoureuse, faite de compagnes multiples dont on ne partage que brièvement la vie, de relations épicées par la sauvagerie qu'évoque le « Born To Be Wild » de Steppenwolf. À ce titre, rappelons qu'en anglais, les moyens de transports font partie des rares objets à posséder un genre grammatical, et qu'il s'agit du féminin.

Cette conception de la sexualité et des rôles genrés confirme en outre l'ancrage du rock dans un conservatisme qu'il affirme par ailleurs vouloir combattre. En se rebellant contre une conception domestiquée et aseptisée des rapports amoureux, les artistes de rock renforcent en fait la distinction entre les rôles masculins et féminins, les premiers renvoyant à la sphère publique, auréolée de noblesse et de courage, les seconds à celle de l'intime, aux connotations bien moins valorisantes. Au bout du compte, le déplacement que chante le rock et les fantasmes sexuels qui l'accompagnent ne célèbrent pas autre chose qu'un individualisme misogyne et réactionnaire, un « rugged individualism » (un individualisme farouche) à la Hoover contraire à l'idéal démocratique dont la nouvelle jeunesse était censée être le héraut et le garant.

Il est intéressant à ce titre d'observer la corrélation qu'Albert Ogien et Sandra Laugier établissent entre la mobilité et un individualisme radical positivement connoté tel que le concevait la pensée transcendantaliste et dont les valeurs auraient été depuis dévoyées : « La permanence, dans la culture américaine, d'une figure du voyageur errant, du *sojourner*, du *hobo* et du clochard est bien l'expression de l'individualisme radical, d'une liberté opposée à l'État, non par la révolte organisée, mais par le départ. [...] Emerson et Thoreau sont bien des philosophes de la *migration* (pour eux, il ne s'agit pas de se poser, de s'installer, mais de

toujours partir). C'est le commencement qui compte, c'est d'être toujours sur le départ, pas l'attachement, ni l'enracinement, synonymes de *station*, ou du *clutching*, crispation sur la nation ou le soi » (Ogien & Laugier 170-172).

3/ Ambivalence #3 : révolte ou collusion ?

Envisageons maintenant un ultime seuil d'ambiguïté, avec comme postulat de départ l'existence d'un lien organique entre déplacement et capitalisme, lien que Cresswell formule ainsi : « mobility is the hallmark of advanced capitalism » (La mobilité est la marque distinctive du capitalisme avancé, Cresswell 259). On peut expliquer ce lien de la façon suivante : le capitalisme moderne s'est construit sur une production de masse qui requiert une consommation active et décomplexée ; la rotation des produits doit être rapide, leur renouvellement fréquent. La sphère marchande et ses agents, médias et publicité, ne peuvent accepter sans risque les ralentissements que constitueraient les différentes formes d'appartenances et d'enracinement, de tradition et d'héritage. Elles risqueraient de poser des obstacles à son expansion en rappelant les valeurs de l'épargne et de la modération, de la prudence et de la circonspection. Au contraire, il ne faut pas prendre le temps de réfléchir à la pertinence de ses actes de consommation. Il faut aller vite, acheter, jeter, changer, que la machine tourne. Vitesse et mobilité deviennent les mots d'ordre d'une société qui se doit d'être émancipée, ouverte au changement permanent, déhiérarchisée, sans tabou ni prescription, sans passé ni racine.

Une telle société requiert un nouvel homme, lui aussi mobile, qui saura spontanément faire preuve d'une capacité à rompre avec le passé, à vivre sans attaches. Au nombre des vertus requises du salarié idéal, indique par exemple Jean-Claude Michéa, on trouve précisément « la "mobilité géographique", c'est-à-dire l'aptitude à rompre, sur le champ et sans regrets, tous les liens qui peuvent unir un homme à un lieu, une culture et à d'autres êtres humains » (Michéa 1999 24). Un moyen d'y parvenir, parfaitement maîtrisé et intégré par les différents protagonistes du système, est de convaincre les plus jeunes que « *bouger* serait en soi une activité parfaitement définie et nécessairement vertueuse » (*idem* 132). C'est encore plus vrai aux États-Unis dont l'idéal, rappelle Martinez, doit se comprendre comme la capacité de l'individu et de la communauté à se déplacer à volonté (Martinez 4).

Se crée ainsi un triangle vertueux ou vicieux, c'est selon, entre mobilité, capitalisme et liberté. L'aventure capitaliste que théorisent Luc Boltanski et Ève Chiapello « s'incarne dans la libération avant tout spatiale ou géographique, rendue possible par le développement des moyens de communication et par le développement du travail salarié, qui permettent aux jeunes de s'émanciper des communautés locales, de l'asservissement à la terre et de l'enracinement familial, de fuir le village, le ghetto, et les formes traditionnelles de dépendance personnelle » (Boltanski et Chiapello 54). Aux États-Unis en particulier, la destruction des racines physiques et mentales a pu longtemps être considérée comme une des conditions essentielles de la liberté (Michéa 2011 31).

De fait, la consommation de masse privilégie les produits « nomades » favorisant la mobilité, du transistor et du tourne-disque portatif des années soixante, au lecteur MP3, téléphone et ordinateur portables d'aujourd'hui. Mais la mobilité ne signifie pas la même chose pour tous. Si la mobilité sociale et géographique des classes aisées est une forme de liberté, le déplacement peut en revanche être une contrainte imposée aux plus faibles, aux plus fragiles de nos sociétés, sous le terme de flexibilité (Chastagner 179).

L'accent que la musique rock met sur la mobilité et le déplacement, son appel à prendre la route, à vivre sans attaches ni traditions s'avèrent alors, au-delà des apparences rebelles et transgressives, particulièrement en phase avec ce que réclame la société marchande. La

destruction des racines physiques et mentales est une des conditions essentielles de la liberté, affirment les rockeurs. « Hail, Hail rock'n'roll, deliver me from the days of old » plaide Chuck Berry (Salut à toi, Ô rock'n'roll, délivre-nous des jours anciens). Les institutions (l'État, l'Église, la famille) tout autant que les valeurs traditionnelles (morale patriarcale, éthique du travail, hiérarchie, code sexuel strict) constituent des archaïsmes qui entravent la liberté de mouvement, la possibilité de s'approprier « tout, tout de suite », archaïsmes dont ne veulent ni les jeunes révoltés, ni les nouveaux maîtres de l'organisation capitaliste. Les valeurs modernes doivent au contraire être fluides et légères : absence de contraintes et d'attaches, déracinement, vitesse, renouveau incessant, changement...

Mais en prônant la mobilité et la vitesse, en appelant à la destruction de tout ce qui entrave le mouvement, en clamant à tue-tête « we want the world and we want it now » (nous voulons le monde, maintenant), le rock accède inconsciemment aux exigences de la société capitaliste. Vivre sans tabou ni contrainte, c'est aussi ce que réclament les marchands. Au bout du compte, il est alors possible d'envisager le mythe de la route dans le rock comme une forme d'émancipation et de résistance à la société de consommation qui paradoxalement et à son corps défendant, fait le lit et sert les intérêts de cette société dont la finalité véritable est le maintien du statu quo pour les classes politiques, économiques et culturelles dominantes.

Et pourtant, le rêve et l'utopie portés par le rock et son public ne sont pas que des chimères. Les transformations minuscules, certes, qu'il a engendré dans les têtes et les vies de milliers d'adolescentes sont bien tangibles. Alors, pour mieux percevoir comment le rock se glisse dans les interstices pour faire mentir, parfois, le jugement sévère que nous venons de porter sur lui, écoutons la dernière chanson qui nous reste, celle de Janis Joplin, dans laquelle elle supplie le Seigneur d'étendre sa grâce à quelques biens matériels :

Oh Lord, won't you buy me a Mercedes Benz?
 My friends all drive Porsches, I must make amends.
 Worked hard all my lifetime, no help from my friends,
 So Lord, won't you buy me a Mercedes Benz?

(Ô Seigneur, ne pourrais-tu m'acheter une Mercedes ? Tous mes copains roulent en Porsche, je dois changer. J'ai travaillé dur toute ma vie, sans que personne ne m'aide, alors, tu ne pourrais pas m'offrir une Mercedes ?)

Seule de tous les artistes que nous avons sollicités, Janis Joplin fait preuve d'une ironie mordante lorsqu'elle réclame à Dieu, en une prière iconoclaste, une Mercedes-Benz (plutôt qu'une Chrysler ou une Cadillac). Finement, elle démonte les ressorts de sa requête en l'attribuant au désir mimétique (« my friends all drive Porsches »), ressort fondamental du capitalisme contemporain et de son pourvoyeur de chalands, la publicité. Derrière l'ironie, il nous faut entendre le refus et la dénonciation des signes ostentatoires de mobilité (malgré la jouissance qu'ils procurent) et le renoncement à la fallacieuse liberté qu'ils induisent. L'autonomie et l'indépendance véritables sont à ce prix. Rares sont les artistes de rock à avoir infléchi leur appel à prendre la route dans ce sens.

Bibliographie

Boltanski, Luc & Ève Chiapello. *Le Nouvel esprit du capitalisme*. Paris : Gallimard, 1999.

Chastagner, Claude. *De la culture rock*. Paris : Presses Universitaires de France, 2001.

Cresswell, Tim, "Mobility as Resistance: A Geographical Reading of Kerouac's 'On the Road'", *Transactions of the Institute of British Geographers*, New Series, Vol. 18, No. 2 (1993), pp. 249-262.

Deliège, Robert. *Voyages à Nowhere, Itinérances orientales 1973*. Paris : Téraèdre, 2006.

Gitlin, Todd. *The Sixties, Years of Hope, Days of Rage*. New York : Bantam Books, 1987.

Grossberg, Lawrence. *We Gotta Get Out of This Place: Popular Conservatism and Postmodern Culture*. London : Routledge, 1992.

Leland, John. *Hip, the History*. New York : Ecco/HarperCollins, 2004.

Lund, Jens & R. Serge Denisoff. "The Folk Music Revival and the Counter Culture: Contributions and Contradictions", *The Journal of American Folklore*, Vol. 84, No. 334 (Oct.-Dec. 1971), pp. 394-405.

Martinez, Manuel Luis. *Countering the Counterculture, Rereading Postwar American Dissent from Jack Kerouac to Tomás Rivera*. Madison : The University of Wisconsin Press, 2004.

Michéa, Jean-Claude. *L'Enseignement de l'ignorance et ses conditions modernes*. Castelnau : Climats / Flammarion, 1999.

—, *Le Complexe d'Orphée*, Paris : Climats / Flammarion, 2011.

Ogien Albert & Laugier Sandra. *Pourquoi désobéir en démocratie ?* Paris : Éditions La Découverte, 2010.