



HAL
open science

La route comme paradigme du voyage aux États-Unis : transmissions contemporaines d'un héritage dysfonctionnel

Cécile Do Huu

► To cite this version:

Cécile Do Huu. La route comme paradigme du voyage aux États-Unis : transmissions contemporaines d'un héritage dysfonctionnel. *Transmissions*, Société des Anglophones de l'Enseignement Supérieur SAES, Jun 2023, Rennes, France. hal-04473435

HAL Id: hal-04473435

<https://hal.science/hal-04473435>

Submitted on 22 Feb 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.

Communication à l'atelier de la SELVA au congrès SAES 2023 « Transmission(s) »

La route comme paradigme du voyage aux États-Unis: transmissions contemporaines d'un héritage dysfonctionnel

Cécile Do Huu, PhD

Chercheuse associée — LCF, Univ. de la Réunion / EASTCO, Univ. de Polynésie fr.¹

Introduction

Aux États-Unis, la route est plus qu'un mode de déplacement. Profondément liée à l'histoire du pays et à l'appréhension du territoire, elle est un **paradigme**: ce que j'entends par là c'est un **cadre de pensée et de narration, qui permet de raconter des histoires de voyage à travers le territoire américain, mais aussi de penser ce territoire et ces sociétés**. Raconter un voyage sur les routes nord-américaines se fait donc sous le poids d'un héritage narratif et culturel, décelable sous la forme d'une intertextualité que Tiphaine Samoyault appelle « mémoire de la littérature ». Mais cette mémoire comporte aussi ses zones d'ombres, ses silences, son « mal d'archive » — et l'héritage, parfois, dysfonctionne. Qu'est-ce qui s'est transmis, depuis les récits des pionniers et les westerns jusqu'à la beat generation et la wilderness literature, comme histoires, comme formes et représentations, comme visions du monde — mais aussi comme silences? Qu'est-ce qui a été « lost in transmission »? Et qu'est-ce qui reste à transmettre pour les générations futures ?

D'où choix du récit post-apocalyptique de la route, l'apocalypse étant cet échec de la transmission d'un fonctionnement social/éthique/écologique d'une génération à l'autre / échec dont l'écho littéraire est alors à investiguer (transmission d'un genre littéraire, d'une manière de dire le monde d'une génération à l'autre).

¹ Je remercie tout particulièrement le laboratoire **Eastco** qui m'a accordé une aide financière exceptionnelle pour la participation à ce congrès.

Mon hypothèse est que les représentations du voyage, et plus spécifiquement **le chronotope de la route** (Stout 1983 ; Brasebin 2013) **permettent d’articuler l’histoire / les histoires américaines** (depuis les récits de la Frontière jusqu’aux récits de la route de la seconde moitié du XXe siècle). Dans cette optique, il se joue donc une nouvelle page de l’historiographie américaine dans l’application du chronotope de la route aux récits post-apocalyptiques, au moment d’une ultime remise en question – celle de l’histoire de l’humanité.

A travers le médium du récit post-apocalyptique de la route, j’essaierai de montrer comment le chronotope de la route sous ses formes romanesque et cinématographique, l’intertextualité avec une mythologie américaine du voyage sur la route², mais aussi la narration en duo parent-enfant et le contexte post-apocalyptique mettent en place **une exigence éthique de transmission du voyage sur la route et des histoires de voyage.**

Le chronotope de la route étant partagé par le *road novel* dans la littérature et le *road movie* au cinéma (Brasebin 2013 : 4-5), je proposerai une **approche intermédiaire du récit post-apocalyptique de la route à partir de deux *road novels*, *The Road* de Cormac McCarthy (2006) et *Heroes of the Frontier* de Dave Eggers (2016), et deux *road movies*, l’adaptation à l’écran de *The Road* par John Hillcoat (2009) et le film *Light of my Life* de Casey Affleck (2019).**

Plan

1. caractérisation du récit post-apocalyptique de la route
2. l’histoire au prisme du chronotope de la route
3. éthique et transmission du récit de la route

les enfants sont pourtant les premiers concernés par la question de **l’avenir de la route comme mode de voyage et mobilité, mais aussi comme de narration – de leur propre histoire et de celle de leur pays.**

2 Terme de «mythology of the road» employé par Morris Dickstein, *Leopards in the temple. The transformation of American Fiction – 1945-1970*, Cambridge, Harvard University Press, 2002, p. 96.

1. Caractérisation du récit post-apocalyptique de la route

1.A La route comme chronotope du récit national américain

En 2013 Jenny Brasebin a proposé une **définition intermédiaire du récit de la route**. Elle identifie des caractéristiques communes, intermédiaires, au *road novel* et au *road movie* qui lui permettent de les rassembler sous l'appellation de « récit de la route ». Ces traits caractéristiques sont le **chronotope de la route** (comme beaucoup de littérature de voyage terrestre), le **chronotope du seuil** (comme beaucoup de littérature d'errance), les **sous-chronotopes du véhicule à moteur** (qui ancrent le récit de la route dans un contexte US et industriel) et du **lieu de transit/non-lieu** (qui l'ancrent dans la postmodernité, l'inquiétude et la restlessness). Elle identifie enfin un **rapport parodique du récit de la route avec son héritage littéraire** (par exemple désadhésion au récit épique de migration, à l'idéologie de la Frontière, etc.), associé à un renversement de l'ordre du monde le temps du *road trip* qu'elle rapproche du carnavalesque bakhtinien.

Les œuvres dont je vais parler aujourd'hui ne comportent pas forcément toutes les caractéristiques citées plus haut, et leur appartenance au « récit de la route » au strict sens où l'entend Jenny Brasebin pourrait faire débat – par exemple à cause de l'absence relative de véhicules à moteur. Tout en discutant régulièrement cette question, mon propos sera plutôt d'examiner les ruptures et continuités entre les récits de la route « classiques » et les récits post-apocalyptiques de la route, et la pertinence des perspectives critiques issues du *road novel* et du *road movie* pour entrer en discussion avec ces catégories. L'utilisation que fait Brasebin du concept de chronotope, qui lui permet d'envisager la route comme une « fusion des indices spatio-temporels », permet de faire le lien entre son travail (très formel) et des recherches qui se sont efforcées d'historiciser le récit américain de la route (par ex. Mills 2006). La route est l'axe commun via lequel se racontent les récits de voyage sur le territoire américain depuis les pionniers et les pèlerins jusqu'aux récits d'aventure et aux errances postmodernes voire post-apocalyptiques ; le chronotope de la route devient donc ainsi l'espace-temps dans lequel s'articule le récit national américain, en littérature et au cinéma.

La mythologie américaine de la route est rattachée à une mythologie américaine du voyage (*journey*) (Stout 1983) : voyage transatlantique de fondation des US, voyage vers l'Ouest des pionniers, des agriculteurs, des travailleurs, des rêveurs, des aventuriers... Plusieurs littératures

se sont nourries de ce mythe américain du voyage, des *western* au *road movie*. La discussion de l'idée de Frontière a informé une grande partie de cette littérature du mouvement (Agacinski 2011) et la construction des infrastructures routières est liée à cette idéologie de la Frontière et participe de la conquête du territoire, facilitant la circulation de la population, des biens, mais aussi de l'information (courrier) et de l'armée (Brasebin 2013, 13-14). Il y a donc aux États-Unis une « mythology of the road », pour reprendre l'expression de Dickstein dans *Leopards in the Temple* (Dickstein 2002 : 96) qui structure le rapport de la nation à l'espace, au territoire et à son histoire (Brasebin 2013 : 273 sur le western comme fondation d'une identité nationale) ; cette articulation du récit national américain *via* le trope/chronotope de la route est antérieure au *road novel/road movie*.

Le récit de la route qui débute dans les années 50 avec Kerouac en littérature et *Easy Rider* au cinéma entretient un rapport postmoderne avec cette mythologie de la route sur laquelle il revient en la vidant de sa dimension conquérante pour en faire l'espace d'une errance et d'une perte de repères : « *the genius of On the Road was to attach the new restlessness to the classic American mythology of the road* » (Dickstein 2002 : 96) (dans d'autres types de récits d'autres sens sont greffés sur cette mythologie/trope de la route, comme la foi, l'ascension sociale, etc.).

On comprend bien alors en quoi le récit de la route, une des formes narratives symptomatiques de l'Amérique post-WW2 et d'une littérature du voyage post-épique, en perte de repères et d'idéaux, en vient à la fin du XXe siècle à s'intéresser à la science-fiction post-apocalyptique. La perte de repère, l'angoisse du monde à venir et le questionnement de la société en place y sont poussés à leur maximum. Cependant, la transposition post-apocalyptique du voyage sur la route implique plusieurs ruptures avec le récit « classique » de la route.

1.B Reconfigurations post-apocalyptiques du récit de la route dans le corpus

Le roman de McCarthy, paru en 2006, a fait couler beaucoup d'encre : sur l'aventure de son auteur dans le domaine de la science-fiction, un genre dit mineur ; sur la noirceur et l'horreur des États-Unis qu'il dépeint ; sur la note finale d'espoir qui semble au mieux incohérente, au pire cruelle. Nombre de critiques ont attribué une raison de ce tableau effroyable d'un monde sans espoir où l'errance est gouvernée par la terreur à la postérité des attaques terroristes du 11 septembre 2001, qui ont profondément affecté l'auteur. Dans *The Road*, le règne de la terreur est effectivement poussé à son paroxysme suite à un cataclysme non spécifié qui a carbonisé les

États-Unis (et, suppose-t-on, le reste du monde) et les a laissés couverts de cendres. Ce cataclysme a provoqué une extinction massive des espèces et de la biodiversité : il n'y a plus ni faune ni flore, seulement quelques êtres humains et au moins un chien. Le voyage sur la route d'un père et de son fils vers le Sud en quête de survie se déroule en permanence sur le qui-vive, rythmé par l'angoisse de succomber au froid ou à la faim, mais aussi dans la terreur palpable de ceux qu'ils pourraient croiser sur la route. Les survivants organisés sont en effet des bandes de cannibales qui se servent des femmes comme du bétail et des garçons comme esclaves sexuels.

La terreur par anticipation de ce qui pourrait arriver imprègne aussi le film de Casey Affleck, sorti en 2019. C'est cette fois un cataclysme sanitaire, désigné comme « the plague », qui a décimé la moitié de la population : les femmes. *Light of my Life* décrit donc une société vieillissante où il n'y a plus que des hommes et, fatalement, presque plus d'enfants. La société est aussi fortement marquée économiquement : les écoles sont désertées évidemment, mais les rues des villes aussi, et les habitants font la queue pour des rations de nourriture – ce qui n'est pas sans faire écho aux images des États-Unis durant la pandémie du COVID qui a suivi la sortie du film en salles. Comme dans *The Road*, c'est un père et sa fille cette fois, déguisée en petit garçon, qui parcourent les routes et les chemins forestiers en évitant les rencontres, pour des raisons qui sont d'emblée aussi évidentes pour le spectateur que pour le père, joué par Casey Affleck, mais ne le sont pas pour la jeune Rag – contrairement au garçon de *The Road*, elle ne peut mettre ni mots ni images sur le danger qu'elle court. Le film et les déplacements se construisent autour de cette terreur muette et de ce serment que le père fait de protéger son enfant, comme dans *The Road*.

A côté de ces deux récits, *Heroes of the Frontier*, roman de Dave Eggers paru en 2016, est beaucoup plus léger. Ce n'est pas un récit de science-fiction ou d'anticipation – on pourrait d'ailleurs parler de récit *apocalyptique* plutôt que post-apocalyptique. Et cette apocalypse qu'il raconte, c'est celle qui frappe l'Amérique du nord tous les étés : les feux de forêts. C'est donc dans une *wilderness* qui part en fumée que Josie, mère de famille récemment divorcée et dépossédée de son cabinet de dentiste, emmène ses deux enfants Paul et Ana en road-trip à bord d'un camping-car nommé « le Château » (nom d'un modèle). Si leur traversée de l'Alaska est au début guidée par la vague planification de Josie, elle devient rapidement une fuite en avant

gouvernée par les incendies et la peur qu'ils attisent, redoublée par la paranoïa grandissante de Josie, persuadée que son ex-mari a envoyé la police à leurs trousses.

Des trois récits, *Heroes of the Frontier* est celui qui s'identifie le plus à un *road novel* « classique ». On y retrouve les grands espaces américains et la célébration de la *wilderness*, le trope du véhicule à moteur, la rupture avec la vie quotidienne suite à une perte de sens et de repères. Et pourtant, le récit joue en permanence à décevoir les attentes de Josie et du lecteur, depuis les magnifiques paysages qui se font désirer pour finalement être montrés en flammes ou en cendres, jusqu'au camping-car dont les réparations (un autre *topos* du récit de la route) sont systématiquement associées au stockage et à l'évacuation des matières fécales. *Heroes of the Frontier* se donne dès son titre comme une parodie de la littérature pionnière, du récit de la route et de la *wilderness literature* qui en sont les héritiers. Cette distanciation critique avec les hypotextes est, selon Jenny Brasebin, l'une des caractéristiques postmodernes du récit de la route qu'elle appelle *parodie*, sans forcément de sens comique (reprenant l'interprétation que Linda Hutcheon fait de Bakhtine ; voir Hutcheon 1989). Si la parodie est bien comique dans le roman de Dave Eggers, elle n'a évidemment rien de drôle dans *The Road* et *Light of my Life*, qui absorbent et réfutent, eux aussi, tout un héritage littéraire de la route et de l'errance. Et en effet, quoi de mieux pour éprouver les limites d'un mode de récit (d'une manière de dire le monde) que de lui donner à dire la fin du monde ? Le post-apocalyptique est une manière de mettre le récit de la route face à son héritage et à ses limites, mais aussi à ses possibilités de métamorphose.

La « restlessness » caractéristique du récit de la route prend ainsi un autre sens dans un contexte de menace constante. *Heroes of the Frontier* déroule d'ailleurs cette évolution progressive du sens, depuis l'errance insouciant du début du roman jusqu'à l'agitation paniquée dans laquelle il se termine, alors que Josie Paul et Ana courent dans tous les sens en pleine montagne au milieu d'un orage pour éviter d'être frappés par la foudre. Tout se passe comme si, en augmentant progressivement l'atmosphère d'angoisse régnant dans le monde, Eggers mettait à l'épreuve la dialectique américaine de la mobilité : la liberté et l'errance rebelle du *road novel* cèdent ainsi peu à peu la place à une mobilité et à une dépossession forcées dans une insécurité grandissante. La route évolue de l'illusion de l'espace-temps d'une quête identitaire libre de toute responsabilité à l'espace-temps du déracinement et de l'extrême précarité lorsque Josie et ses

enfants se retrouvent à dormir dans un gymnase, nourris à la soupe populaire, toutes leurs affaires ayant brûlé avec le camping-car. Le contexte apocalyptique permet ici selon moi de souligner la dimension bourgeoise du *road novel* et du *road movie* (et de suggérer implicitement en même temps ses restrictions raciales et sexistes ; voir (Do Huu 2022)³) en demandant *pour qui et à quelles conditions* la route est l'espace de la liberté. La route post-apocalyptique est l'espace d'une menace bien plus que d'une liberté, et la *restlessness* s'y transforme en paranoïa. La quête identitaire du héros classique de la route se trouve aussi transformée en quête existentielle sur l'éthique de la survie : qui fait partie des « good guys », qui mérite de vivre, d'être aidé ? Qui ai-je le droit de tuer pour protéger mon enfant ? Puis-je le protéger à n'importe-quel prix – quitte à devoir le tuer pour lui éviter d'être « violé et dévoré », comme le père s'en fait le serment dans *The Road* ?

1.C. Esthétique crépusculaire

Le décor post-apocalyptique amène également des changements esthétiques dans le récit de la route. L'iconographie de la route elle-même et des paysages ouverts, sauvages et à dominante horizontale, qui est constitutive de l'esthétique du *road movie* selon Walter Moser (2008 : 22) est ainsi altérée. On a vu que *Heroes of the Frontier* dépeint l'Alaska étouffée par la fumée des feux, catastrophe imminente toujours signalée dans les descriptions des paysages sauvages. Les routes, quant à elles, sont bien souvent fermées ou barrées. Le film *The Road* de John Hillcoat joue avec cette iconographie post-apocalyptique de la route, en revisitant des plans caractéristiques du *road movie* à la sauce post-apocalyptique : les routes tombent en ruines, les arbres morts s'écroulent sur les voyageurs, et la carte colorée d'une marque de gasoil semble bien plus futile, vestige d'un monde à jamais disparu qu'elle superpose vainement au paysage où circulent le père et le fils, sans parvenir à le réenchanter.

Champ et contrechamp à 1:16:32

3 Et Sue Vice, *Introducing Bakhtin*, Manchester, Manchester University Press, 1997 p. 210



La mer, bien bleue sur la carte, est désespérément grise lorsque le père et son fils la voient enfin :

« Out there was the gray beach with the slow combers rolling dull and leaden and the distant sound of it. Like the desolation of some alien sea breaking on the shores of a world unheard of. Out on the tidal flats lay a tanker half careened. Beyond that the ocean vast and cold and shifting heavily like a slowly heaving vat of slag and then the gray squall line of ash. He looked at the boy. He could see the disappointment in his face. I'm sorry it's not blue, he said. That's okay, said the boy. » (*The Road* : 215)

Le site film-locations signale par ailleurs que la scène de traversée d'une ville en ruine (47:10) a été filmée à la Nouvelle-Orléans, dans une partie de la ville qui avait été ravagée par l'ouragan Katrina et qui en portait encore les stigmates. Cette glaçante économie d'effets spéciaux rapproche *The Road* de *Heroes of the Frontier* en distillant l'idée que l'apocalypse n'appartient au futur ni à la science-fiction, mais au présent.



The Road (47:29)

Moser signale aussi, dans l'iconographie caractéristique du *road movie*, celle du véhicule à moteur transportant des êtres humains – automobile, bus, moto, camion, les possibilités sont nombreuses. Laderman a souligné l'importance du développement des transports motorisés conjointement à celle du cinéma américain (*Driving visions* : 44) ; Brasebin a étudié la mise en scène du passage des chevaux du western et aux motos d'*Easy Rider* (2013 : 290-294). Les personnages de *Heroes of the Frontier* voyagent ainsi, j'en ai parlé plus haut, dans un camping-car dont les traits sont cependant grotesques, et qu'ils quittent dès qu'ils peuvent pour dormir ailleurs. Les routards de *The Road* et *Light of my Life* voyagent eux en revanche majoritairement à pied. Le monde post-apocalyptique n'est cependant pas vidé de véhicules à moteur. L'un des premiers qui apparaît dans le film de John Hillcoat (*12:40*) est un camion chargé d'hommes en



armes, visuellement très proche de l'esthétique du *Mad Max* de George Miller (1979).

Les véhicules sont donc marqués comme menaçants, instruments des survivants-conquérants, cannibales, violeurs, meurtriers. Si l'iconographie du véhicule à moteur est présente dans *The Road*, jusqu'à la quête perpétuelle du fuel qui fait encore une fois écho à *Mad Max* (mais aussi à l'épuisement actuel des ressources fossiles). Les véhicules sont finalement vidées de leur dimension *motrices* – presque toutes les voitures à l'écran dans *The Road* sont immobilisées, abandonnées sur le bord de la route (iconographie classique du film post-apocalyptique qu'on retrouve dans *I am Legend*, *War of the Worlds*, etc.). Elles ne sont plus motrices du déplacement mais font figure d'abris provisoires : le père et son fils dorment dans l'habitacle d'une voiture juste avant l'arrivée du gang au camion ; ils dorment aussi dans la cabine d'un semi-remorque immobilisé sur un pont lorsqu'ils traversent la grande ville. De même, *Light of my Life* n'insiste pas sur la motricité gagnée par le vol de la voiture, mais sur l'ambivalence la sécurité que

procure l'habitacle de la voiture, devenue un chronotope en elle-même. Rag est recroquevillée sur la banquette arrière de la voiture, enfouie sous les couvertures, tandis qu'on entend le jeune homme en *voice-over* expliquer que dans le camp où il vit se trouvent des « females » enfermées un bunker. Le père ruse alors pour lui voler le véhicule, et Rag et lui s'y retrouvent seuls ; ils y dorment un peu plus tard, garés dans la neige, et le plan s'apparente aux plans filmés sous leur tente, et Rag demande à son père ce qu'est un bunker (« it's a kind of shelter », répond-il). Face au bunker, abri survivaliste par excellence ici détournée en prison où les femmes sont élevées comme du bétail, la voiture fait figure d'abri de fortune bien plus sûr, et de vestige d'un autre temps. La « capsule spatio-temporelle » du véhicule (Brasebin 2013 : 161) a perdu sa vélocité caractéristique pour devenir une cachette immobilisée hors de la marche d'un monde qui court à sa perte.



Comparaison sommeil dans l'habitacle entre The Road et Light of my Life

L'esthétique du road novel/road movie est donc reprise mais tordue pour lui faire dire autre chose (ce que Hutcheon appelle la parodie). S'agit-il alors de dire que ni le *road trip*, ni la forme du récit de la route n'ont de sens dans un monde post-apocalyptique ? Assiste-t-on au crépuscule du *road movie* comme on a pu parler dans les années 50 de crépuscule du western ? Un des derniers traits caractéristiques du récit de la route, son héros, permet d'envisager une autre perspective.

1.D. Le routard post-apocalyptique... et ses enfants

Un des traits caractéristiques du récit de la route est le moment de la vie sur lequel se concentre le récit : le héros n'est pas un adolescent comme dans d'autres récits d'errance (le *picaro*) ; c'est

un homme ou une femme plus mûr.e, qui vit un moment de crise et de remise en question. Dans les 3 récits que j'étudie ici, cette **maturité est poussée jusqu'à la parentalité** : le protagoniste est un père ou une mère, seul.e avec son ou ses enfants. Le parent reste le protagoniste au sens où c'est la focalisation de l'adulte qui domine le récit, tout comme ce sont les décisions de l'adulte qui dictent le parcours spatial sur la route, mais il s'agit bien d'un **duo ou trio de voyageurs – marqué par un manque, celui du deuxième parent**. La défection de l'autre parent constitue un trait commun aux 3 récits : la mère du Garçon s'est suicidée dans TR ; le mari de Josie, Carl, l'a quittée et ne prend plus de nouvelles de ses enfants (sauf quand ça l'arrange) dans HTF ; la mère de Rag est décédée dans LOML – ce qui n'a rien d'un abandon volontaire, mais son mari ne s'en sent pas moins abandonné par elle (citer).

La parentalité est un trait récurrent dans les films post-apocalyptiques, parce qu'elle offre la dernière quête possible dans un monde déchu, celle de protéger ses enfants – elle est en revanche rarissime dans les récits de la route, dont les héros sont des fils et des filles, pas des pères et des mères. Cette hybridation n'est donc pas anodine : elle force à repenser les codes égocentriques du *road movie* et du *road novel* pour faire face à une crise dans lequel le protagoniste adulte n'est plus le seul impliqué. La parentalité crée une tension entre deux temporalités que la route conjugue : celle d'un passé avec le lequel le héros de la route cherche souvent à se réconcilier (cf. flashbacks) et celle d'un futur incertain, mais dont l'adulte est responsable – car c'est ce futur qu'il doit **transmettre** à son/ses enfants. (pour le dire comme Brasebin, la parentalité reconfigure le chronotope de la route, la façon dont l'espace de la route articule le temps).
[TRANS]

2. La route post-apocalyptique et la construction du récit

Cette transformation du chronotope de la route dans le contexte post-apocalyptique est transposable sur le plan métatextuel. Si le récit de la route « classique » multiplie bien souvent les références à des hypotextes (picaresque, western, Kerouac, etc.) et s'inscrit dans une conscience postmoderne de son héritage littéraire, ici, par la figure allégorique du parent comme instance narrative, le récit lui-même devient le légataire, le responsable d'un héritage littéraire à transmettre.

2.A Mémoire littéraire du voyage sur la route dans ces récits (hypotextes)

J'ai abordé plus haut la fonction du chronotope de la route comme articulation d'un récit national américain. L'intertextualité avec une littérature américaine de la route est bien présente chez McCarthy, Affleck et Eggers ; le motif de la route s'y rapproche d'une mythologie.

McCarthy est célèbre pour ses explorations du western dans la *Border Trilogy*, *No Country for Old Men* ou encore *Blood Meridian*. Il reprend dans *The Road* des thématiques caractéristiques du western comme le bivouac autour du feu, couplées avec une dialectique issue de la *wilderness literature* (par ex. chez Jack London) consistant à expliquer comment les voyageurs font chaque chose : construisent un feu, ce qu'ils ramassent, ce qu'ils mangent, etc. Eggers s'inscrit également, dès son titre, dans cet héritage de la littérature pionnière et de l'Alaska comme « *last frontier* ». Il multiplie en même temps les références à l'imaginaire de la route déployé par le *road novel* depuis Kerouac. Affleck avoue quant à lui dans une interview avoir voulu faire « a parent-child story, a house in the woods movie, and a post-apocalyptic movie » (*Screenwriting Magazine*, August 5 2019) ; le film multiplie ainsi les références aux récits de survie : la référence biblique de l'histoire de la variante de l'arche de Noé par laquelle s'ouvre le film ; les thématiques de la préparation (le sac à dos, le point de rendez-vous, les repères, les répétitions, etc. // le récent film québécois *Jusqu'au déclin* (Laliberté, 2020)) ; mais aussi les échos à *The Road*, comme le jouet en forme de pingouin ou cet échange entre le père et sa fille « I kinda like it just you and me » qui rappelle celle-ci du début de *The Road*, « each the other's world entire » (6).

La « mythologie de la route » est donc bien référencée dans les trois récits, mêlée à un imaginaire de la survie. Mais est-elle convoquée dans le but d'articuler et de transmettre un récit national ou une mémoire collective américains ?

La mythologie de la route est, dans les trois récits, précisément une *mythologie*. C'est par le truchement de la fable ou de l'allégorie qu'elle s'énonce, de l'arche de Noé au conte qui fait de l'Homme et du Garçon des « porteurs de feu ». La route mythique ainsi articulée n'est alors plus un chronotope, mais bien un mythe. Autrement dit, l'imaginaire de la route hérité de la tradition littéraire américaine ne sert pas à construire l'espace-temps des récits, il fonctionne simplement comme une référence devenue inopérante, insignifiante. Ainsi de la figure de Smokey the Bear, allégorie du héros américain censée représenter la responsabilité collective face aux incendies, parodiée (Josie imagine un rapport sexuel avec Smokey) et désavouée (« if not you, then who ? » « us ? »). La mythologie du récit de la route ne permet plus d'articuler et de transmettre un récit national et une mémoire collective américains. L'association entre l'espace de la route, l'histoire américaine et l'idéologie nationale dysfonctionne – comme si le chronotope de la route ne parvenait plus à dire l'histoire américaine.

2.B Une apocalypse de l'Histoire? Chronotope de la route et articulation des temporalités *(mise en échec du chronotope de la route comme chronotope du récit intime+national)*

La mythologie de la route est forcément *historicisée* par le **post**-apocalyptique : le récit post-apocalyptique de la route est-il alors forcément un post-récit de la route ? S'agit-il d'atomiser le genre littéraire emblématique de l'Amérique en même temps que sa société ? L'apocalypse écologique, sanitaire, sociale ou intime reflète-t-elle la fin d'un genre littéraire et la fin du motif de la route – voire la fin du récit national américain ? Lyotard définit en effet la postmodernité comme la fin des grands récits.

A ce stade de notre réflexion, on est autorisé à envisager la mise en échec du chronotope de la route comme une mise en échec du récit national américain. Le contexte post-apocalyptique est d'ailleurs celui d'une chute des instances socio-politiques du pays (par exemple les écoles dans *Light of my Life*), donc des instances narratives de l'histoire américaine. Ainsi, le roman de McCarthy n'aborde que très peu la catastrophe qui s'est produite (au contraire du film de Hillcoat, sans doute pour des raisons hollywoodiennes) ; la critique à propos du roman parle d'un monde « apolitique », mais c'est surtout d'un monde anhistorique dont il est finalement question.

Les seules marques d'historicité sont les traces du capitalisme et de la société de consommation : la canette de Coca, les boîtes de conserve, le caddie de supermarché devenu le réservoir de leur survie. Le capitalisme américain est représenté non pas comme la cause de l'apocalypse mais comme le paradigme de la survie, comme le montre l'analyse du champ/contrechamp ci-dessous.



On a vu que le chronotope route permet de matérialiser l'espace-temps selon une ligne spatiale et temporelle que Bakhtine appelle le « chemin de vie » : le passé est la route derrière, futur est la route devant. Or, dans le champ/contrechamp ci-dessus, alors que la survie au présent est contenue dans le caddie, le passé est vide et désolée alors que le futur est placé sous l'égide d'un panneau publicitaire indiquant un resort à la prochaine sortie de l'autoroute, tagué par une citation de l'Ancien Testament « Behold the valley of slaughter » Jeremiah 19:6, figurant un capitalisme réapproprié, mais pas disparu. Et effectivement, ces bandes de cannibales qui survivent par la prédation organisée et asservissent les plus faibles pour en faire un capital (cf. le ventre des femmes chez Vergès), ne sont-elles pas les héritières du capitalisme néolibéral ? Alors, pour reprendre l'expression de Žižek et Jameson, *The Road* montre que “it is easier to imagine the end of the world than it is to imagine the end of capitalism” (cités par Schleusener 2017 : §14).

C'est non seulement la mémoire collective, mais aussi la mémoire intime qui dysfonctionnent dans les récits. Le Garçon de *The Road* ne se souvient pas bien de sa mère, Rag non plus dans *Light of my Life*, Paul et Ana dans *Heroes of the Frontier* ne voient plus leur père, qui semble les avoir oubliés depuis sa nouvelle vie en Floride, et ne connaissent pas leurs grands-parents

maternels ni l'histoire personnelle de Josie et sa mère adoptive, Sunny. Ce passé revient pourtant régulièrement dans la trame du récit, mais ces revenances font figure de hantise : une vision d'une bouteille qui s'écrase sur son visage, une peur paranoïaque de son ex-mari, le fantôme culpabilisant du jeune Jeremy qu'elle croit avoir envoyé à la mort. L'analepse est aussi une forme de hantise dans les deux films, les flashbacks étant souvent représentés comme des cauchemars de l'adulte, filmés dans une grande tension – comme s'ils ne pouvaient apparaître que quelques secondes à l'écran avant d'être tus de douleur.

Le voyage sur la route ne semble plus capable, après l'apocalypse, de prendre sa forme de voyage mémoriel (Brasebin 2013 : 112-118) ; les différentes temporalités articulées via le chronotope de la route ne parviennent pas à construire un récit national ou intime qui ferait sens.

2.C Le récit de la route raconte-t-il sa propre apocalypse ? (Mise en échec du paradigme de la route)

Peut-on parler alors de récits de la route pris à leur propre piège ?

« McCarthy is ensnared and his hell undone by the paradox that lies at the heart of every story of apocalypse. The only true account of the world after a disaster as nearly complete and as searing as the one McCarthy proposes [...] would be a book of blank pages, white as ash. But to annihilate the world in prose one must simultaneously write it into being. » (Chabon 2007)

Le récit post-apocalyptique est déjà un récit paradoxal, comme le souligne le critique Michael Chabon: si le monde a été annihilé, il ne devrait plus y avoir de récit rien à dire, ni langage pour dire ce rien. Le récit est donc obligé d'inventer une forme de discours de la ruine pour ensuite revenir nier, saper ce discours. On peut interpréter ainsi la prose aride, l'absence de ponctuation, de marques de dialogues, de prénoms dans le roman de McCarthy – une ruine du romanesque qui se retrouve, dans une certaine mesure, dans l'attente interminable de *Light of my Life*, dont la narration construit l'expectative d'un kidnapping et/ou d'un viol qui n'arrivent jamais, ne sont même jamais nommés.

Mais ce paradoxe du récit post-apocalyptique en reflète un autre : celui du récit de la route, de son héritage si lourd à porter et qui impose au roman un programme (errance insouciance, liberté exaltée, redécouverte du passé) qu'il ne parvient plus à remplir. C'est ainsi que je comprends la

parodie annoncée dès le titre de *Heroes of the Frontier* : la forme d'un récit qui s'auto-invalide en permanence. On est tenté de prêter à Josie, errant en quête d'un fantôme daté (d'un fantôme) de l'Alaska, la phrase de Michaux dans *Ecuador* : « Mais où est-il donc, ce voyage ? » (Michaux 1998, I:144):

« But where was the Alaska of magic and clarity ? This place was choked with the haze of a dozen forest fires, spread around the state like a prison break, and it was not majestic, no, not yet. All they'd seen so far was cluttered and tough. They'd seen seaplanes. They'd seen hundreds of homes for sale. They'd seen a roadside ad for a tree farm looking for a buyer. They'd seen another RV, not unlike theirs, parked of the side of the road, under a high sheer mountain wall. The mother of the family was squatting on the side of the road. They'd seen lacquered log cabin homes. They'd seen a convenience store also made of lacquered logs, a T-shirt that said Don't blame me. I voted for the American.

So where were the heroes ? » (HF : 5)

Dès l'entrée du roman, l'Alaska que Josie poursuit est bien présentée ainsi : une chimère. L'énumération résumant leur premier jour de voyage liste les attributs de l'Alaska, mais décevants : les paysages sont étouffés de fumée, l'économie locale est ravagée par l'inflation, les cabanes en rondins sont vernies, comme pour se signaler en tant qu'attractions touristiques, et vendent d'ailleurs des souvenirs locaux de mauvais goût ; les autres voyageurs n'ont rien de romanesque. Josie s'insurgera plus tard devant les RV parks à 80\$ la nuit, un peu loin des bivouac sauvages à la *Into the Wild* (qui sont interdits). Dès le chapitre VII elle invente, pour raconter son histoire, une comédie musicale : *Disappointed : The Musical* dont le concept reposerait sur le fait de décevoir constamment les attentes du spectateur.

Au fur et à mesure de ces mises en échecs du récit de la route et de son paradigme, au rythme des cauchemars et des déceptions se tissent pourtant trois voyages et trois récits. Si le chronotope de la route ne dit ni la conquête, ni l'errance sublimée, ni un récit épique de la nation américaine, il articule cependant passé, présent et futur le long de l'espace linéaire de la route, au moyen d'un trait qui lui vient tout droit du récit picaresque : la multiplication des histoires insérées.

3. Transmissions : des histoires de route

3.A Des « road stories » (histoires de route)

« The son copes with the imperfectly understood and erratically imparted legacy of the past that he bears on his thin shoulders, attempting to reconcile the stories that his father tells him with what is around him, to square the entire vanished culture and civilization implied by every word of American English that he speaks with the “cauterized terrain” of the unhistoried world he has inherited. »

Chabon décrit une tâche poétique et historiographique du Garçon dans *The Road*: reconstruire son héritage à partir d'un monde « déshistoricisé » et des histoires que lui raconte son père. La plus récurrente d'entre elles est sans doute cette fable qui fait d'eux des « porteurs de feu ». Fable de la survie, elle fait écho au conte par lequel commence *Light of my Life* : durant un plan continu de 12mn, le père raconte à sa fille une histoire qui reprend celle de l'arche de Noé. Les deux films comptent ainsi plusieurs moments de conte ou de lecture à voix haute. L'héroïne du roman de Dave Eggers doit inventer, pour son fils, des histoires qui réparent les injustices du monde : l'histoire de « l'Underground Railroad » pour les chats errants auquel participe leur maison ; l'histoire du chalet où dorment les chiens errants la nuit, construit pour eux par les rangers. Dans la diégèse, ces fictions rassurent Paul et le Garçon, leur redonnent de l'espoir et donc un sens de l'avenir. Sur le plan métadiégétique, les histoires de Josie doublent le récit de la route d'autres histoires qui y font entrer ceux qui en sont traditionnellement exclus : l'Underground Railroad évoque les *slave narratives* et l'abri pour les chiens errants rappelle les structures d'accueil pour les sans-abri – écho au gymnase où dormiront Paul, Ana et Josie après l'incendie du Château avec d'autres réfugiés des feux. Mais les esclaves en fuite à travers les États-Unis ou les sans-abris, réfugiés et migrants ne sont pas des héros traditionnels des récits de la route, et leurs récits de voyage ne sont pas souvent archivés comme des « récits de la route ». En ramenant ceux qui en sont exclus, y compris les animaux, dans le chronotope de la route, les histoires de Josie reconstruisent une autre mémoire collective de la route américaine qu'elle transmet à ses enfants.

C'est en même temps son histoire intime et leur histoire familiale qui se réarticule le long de la route, grâce à la fiction. Malgré les analepses régulières, le roman hésite avant d'aborder enfin le drame de l'enfance de Josie : ses deux parents, impliqués dans une affaire de surdosages de

médicaments et de suicides massifs des patients de l'hôpital pour vétérans où ils travaillaient, surnommé Candyland, licenciés, devenus eux-mêmes drogués, et dont elle s'émancipe à quatorze ans pour vivre chez Sunny, une dentiste qui recueille les jeunes filles errantes comme elle. Ce n'est qu'encore plus tard qu'on apprend le drame de sa vie d'adulte : ce jeune homme, Jeremy, un patient, baby-sitter occasionnel, qu'elle encourage à s'engager dans l'armée et partir en Afghanistan, où il est tué. Dans une tentative de donner du sens aux horreurs qui peuplent sa mémoire, Josie invente des comédies musicales, drôles, grotesques, tristes, satires grinçantes du monde qu'elle ne veut pas transmettre à ses enfants. La théâtralité s'invite ainsi sur la route, comme dans *Le roman comique* de Scarron et sa troupe de comédiens errants. C'est finalement la musique qui permet à Josie « d'articuler le chaos en elle » (HTF : 348).

Grâce aux contes, aux comédies musicales, aux mises en scène et à la musique, Eggers trace des tangentes narratives parallèles à la route. Si ces autres formes de récit parodient le récit de la route, elles donnent aussi un indice de lecture en suggérant l'éclatement des instances de narration et la multiplicité des récits et des narrateurs possibles. C'est ainsi qu'à la fin de *Light of my Life*, Rag reprend l'histoire contée par son père au début en faisant du personnage féminin le protagoniste et en lui donnant une autre fin et un autre sens. Le spectateur est ainsi appelé à contre-focaliser le point de vue dominant dans la narration.

3.B. Ghost stories. Les spectres de la route

Dans son introduction à *Beyond Armageddon*, un recueil de nouvelles post-apocalyptiques, Walter M. Miller Jr. suggère que la caractéristique principale des récits post-apocalyptiques est le fait que ses héros soient hantés par les fantômes du monde disparu, hantise qui transforme leur voyage en passage en Enfer, à la manière de l'épopée (Miller cité par Chabon, 2007). *The Road*, *Light of my Life* et *Heroes of the Frontier* sont en effet tous trois habités par « *the constant haunting of the protagonist by the ghosts of his own and our collective American past* » (Chabon 2007). La culpabilité du parent abandonnant son enfant fait écho à la culpabilité d'un pays qui abandonne ses habitants, envoie ses jeunes mourir à l'autre bout du monde et drogue ses vétérans à l'hôpital psychiatrique. Mais dans le même temps, les fantômes qui peuplent la route sont porteurs d'autres récits qui accompagnent les voyageurs en silence et se tissent au récit de la route (voir Huggan 2014). Comme les histoires que Josie raconte à Paul, ils font entrer dans le chronotope de la route d'autres temporalités, spectrales et silencieuses, et d'autres focalisations –

et c'est peut-être seulement à cette condition que peut s'énoncer « *[their] own and our collective American past* ».

Ce récit silencieux qui double la narration de l'adulte, c'est bien sûr celui de l'enfant. Celui des enfants, qui n'est jamais énoncé excepté lorsque Rag reprend la fable de son père à la fin de *Light of my Life*, convertissant une histoire de paranoïa et de survie en récit d'aventure et de créativité dont la femme est l'agent principal. Mais comme elle, même sans un mot, Paul, Ana, et le Garçon deviennent dépositaire d'une **autre histoire de route** (*road story*) qui ne rentre pas dans l'ordre du *road novel* et du *road movie* sinon par une polyphonie muette : le regard de Paul, les questions d'Ana, les « okay » du Garçon. La figure de l'enfant acquiert ainsi une grande puissance littéraire : certes, elle symbolise la possibilité d'une renaissance et d'un futur post-apocalyptique – mais surtout elle introduit dans le récit post-apocalyptique de la route, pris à son propre piège, un tiers-espace. Les enfants incarnent ces autres du récit – autres points de vue, autres existences, autres histoires et autres narrateurs de l'histoire, autres *imaginaires de la route*. Ainsi, le récit post-apocalyptique de la route n'atomise-t-il le monde et le récit que pour les réinventer selon une modalité plus inclusive et plus éthique.

Conclusion

On parle depuis le début des années 2000 de « mobility turn » dans les sciences sociales. Schleusener (2017 : §10) dit que le « *global capitalism* » se caractérise comme l'ère de la mobilité imposée à toutes et tous, sous différentes formes (incluant alors tourisme de masse, aventures extrêmes, mobilité dans l'espace mais aussi migrations, réfugiés climatiques, etc. « global mobilities » d'Anderson).

Mais le récit de la route n'est pas le roman de toutes les mobilités. C'est le roman d'un mythe de la mobilité, héritier d'une idéologie de conquête, d'appropriation et d'une conception blanche, masculine et bourgeoise de la liberté. Ce mythe de la « mobilité pour tous », déjà craquelé par les perspectives afro-américaines, native américaines, féministes et queer sur le récit de la route, a finalement achevé de s'effondrer lorsqu'en 2020 le monde occidental s'est soudain vu priver de son droit à la mobilité. L'engouement général pour la « vanlife » qui a suivi n'est pas parvenu à ressusciter ce mythe sans s'auto-asphyxier : en témoignent l'omniprésence des panneaux « no

overnight parking » et « fee area » le long des routes américaines, la loterie pour entrer à Yosemite, les state parks à 200 dollars la nuit et feux de forêts qui dévastent l'Ouest américain de l'ex-Frontière et en barrent les routes pendant des mois... est-ce la **fin du mythe américain du road trip** ?

C'est à cette question que se confronte directement le roman *Heroes of the frontier* de Eggers. Les deux autres œuvres que j'ai étudiées ici, *The Road* et *Light of my Life*, vont plus loin en se demandant si ce n'est pas la **fin du mythe de la société américaine** (du capitalisme et du néolibéralisme comme grands récits) – et donc la fin du monde (occidentalisé/globalisé). Ces récits post-apocalyptiques prennent pourtant la forme du *road novel* ou du *road movie* comme beaucoup d'autres avant eux (par ex. *The Stand*, *Mad Max* mais aussi *Zombieland : Doubletap* ou la série *The Last of Us* produite par Amazon). Ces films et romans mettent en scène l'apocalypse du mythe américain de la route – en même temps qu'ils le réinventent, dans une Amérique en ruines, comme une des manières encore possibles de raconter des histoires.

La critique s'est beaucoup interrogée sur la fin de *The Road* sur une note d'espoir à laquelle le reste du roman nous empêche de croire totalement. **Cette transmission de l'espoir dans une humanité renaissant de ses cendres** m'amène à une hypothèse légèrement différente de mon postulat de départ. **Si le road novel et le road movie sont une forme privilégiée du récit post-apocalyptique, ce n'est pas uniquement à l'effet d'atomiser la société américaine et son chronotope emblématique en même temps.** C'est aussi parce que la mythologie de la route et sa mémoire littéraire sont capables de raconter l'apocalypse et de lui donner sens. Cette question du sens (sens du motif culturel et idéologique de la route, sens de la mobilité, sens de la société) est mise au centre des romans et films par la présence des enfants. Compagnons, témoins, poseurs de questions existentielles, dépositaires de ce que leur lèguent les adultes, les enfants incarnent une exigence de lecture des textes et des films à l'aune **du sens de ce qui leur est transmis**. La présence du Garçon, de Paul, d'Ana et de Rag et interdit le nihilisme et impose au lecteur et au spectateur une **exigence éthique**. Ce que proposent ces *road novels* et *road movies* contemporains alors c'est bien **une éthique de la fiction comme (seul moyen) de transmettre les histoires et la mémoire d'une génération à l'autre.**