



**HAL**  
open science

**Corps (é)conduits : La construction d'un  
regard-machine dans Crash (1996)  
et Cosmopolis (2012) de David Cronenberg**  
Guilhem Billaudel

► **To cite this version:**

Guilhem Billaudel. Corps (é)conduits : La construction d'un regard-machine dans Crash (1996) et Cosmopolis (2012) de David Cronenberg. Sillages Critiques, 2023, Body building, (dé)construire le corps en littérature, 34, 10.4000/sillagescritiques.14492 . hal-04486108

**HAL Id: hal-04486108**

**<https://hal.science/hal-04486108v1>**

Submitted on 30 Dec 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.

Copyright

## « Corps (é)conduits : La construction d'un regard-machine dans *Crash* (1996) et *Cosmopolis* (2012) de David Cronenberg »

Guilhem Billaudel

Université Paul Valéry Montpellier 3

RIRRa21

« Il faudrait [dans *Crash*] distinguer deux points de vues : celui des personnages [...] et celui du spectateur » écrit Paul-Marie Battestini dans son ouvrage sur le film de David Cronenberg. On peut néanmoins s'interroger sur une troisième perspective, qui serait celle des voitures au centre de ce film comme de *Cosmopolis*, du même auteur, essentielles et proches de devenir des personnages en elles-mêmes. Cet article s'applique ainsi à observer la place variable des véhicules dans les rapports charnels et affectifs qui se déploient au sein des films *Crash* et *Cosmopolis* de David Cronenberg. Il ne s'agit pas pour autant de considérer *Crash* et *Cosmopolis* comme des exceptions dans l'histoire du cinéma nord-américain, ni même au sein-même de l'œuvre de Cronenberg : le phénomène d'attachement, de dépendance et d'érotisme qui se donne à voir ici est l'aboutissement d'une histoire du cinéma qui a donné à la voiture une place toujours plus complexe et prépondérante, en lien avec sa fétichisation dans la culture occidentale. Qu'il s'agisse pour Cronenberg de narrer la quête de l'accident parfait d'un groupe de fétichistes fin de siècle, ou la dissolution physique et mentale d'un *trader* reclus dans sa limousine, la voiture dépasse toujours son statut de décor ou de moyen de mise en mouvement pour les personnages : tantôt engin de mort, tantôt verre grossissant, cercueil en puissance ou berceau métaphorique, elle est un personnage à part entière au sein d'œuvres centrées sur le désir et ses variations. Il s'agit donc d'étudier, au-delà des binarismes plaisir/douleur ou protection/destruction, la manière dont les deux films incarnent une volonté chez Cronenberg d'explorer, davantage qu'une « nouvelle chair », une bascule de perspective à la faveur du point de vue des machines elles-mêmes.

### Mots-clés

cinéma, corps, machine, désir, voitures, destruction, Hollywood, capital, genre

### “Bodies Turned On and Turned Away: The building of a machinic point-of-view in David Cronenberg's *Crash* (1996) and *Cosmopolis* (2012)”

“It is necessary to identify two point of views [in *Crash*] : that of the characters [...] and that of the audience”, Paul-Marie Battestini writes in his work on David Cronenberg's film. It may nevertheless be fruitful to question the possibility of a third perspective, that of the cars on which *Crash* and *Cosmopolis* focus, inasmuch as they are essential and close to being actual characters. This article attempts to observe the changing status of vehicles within the carnal, economic and affective relations displayed in the two films. *Crash* et *Cosmopolis* shall not, however, be apprehended as exceptions, neither in relation to North-American film history nor to Cronenberg's work itself. Attachment, dependency and eroticism as represented here are but the outcome of the way film history has given an increasingly complex and central focus to the car, paralleling its ever-growing fetishization within Western culture. When narrating the quest for the perfect car-crash in a group of fin de siècle fetishists or the physical and mental dissolution of a trader locked in his limousine, Cronenberg always makes the car become more than a prop or a means of transportation. A death machine, a magnifying glass, a coffin-to-be or a metaphorical cradle, it is the true the protagonist of works focusing on

desire and its variations. Beyond the pleasure/pain and protection/destruction binaries, it is therefore essential to question the way Cronenberg explores the possibility of a focal shift, from the “new flesh” to a machine-centered perspective.

### **Keywords**

film, body, machine, desire, cars, destruction, Hollywood, capital, gender

Guilhem Billaudel est agrégé d'anglais et doctorant en études cinématographiques à l'Université Paul Valéry Montpellier 3, où il enseigne l'anglais du cinéma et la traduction. Il est l'auteur d'un mémoire de M1 sur le sexe et la voiture dans le cinéma de David Cronenberg, dirigé par Mehdi Achouche. Son mémoire de M2, sous la direction de David Roche, se consacre ensuite à la filiation dans *Interstellar* (Christopher Nolan, 2014) et *Ad Astra* (James Gray, 2019). Sa thèse, entamée en septembre 2021 et toujours sous la direction de David Roche, a pour sujet d'étude la tension entre intime et spectaculaire dans le cinéma d'exploration spatiale contemporain, à travers un corpus composé des films *Gravity* (Alfonso Cuarón, 2013), *Interstellar*, *Seul sur Mars* (Ridley Scott, 2015), *Premier contact* (Denis Villeneuve, 2016), *First Man – Le premier homme sur la Lune* (Damien Chazelle, 2018), *High Life* (Claire Denis, 2018) et *Ad Astra*. Ce travail de recherche l'a amené à communiquer sur le rapport entre coupe cinématographique et faille spatiale dans les films de Cuarón et de Nolan au congrès 2022 de la SAES (Société des Anglicistes de l'Enseignement Supérieur). Il a plus récemment proposé une étude de la corruption des corps dans le voyage spatial lors du congrès 2022 de la SERCIA (Société pour l'Enseignement et la Recherche du Cinéma Anglophone).

### **Introduction**

Le dernier film de la cinéaste française Alice Winocour, *Revoir Paris*, présente *a priori* peu de rapports avec la filmographie de David Cronenberg. Ce mélodrame centré sur la reconstruction post-traumatique de Mia (Virgine Efira), survivante des attentats de 2015 à Paris, est en effet davantage un récit psychologique qu'une exploration physique et corporelle du parcours de son héroïne. Dans sa critique du film parue sur *AOC*, Raphaëlle Pireyre esquisse pourtant un rapprochement, à travers la prothèse au tibia et les cicatrices d'un autre personnage de rescapé, Thomas (Benoît Magimel), avec *Crash*, sorti en 1996, dans lequel Gabrielle (Rosanna Arquette) porte de fait un instrument médical similaire à celui de Thomas, suite à un accident de la route. Si les circonstances qui réunissent Mia et Thomas diffèrent en tous points des accidents qui jalonnent le film de Cronenberg, le film de Winocour explicite une idée qui parcourt tout *Crash*, à savoir la représentation du corps comme mémoire organique de différents chocs avec la machine, et l'intimité privilégiée qui peut rassembler des êtres aux meurtrissures similaires. Cette intimité de la cicatrice est cependant chez Cronenberg le témoignage d'une relation intense avec la voiture, qui dépasse la douleur seule et se mêle de sensualité voire de sexualité, idée que le cinéaste poursuit et approfondit douze ans plus tard dans son huis-clos en limousine *Cosmopolis*.

L'exploration du lien entre corps et machine n'est bien sûr pas propre à ces deux films. Elle infuse le cinéma de Cronenberg, depuis ses premiers films confidentiels, jusqu'à son dernier opus en date *Les crimes du Futur* (2022). On trouve chez le cinéaste plusieurs types de machines : des téléporteurs (dans *La Mouche*, 1986), des instruments d'obstétrique (dans

*Faux-Semblants*, 1989), des écrans de télévision (dans *Vidéodrome*, 1983), des manettes de jeux vidéo branchées sur les corps (dans *eXistenZ*, 1999), et des voitures donc, de *Crash* à *Cosmopolis*. Ces deux derniers films s'inscrivent à ce titre dans la droite lignée du reste de l'œuvre cronenbergienne. *Crash* a pourtant su marquer une forme de rupture au sein de cette dernière par sa prise de distance avec le genre du fantastique et/ou de l'horreur. Guy Astic, dans sa conférence « Sous la surface », l'identifie comme l'un des films du cinéaste qui ne serait pas, à l'inverse de beaucoup d'autres, « protégés par le genre » (Astic, 2014, 01'05''00'''''). Si une telle démarche avait déjà été amorcée avec *M. Butterfly* en 1991, plusieurs chercheurs, de Marie Heyd à Mikita Brotzman, ont pu relever que *Crash* prolongeait de manière radicale un geste d'épuration esquissé cinq ans plus tôt. Sara Eddleman parle quant à elle d'un « tournant postmoderne » (Eddleman, 2009, 2) dans l'œuvre du cinéaste, qui débiterait en 1996 et désignerait donc le film comme un point de non-retour. Elle impute cette mutation, entre autres, à l'absence de machines futuristes ou surnaturelles : il s'agit ici au contraire de placer au centre du film des voitures, soit une machine des plus quotidiennes dans un contexte nord-américain, au milieu des années 1990. C'est en cela que *Cosmopolis*, bien que plus tardif, nous apparaît comme une prolongation logique du film qui, seize ans plus tard, permet de constater en quoi ce « tournant » a permis à son auteur de radicaliser son geste jusqu'à une possible inversion des perspectives, où ce que l'on pourrait qualifier de point de vue machinique serait venu s'ajouter à l'hybridation qui parcourait déjà son œuvre auparavant.

Les deux films ont en commun de nous plonger au cœur de microcosmes précis, caractérisés par leur relation singulière à l'objet voiture. Dans *Crash*, l'intrigue se concentre d'abord sur le réalisateur de télévision James Ballard (James Spader) et son épouse Catherine (Debra Kara Unger), avant de l'immerger dans un groupe de personnes occupées à reconstituer des accidents de la route, mené par le charismatique Vaughan (Elias Koteas). Dans *Cosmopolis*, le jeune *trader* Eric Packer (Robert Pattinson) est un épitome de l'élite financière de Wall Street, qui passe ses journées à surveiller le cours du marché depuis l'arrière de sa limousine capitonnée alors qu'à l'extérieur, une révolte populaire gagne les rues. Ces deux personnages, partie intégrante d'une forme de corporation (la création audiovisuelle dans *Crash*, la haute finance dans *Cosmopolis*), vont donc se voir confrontés à des groupes alternatifs, plus ou moins menaçants, plus ou moins adverses. Dans leur récit, les films orchestrent la rencontre entre des corps opposés et promettent ainsi une forme de confrontation avec la voiture comme agent de destruction (les accidents de *Crash*) ou de protection (la frontière créée entre Packer et une foule insurgée dans *Cosmopolis*). Les deux films dépassent néanmoins cette binarité, et font des voitures des enjeux de mise en scène au même niveau que les acteurs de chair et de sang : moyens de transport, biens de consommation, les véhicules utilisés par les personnages deviennent ainsi autant de décors pour l'action, d'objets de désir, et, dans un renversement de la hiérarchie entre animé et inanimé, de sujets désirants.

Le rapport possesseur-possédé est interrogé en plusieurs endroits. Les voitures, elles, sont filmées en tant que corps mécaniques à part entière, et non plus seuls réceptacles des corps charnels des acteurs qui s'y installent. Dans des adaptations aux imageries et aux hypotextes pourtant bien distincts (J.G. Ballard pour *Crash*, DeLillo pour *Cosmopolis*), Cronenberg s'ingénie à reconstruire les rapports entre des corps de chair et des carcasses de

métal, dans un geste qui renvoie à la polysémie de l'anglais *body*, utilisé aussi bien pour le corps humain que pour la carrosserie d'un véhicule. Le pouvoir conféré aux véhicules se retrouve jusque dans la gémellité entre les types de machines représentées et l'aspect-même des films. Les vieilles voitures abîmées de *Crash*, aussi bien que les limousines d'une blancheur immaculée et étincelante de *Cosmopolis*, sont de fait ce qui détermine en partie la direction artistique des deux œuvres. L'adaptation de Ballard est ainsi un film au grain marqué, parfois proche d'un film néo-noir, quand celle de DeLillo paraît épouser la lisseur et l'asepsie de ses limousines, de ses plans aux compositions millimétrés aux nappes électroniques du compositeur Howard Shore. C'est ce qui nous amène aussi à considérer la construction ou la (re)construction corporelle comme celle du corps de l'œuvre elle-même.

Les processus de construction, de déconstruction, de destruction ou de reconstruction des corps, qu'ils soient de chair ou d'acier, se jouent donc à plusieurs niveaux dans les deux films. Surtout, ils interviennent dans des relations faites de désirs multiples : désir érotique, puisque l'on fait l'amour dans des voitures et que l'on va jusqu'à faire l'amour *avec* des voitures ; désir mimétique, puisqu'il s'agit parfois de se conformer à l'apparence des véhicules que l'on pense posséder ; désir de mort et/ou d'immortalité enfin, puisque l'on rejoue des morts célèbres en voiture ou que celle-ci permet d'échapper à la mort. Cette complexification des rapports, inscrite au cœur des récits des deux films, invite surtout à envisager l'humain et la voiture non plus comme un possesseur et son objet, mais bien comme deux entités égales, ce que matérialise une mise en scène qui adopte le point de vue de la voiture et pose l'hypothèse d'une perspective que Guy Astic, dans sa conférence de 2014 sur le cinéaste, appelle « mécanocentriste » (00'35''00'''), et ce de manière progressive – au sein de chaque film, autant que d'un film à l'autre.

Nous analyserons donc cette reconstruction du regard en plusieurs temps, à commencer par une étude du rapport de Cronenberg à la voiture et de manière plus précise au regard quasi-fétichiste que lui consacrent les personnages. Nous nous attacherons ensuite à distinguer le réseau que tissent les deux films entre consommation, argent et pouvoir, pour enfin voir en quoi les deux films se complètent dans leur proposition d'un point de vue machinique.

### **La voiture et le regard : construction et déformation d'un fétiche**

L'omniprésence de la voiture aux États-Unis est dépeinte par Julian Smith comme « l'interface homme-machine par excellence ». C'est selon lui « la technologie dans ce qu'elle a de plus invisible, et de plus puissant » (Smith, 1976, 28). On parle de voitures de plus en plus grosses, de plus en plus rutilantes mais qui passent toujours plus inaperçues, objets inévitables aux États-Unis, symbole de richesse, de succès et de liberté. Il s'agit aussi d'un espace individuel, et par là même, intime. C'est un espace privilégié où la jeunesse peut vivre ses premières expériences amoureuses et son éveil à la sexualité, que Cronenberg décrit à Serge Grunberg comme un lieu « à connaître pour profiter d'une intimité contemporaine » (Grunberg, 2000, 9), et développe en ces termes avec Chris Rodley :

« Nous l'avons incorporée. La drôle d'intimité publique qu'elle nous offre. La liberté sexuelle [...] [de cette] chambre ambulante [...] S'il y

avait des couchettes dans le métro, peut-être que les gens auraient davantage envie de le prendre. » (Rodley, 1997, 10)

La voiture permet ainsi la construction d'une intimité, à la fois en extérieur et dans un intérieur recréé. Ce rapport n'est possible que dans des véhicules privés, qui reconstruisent notre appréhension du temps, de l'espace et de la distance et tendent à symboliser le succès ou l'échec personnel de l'individu.

La voiture est alors aussi affaire de taille : un véhicule massif et rutilant peut être le signe d'un réussite socio-économique, là où une voiture plus humble, ou une absence totale de voiture, peut renvoyer à une condition plus modeste. Par extension, si l'on prend en considération l'association de la voiture à une masculinité hégémonique et triomphante, la voiture peut aussi servir de renvoi métonymique aux attributs sexuels de son possesseur. Les dimensions des voitures américaines, qu'il s'agisse des monstres tous terrains voués à traverser le pays de long en large ou des limousines que l'on peut voir arpenter les rues des grandes métropoles, reflètent aussi l'étendue, horizontale et géographique, du pays, tout comme l'élancement vertical des métropoles en question et de leurs gratte-ciels. Il s'agit, davantage encore que de le parcourir, de remplir un territoire et de l'occuper. La présence mécanique devient alors métonymique de la présence humaine. DeLillo met cette idée en avant lorsqu'il parle à Jonathan Romney du « spectacle de voitures énormes, qui tentent de négocier des virages, et de se dégager du boyau d'un embouteillage sans fin » (Romney, 2012, 3). C'est, comme DeLillo l'affirme, ce spectacle qui l'a amené à vouloir écrire *Cosmopolis*. Chez lui comme chez Cronenberg, le remplissage du territoire urbain par les moyens de transport transforme New York et ses avenues en un corps congestionné et ballonné.

Le terme de « boyau » trouve d'ailleurs un écho dans les ouvertures des deux films, de manière plus ou moins littérale. Le plan-séquence qui succède au générique de *Crash* nous immerge dans un hangar peuplé de différents avions, de différentes tailles. Un *travelling* avant sinueux passe entre les engins, sans s'attarder sur chacun d'entre eux. C'est que le détail des appareils pris de manière individuelle importe peu : il s'agit plutôt de mettre l'accent sur leur nombre et leur omniprésence, qui a pour effet direct de saturer l'espace du plan. Avant même de circuler dans l'espace public, le moyen de transport impose déjà ses dimensions et une forme de remplissage. Ce premier plan annonce aussi un motif récurrent du film à venir, celui d'une autoroute urbaine, encombrée à chaque instant d'un trafic sans interruption, aperçue depuis le balcon de James et Catherine. La saturation du décor engorgé de véhicules, d'abord mise en spectacle, devient donc sans tarder une partie intégrante de l'univers diégétique. Le plan d'ouverture de *Cosmopolis*, s'il repose sur une économie similaire, semble aussi le prolonger. Là aussi, il s'agit d'un long plan sur une série de véhicules – cette fois des limousines – sans présence humaine immédiate. Il diffère toutefois en termes de mouvement, d'échelle et d'angle, puisque le *travelling* avant est cette fois rectiligne, plus serré et pris en contre-plongée. L'effet d'encombrement s'en voit renforcé, tout comme l'image du « boyau » de DeLillo, puisque la caméra semble avancer comme dans un tunnel, sans autre possibilité que d'aller en avant ou en arrière.

On se préoccupe pourtant, au-delà des formes des machines elles-mêmes, de celles et ceux qui se trouvent, ou se trouvèrent au volant. La voiture est ainsi souvent associée aux célébrités qui ont pu la posséder, et plus encore à celles qui ont pu trouver la mort en voiture. Mikita Brottman qualifie ainsi « l'obsession pour les accidents de voiture des célébrités » de « fantasme de littéralité [d'une] union ultime, tant attendue, des vedettes et de leur public » (Brottman, 2002, 130). La possibilité de l'accident de la route, et le fait que des célébrités comme Grace Kelly ou James Dean puissent en être victimes, construit une forme de corporalité : spectateurs comme vedettes appartiennent à une même étoffe, unis sous le signe d'une commune vulnérabilité face aux dangers de la vitesse et du choc.

La fascination collective pour la voiture vient aussi de ce qu'elle est devenue, en même temps qu'un bien de consommation courant, un objet central de la fiction nord-américaine. Cela s'est fait de manière emblématique avec l'avènement du *road-movie* entre les années 1950 et 60, décrit par Brottman comme une « affaire de naissance et de renaissance » (Brottman, 2002, 131). La voiture, en tant que moteur de la fiction, serait venue ressusciter, ou en tout cas revivifier, le corps vieillissant du cinéma majoritaire américain, à une époque où la génération de Marlon Brando et de James Dean venait aussi mettre en lumière des corps nouveaux. La redéfinition des canons physiques par le cinéma s'est accompagnée d'une refonte du ou des regard(s) porté(s) sur la voiture elle-même. Au-delà de sa seule valeur matérielle ou de sa fonctionnalité première, elle a en effet été associée à une variété croissante de concepts, jusqu'à une forme de personnification (exemplairement chez John Carpenter dans son adaptation du roman *Christine* de Stephen King, ou plus tard dans la saga de Pixar *Cars*). Stéphane Bouquet acte cette évolution dans sa critique de *Crash* : « la voiture reste un objet, mais elle connote tant d'affects pour l'homme contemporain, on lui a injecté tant de désirs et conféré tant de pulsions (in)conscientes, que nul ne saurait plus affirmer [...] qu'elle n'est pas humaine » (Bouquet, 1996, 24). Il est néanmoins essentiel de dépasser ce constat, dans la mesure où les deux films qui nous intéressent ici pourraient prendre pour acquise l'importance de la voiture dans l'imaginaire collectif, sans pour autant questionner leur propre mode de représentation. Il nous semble au contraire que David Cronenberg intègre les spécificités des véhicules qu'il filme dans les deux films au cœur de sa mise en scène, qu'il s'agisse de faire, de l'intérieur de la limousine d'Eric dans *Cosmopolis* une chambre d'écho d'un monde extérieur que le protagoniste s'obstine à nier, à force de variations de lumières et d'effets d'agrandissement/réduction, ou d'arrimer sa caméra aux différents véhicules qu'empruntent les personnages de *Crash*.

Cette vision quasi-animiste ne va pas sans une forme de fétichisme, comme le suggère John DeCarli lorsqu'il parle de « fétiches technologiques » (DeCarli, 2012, 55). On peut posséder et s'approprier un objet qui par ailleurs s'est vu élevé au rang d'icône par la culture populaire. C'est le paradoxe d'un accessoire à la fois unique, parce qu'on le fait sien, et reproductible à l'infini, comme le veut sa commercialisation. C'est aussi un fétichisme à la morbidité inhérente : acheter une voiture neuve ou d'occasion et choisir un modèle en particulier, c'est accepter d'acheter une machine dont les jumelle(s) peuvent avoir eu un rôle dans un ou plusieurs accidents mortels. L'idée trouve alors chez les amateurs d'accidents de *Crash*, une littéralité grotesque, à savoir la reproduction d'accidents de voitures par des corps humains devenus eux-mêmes reproducteurs.

Le groupe mené dans *Crash* par Vaughan (Elias Koteas) incarne à ce titre une autre forme de paradoxe, en ce qu'il incarne une fascination très populaire, mais se place, par son choix de sauter le pas de la fascination à la récréation littérale, à la marge de la société. Les membres du collectif sont donc à la fois un pur produit du corps socio-culturel américain majoritaire, et une excroissance qui n'y trouve pas sa place. Le centre d'intérêt n'est plus la voiture pour elle-même, mais le processus qu'elle a dû subir pour devenir aussi mythique. L'objet du désir, c'est la relation bien particulière qu'a eu, à un moment particulier, une idole pop-culturelle avec son véhicule. Il devient essentiel, pour le fétichiste, de changer lui-même son corps, ou de le déguiser. Ernst Mathijs décrit ainsi la manière dont le personnage de Seagrave (Peter McNeill) tente de recréer l'accident de Jayne Mansfield, jusqu'à se grimer en l'actrice : « la seule raison pour laquelle Seagrave veut des 'gros seins' [sic], c'est pour qu'ils lui explosent en pleine figure lors de l'impact avec le volant [...] un sens étriqué du détail qui reflète le profil du fétichiste » (Mathijs, 2008, 186). Ce « sens du détail » va d'ailleurs plus loin en ce qui concerne les personnages principaux du film, dans la mesure où les attentes du fétichiste appellent une rencontre avec l'objet de la fascination, plutôt que sa copie. Si l'on applique ce sens du détail aux amateurs d'accidents de la route, il semble qu'ils doivent non pas mimer la mort, mais bel et bien mourir pour de bon, pour tout à fait assouvir leurs fantasmes et faire corps avec eux.

Pourtant, l'idée selon laquelle la copie et le réel déformé perdraient en valeur face à l'original ne va pas de soi, si l'on en croit Serge Grunberg selon qui « c'est l'accident au ralenti qui semble désormais plus réel au spectateur » (Grunberg, 2000, 27). Le cinéma populaire étatsunien et ses figures stylistiques ont ainsi forgé une imagination collective, et ce corpus de références communes serait à la source d'une mue du regard. Ce qui importe, c'est la forme, la situation et l'instant – un sentiment abstrait et une représentation, plutôt qu'une réalité de référence. Le corps humain ou mécanique est donc devenu une forme creuse. C'est là que l'approche de Cronenberg peut se manifester, voire se distinguer. Il s'agit pour lui de s'affranchir de la représentation traditionnelle, ralentie et emphatique, des accidents de la route, et de s'extraire d'un corps majoritaire de représentations. *Crash* serait à ce titre un manifeste, celui d'un regard non-fétichiste sur des fétichistes de la voiture, lequel s'incarne notamment en deux scènes d'accident aux antipodes l'une de l'autre.

La première représente le choc initial entre la voiture de James Ballard et celle de Helen Remington et son époux. L'événement est filmé selon le point de vue de James, qui relit des notes au volant – déconcentration qui annonce le carambolage à venir. L'atmosphère que créent conjointement un travelling semi-circulaire autour de la voiture et la musique évanescence de Howard Shore vont pourtant à l'encontre du suspense ou de la tension qu'on pourrait attendre d'une telle scène. Lorsque le choc a lieu, c'est l'inverse qui se produit : la musique s'arrête, et les plans se font soudain plus courts, et le montage plus heurté. La langueur laisse donc la place à une brutalité quasi-documentaire, que contrecarre toutefois la rapidité grotesque avec laquelle l'époux de Helen traverse les deux pare-brises des véhicules entrechoqués. La caméra ne s'attarde par ailleurs que très peu sur le choc des véhicules eux-mêmes, et préfère s'attarder à la fois sur les débris de verres qui jonchent l'habitacle de James et sur les sièges maculés du sang d'un cadavre laissé dans le flou. Le fétichisme du groupe mené par Vaughan, concentré sur l'érotisme du choc des tôles et sur leurs effets sur des corps



humains, trouve donc son envers dans une mise-en-scène qui se concentre sur l'après et la dissolution et la fragmentation irréversible des corps physiques et mécaniques.

Cette forme de critique interne du fétichisme se voit prolongée plus tard dans le film, lorsque Vaughan, Catherine et James arrivent tous trois sur les lieux d'un accident qui vient d'avoir lieu sur l'autoroute. L'imagerie de l'accident est bien présente, que ce soit à l'image (des carcasses fumantes, des barrières de sécurité, des gyrophares) ou au son (des bribes de conversations préoccupées, des sirènes de secours, la circulation dans le fond). Néanmoins, il apparaît vite que c'est davantage l'attitude de Vaughan, muni d'un appareil photo, qui intéresse Cronenberg. La caméra, postée tantôt à l'arrière, tantôt à l'avant de la voiture de James, le place ainsi au centre du champ, en légère contre-plongée, occupé à « immortaliser » la scène. Ses gémissements de plaisir supplantent vite les autres éléments sonores du lieu, et la répétition quasi-parodique du commentaire « C'est une œuvre d'art » (00'59''13'') ajoute une dimension comique à la scène, qui redouble la distance de la mise-en-scène vis-à-vis de ce fétichisme de l'accident. Il s'agit d'une part d'en montrer la coulisse, au risque d'en rompre le possible charme, et d'autre part d'en accentuer la part, sinon ridicule, du moins complaisante. On pourrait alors objecter que le montage nous montre en certains endroits le contre-champ de cette opération de sublimation de la catastrophe. Néanmoins, ces plans de coupe sur ce que les personnages regardent et admirent se rapprochent d'inserts, très brefs, alors que les plans sur Vaughan sont longs, sans coupes. Il semble alors que la mise-en-scène s'oppose au contraire au geste du photographe, puisqu'elle accorde un temps dérisoire à la monstration de l'accident alors que le geste du photographe consiste précisément à figer l'instant et à permettre une contemplation illimitée et infinie. En revanche, lorsque Catherine déambule entre les décombres du site de l'accident, on peut voir çà et là des corps meurtris et des cadavres, qui composent le décor sans être pour autant mis en valeur ou érotisé, à l'inverse de ce que recherchent Vaughan et son groupe fétichiste.

Ces scènes d'accident semblent dessiner une esthétique du contournement, qui représente l'accident à travers ses environs chronologiques – l'avant et l'après – et esthétiques – les coulisses plutôt que le résultat de sa sublimation par le photographe Vaughan. Pour autant, le traitement du corps par Cronenberg n'évite jamais la brutalité et la violence de l'accident de voiture, ce qui permet un regard à la fois distancié vis-à-vis des personnages et des fantasmes du récit, et critique quant à une généalogie plus large de la représentation cinématographique de l'accident. De fait, là où l'accident de cinéma tel que défini par Grunberg se rapprocherait davantage d'une fête foraine, c'est-à-dire d'un divertissement à la fois impressionnant et inoffensif, Cronenberg semble vouloir se faire aussi impressionnant qu'offensif, et ne pas laisser le corps (des personnages comme du public) à l'abri du réel.

Si le cinéaste n'aborde pas la voiture sous son angle le plus libérateur et divertissant, il reconnaît pourtant cet aspect, lui qui, par exemple, confie à Tim Lewis que conduire, « c'est comme de pouvoir voler. Et la liberté [...] n'a rien à voir avec la vitesse, même si c'est très rapide [...] c'est comme chez un animal, il y a une vraie beauté [...] une magnificence d'ordre préhistorique » (Lewis, 2014, 9). L'acte de conduire, et donc la machine au centre de cet acte, opèrent alors tout de même une métamorphose partielle ou totale chez le conducteur. L'accident, s'il représente avant tout un risque, est lui aussi au cœur de cette potentielle

métamorphose – Julian Smith parle à ce titre d’« accident fécond » (Smith, 1976, 20), ce qui peut renvoyer à l’étymologie latine du terme : « accidere », qui signifie « se passer », « advenir ». La traduction anglaise de cette racine sémantique, « to happen », nous rappelle ainsi le terme de *happening* artistique, qui peut faire référence à une performance individuelle ou collective. La mort au volant est donc vue comme une performance, une mise en spectacle du corps autant qu’une mise à mort. Sans aller jusqu’à l’accident fatal, une transformation similaire a lieu pour Eric, personnage principal de *Cosmopolis* que, dans une interview pour Amy Taubin, Cronenberg explique avoir choisi « de placer [...] dans un vide complet » (Taubin, 2012, 471), vide que Christina Garrigos analyse comme « un aquarium silencieux, sans air » (Garrigos, 2014, 525). L’habillage sonore du film illustre cette image, à la fois dans son ensemble et en quelques scènes éloquentes. La construction générale de *Cosmopolis* permet tout d’abord de se rendre compte de l’hermétisme de la limousine par effet de contraste ; nous avons pu parler plus haut de « quasi » huis-clos, et de fait, certaines scènes nous extirpent de cet environnement forclos<sup>1</sup>. Ce sont ces dernières qui permettent de mieux prendre la mesure de la différence sonore entre la voiture et les rues ou les cafés de New York. Les sorties d’Eric restituent ainsi un éventail de bruits urbains (brouhaha de voix, musiques aux sources variées, klaxons...), là où les moments passés dans la voiture se caractérisent par un silence total, que seule vient rompre la parole des différents personnages. Le silence sourd de ces scènes d’intérieur est rendu d’autant plus flagrant par les rares irrptions du garde du corps d’Eric, à qui ce dernier entrouvre par moments la vitre pour écouter ses compte-rendus. La cacophonie urbaine s’engouffre alors dans le mixage sonore du film, pour ensuite mieux se taire et mettre en valeur son isolation, en écho avec la métaphore de Garrigos. Par moments, elle se double de dialogues qui viennent appuyer le caractère anxiogène du dehors, dans la mesure où l’employé se fait souvent l’écho, par exemple, de « menace[s] incommensurable[s] » (00’08’’59’’’) venues tout droit d’une instance supérieure, appelée « The Central ».

Le jeune *trader*, s’il se réfugie dans un espace privé et intime, voit toutefois sa nature altérée par cet environnement, dans la mesure où l’image de l’aquarium ne peut manquer de renvoyer aux animaux marins. Grâce à la voiture, accidentée ou aquarium, les devenir du corps humain sont démultipliés, de cadavre à amphibien. Surtout, si l’on file l’image de l’aquarium plus avant, on peut aussi penser à l’effet d’amplification que peut produire la vitre d’un tel objet. Taper du doigt sur une vitre pour faire réagir les poissons est souvent déconseillé, dans la mesure où cela est censé produire un son à la puissance démultipliée pour ce qui se trouve de l’autre côté. On retrouve dans un sens cette idée dans *Cosmopolis*, lorsque les émeutes prennent de l’ampleur et que la limousine se fait bousculer par une foule à la colère croissante. La protection qu’offre cet « aquarium » roulant est alors complétée d’une certaine forme d’impuissance, incarnée d’abord visuellement par les graffitis dont les manifestants recouvrent progressivement la carrosserie et les vitres. L’aperçu de la ville, qui était permis par ces ouvertures à fonction d’écran, est alors de plus en plus limité, et le fantasme de pouvoir voir sans être vu, *a priori* permis par ce véhicule-forteresse, est annulé, voire retourné

---

<sup>1</sup> Pour être plus exact : sur les 108 minutes que dure le film, 77 se déroulent en majorité dans le véhicule, avant une sortie définitive. Au sein de cette première partie confinée, plusieurs courtes scènes se concentrent sur diverses sorties d’Eric, qu’il s’agisse de rendez-vous conjugaux ou d’une sortie en boîte de nuit.

contre Eric. Par ailleurs, le son de la scène vient redoubler ce sentiment. Si le bruit des coups portés à la limousine est étouffé, il résonne dans l'habitacle de manière déformée, jusqu'à s'apparenter à celui de deux gros ballons entrechoqués. Au niveau de la vue comme de l'ouïe, l'« aquarium » est donc transformé en une chambre d'écho déformante, qui aliène Eric du reste du monde davantage qu'elle ne l'en abstrait.

Pourtant, comme le rappelle aussi bien l'embouteillage permanent de *Cosmopolis* que l'autoroute, qui sert de quasi-fond d'écran à plusieurs séquences de *Crash*, ces conducteurs réinventés s'inscrivent au cœur de multitudes massives, et déshumanisantes. La voiture parfaite d'Eric dans *Cosmopolis* nous renvoie aux mots de Quentin Le Goff, qui décrit la limousine et la villa hollywoodiennes de l'opus suivant de Cronenberg, *Maps to the Stars*, comme un « temple d'homogénéité [...] qui mène des humains nihilistes à leur propre perte » (Le Goff, 2014, 22). La voiture, corps conforme en ce qu'il est reproductible à l'infini, dessinerait à cette aune un cycle où la construction et la reconstruction ne mèneraient qu'à la destruction.

### **Des hommes dans/avec leurs voitures : Érection d'un objet de consommation en personnage**

La puissance érotique du trafic routier était déjà sensible dans les analyses littéraires du *Procès* de Franz Kafka par George Bataille, qui voyait, comme le rappelle Cronenberg au cours d'une interview pour les Cahiers du Cinéma, « une puissante éjaculation » dans la description d'« un pont occupé par un embouteillage de tous les diables » (Kafka, cit. Cronenberg, 1996, 28). L'omniprésence de véhicules et les embouteillages qui ponctuent les deux films peuvent donc revêtir un potentiel sexuel. La route et la rue, plus qu'une artère comme on les désigne souvent, peuvent quant à elles devenir une forme de cavité érectile. Ce sont alors les véhicules qui mènent la danse, de façon autonome et non plus en tant que machines utilitaires. Cronenberg affirme ainsi à Chris Rodley vouloir « suggérer la façon dont les voitures enveloppent leurs conducteurs » (Rodley, 1997, 11). On peut pourtant se demander si, plutôt que d'être *dans* leurs voitures, les conducteurs ne sont pas *avec* leurs voitures, en leur compagnie. Philippe Rouyer le suggère très bien dans sa critique de *Crash*, où il décrit « la richesse, la sensualité d'une carrosserie, accouplée aux courbes d'une poitrine ou d'une jambe nue » (Rouyer, 1996, 87). La carrosserie apparaît en premier dans son argumentaire, et l'image de l'« accouplement » en fait ensuite l'équivalente du corps humain.

Il nous paraît important de revenir ici sur la scène d'ouverture de *Crash*, dont nous avons déjà mentionné plus haut la manière de saturer l'espace de modèles d'avions. Des corps humains finissent toutefois par apparaître, mais là encore, ils semblent inféodés et adaptés aux formes métalliques et mécaniques qui les entourent. L'avant d'un avion est par exemple utilisé comme support par le personnage de Catherine, dans un plan qui **invisibilise** son amant. Si on peut voir cette absence comme une manière de se focaliser sur le plaisir du personnage féminin, il est cependant difficile d'ignorer l'espace quasi-égal accordé au nez de l'avion et au corps étendu de Catherine, manière de montrer que même seule, elle est accompagnée par ce corps mécanique, qui trouve ainsi sa place dans le rapport sexuel. Une forme de triolisme est alors suggérée, avant d'être explicitée davantage dans les développements de l'intrigue. En parallèle, le plan d'ouverture de *Cosmopolis*, lui aussi déjà

évoqué, va plus loin, avec son *travelling* avant sur une file de limousines : comme le ferait un réalisateur de publicité, le cinéaste cherche à susciter du désir pour ces voitures, ce que souligne la photographie du film, qui accentue les reflets et les éclats des carrosseries. Plus aucun corps humain ne se donne à voir ici, exception faite de quelques passants réfléchis dans les vitres teintées des véhicules. Il y a là une transformation de ces voitures en objet de désir central, qui catalyse tous les regards – celui du cinéaste, comme des personnages ou des spectateurs – et médiatise la chair humaine. Ce mouvement de caméra soyeux s’achèvera bien sur les chauffeurs, de manière cette fois im-médiate, mais l’attardement préalable sur le mécanique rend leur présence presque incongrue.

S’agirait-il donc d’évacuer les corps de chair, ou bien plutôt, de les investir d’un nouveau statut, social ou sexuel ? C’est ce que Stéphane Bouquet interroge dans *Crash*, quand il évoque « la sauvagerie avec laquelle Vaughan déflore James métaphoriquement avec son *stock-car* » (Bouquet, 1996, 25). Au cours d’une scène située au mitan du film, Vaughan, dirigeant du groupe de recréateurs d’accident, s’adonne en effet à une forme littérale de *rentre-dedans* avec James, néophyte encore peu expérimenté, et dont l’hétérosexualité a été mise en évidence auparavant – lors de scènes d’intimité avec son épouse. Cette orientation sexuelle est remise en question en deux temps, d’abord lors d’une scène de sexe entre les deux hommes, puis lors d’un accouplement plus métaphorique entre leurs deux voitures. Que la version la plus mécanique du rapport sexuel vienne en second semble suggérer que l’initiation homosexuelle de James restait incomplète jusqu’à cette étape-clé, comme si l’intervention de l’élément mécanique venait parachever cette mue. La voiture, quant à elle, passe d’un érotisme passif à une sexualité active, et inverse donc le rapport de force, tout comme la Cadillac de *Titane* (Julia Ducournau, 2021) qui, à la faveur d’un accouplement avec Alexia (Agathe Rousselle), met cette dernière enceinte d’un enfant hybride, de chair et de métal.

Ce rapport de force inversé s’illustre aussi dans la façon, très concrète, dont on doit se tenir dans une voiture. De manière littérale, pensons à la manière dont Ballard, au chapitre 10 de *Crash*, décrit un corps « qui a su renaître selon les contours déformants de sa voiture de sport accidentée » (Ballard, 1973, 99). Le véhicule, jusque dans sa destruction, devient alors le moule d’une chair qui, si elle ne meurt pas, doit se réinventer. Il en va de même pour l’acte sexuel, au cours duquel les corps humains doivent s’adapter aux contours intérieurs irréguliers de la voiture, et non l’inverse. C’est ce qu’ont expérimenté, avant les personnages, les membres de l’équipe de tournage de *Crash*. Cronenberg parle en effet d’« un tournage à l’agonie » et d’« un sentiment progressif que cette relation de conducteur à voiture, de voiture à route ou de voiture à voiture, n’avait jamais été représentée » (Smith, 1997, 27). Le processus de création cinématographique est ainsi comparé au fait de faire l’amour dans une voiture. On pourrait lire dans ce témoignage un parallèle entre la recherche par les personnages de *Crash* d’une relation nouvelle avec les corps motorisés de leurs voitures, et le processus de création du film lui-même, au cœur duquel la recherche d’un lien organique avec le décor offert par ces mêmes voitures, s’est avérée centrale. Dans les deux cas, il s’agit de créer la relation la plus harmonieuse possible avec un corps/décor contraignant.

Source de contrainte, la voiture est aussi un libérateur du regard, en ce qu’elle conduit le cinéaste à rechercher une nouvelle manière de représenter le rapport sexuel. Dans *Crash*

comme dans *Cosmopolis*, les récits n'existeraient pas pour ainsi dire sans voitures, ce qui en fait le carburant de la fiction et de la mise en scène. Ernst Mathijs dresse ainsi une forme de bilan comptable pour mieux appréhender la structure de *Crash* : « une scène de sexe tous les deux ou trois accidents de voiture, pour finir sur une alternance parfaite (voiture-sexe-voiture) » (Mathijs, 2008, 184). Le corps du film se voit déterminé par la présence mécanique, puisqu'il y aurait à en croire Mathijs deux fois plus de scènes qui impliquent des voitures que de scènes d'intimité exclusivement humaines. On pourrait même penser que la dominance des machines s'accroît avec le temps chez Cronenberg, si l'on compare les scènes d'ouvertures des deux films. Dans le premier, les véhicules abondent certes, sous la forme d'avions dans un hangar. Cependant, parmi eux, on peut très vite distinguer un couple en plein acte sexuel (Catherine Ballard et son moniteur de vol). Dans le second, nous sommes, comme décrit plus haut, plongés *in medias res – in medias vehicularum* – sans présence humaine. D'un film à l'autre, l'ouverture a réussi à se passer de l'humain, à la faveur du mécanique.

Pensons aussi à un curieux choix d'adaptation de Cronenberg pour *Cosmopolis*. Dans son film, par ailleurs d'une extrême fidélité au roman de DeLillo, le Canadien a choisi de transposer une scène de sexe du roman, située dans l'appartement du personnage de Didi (Juliette Binoche), directement dans la limousine d'Eric. Ce changement de décor implique donc de représenter l'intimité des deux personnages conformément aux limites et aux contraintes spatiales que pose l'habitacle de la limousine. Si l'acte sexuel lui-même est filmé en un plan fixe, et selon une échelle similaire à celle qui a précédé, à savoir un plan américain frontal sur les personnages assis sur la banquette arrière, la suite de l'entrevue prend davantage en compte le cadre de l'action. Les deux corps se séparent alors, et Didi parle à Eric depuis le sol du véhicule. Au fur et à mesure de leur conversation, sa maîtresse recule, explorant ainsi l'habitacle pour en dévoiler des zones qui n'avaient pas été montrées auparavant. Puis, à la faveur d'une suite de champs-contrechamps, l'immobilité d'Eric sur son fauteuil se voit contrastée par les poses multiples que prend Didi en différents endroits du décor, tantôt étendue en son travers, tantôt appuyée sur un mini-bar frigorifique jusqu'ici jamais filmé. Par ailleurs, le ton des protagonistes, leur port des mêmes vêtements que durant l'acte en lui-même, ainsi que leur langage corporel (cheveux dans les yeux pour Didi, souffle coupé pour Eric), font signe vers une continuation indirecte de leur rapport, qui impliquerait cette fois la limousine. Qu'Eric agrippe le dossier de son siège dans un plan qui succède à un gémissement de Didi, toujours en contact avec le sol de la voiture, renforce ce sentiment de voir la limousine prendre part aux ébats des personnages. Cette seconde partie de séquence est d'ailleurs sensiblement plus longue (presque six minutes) que le rapport sexuel proprement dit des deux personnages, expédié en un plan de vingt-cinq secondes. La voiture devient ainsi le lieu d'intimité par défaut, en opposition avec un monde extérieur exposé et hostile.

Ainsi, chaque excursion extra-véhiculaire est un moment où Eric subit une altération corporelle. Cette modification s'incarne d'abord par une rougeur discrète mais inhabituelle, avant de prendre la forme d'un appétit presque effrayant, proche de la glotonnerie, et enfin d'une peau qui devient de plus en plus luisante, version imparfaite et angoissée des carrosseries multi-réfléchissantes des limousines du début. C'était donc son véhicule luxueux, objet pourtant manufacturé et reproductible à l'infini, qui était le fondement-même de son équilibre corporel et de son évanescence si parfaite. Eric a beau viser une abstraction totale, il

a besoin de la structure concrète et mécanique de la voiture pour préserver sa supériorité, et son adaptation au monde tel qu'il le désire : lisse et sans aspérités. Vouloir y échapper, c'est se confronter au pourrissement et à la mort, et la voiture de devenir un anti-portrait de Dorian Gray, qu'il ne faut non plus cacher comme chez Wilde, mais exhiber pour assouvir le fantasme de l'immortalité. Ce contraste très marqué marque par ailleurs les scènes hors-limousines d'une étrangeté particulière : par leur photographie, leur imagerie et le jeu des acteurs, elles semblent appartenir à un autre film, comme si l'absence de la voiture les rendait hors-sujet. La limousine semble à ce titre faire partie intégrante de l'équilibre du film, en tant que décor, mais aussi en tant que personnage central.

### **La possibilité d'un regard-machine**

Puisque douleur et mort sont inévitables, il s'agit de s'y confronter et de trouver comment y prendre une forme de plaisir. Cela implique, on l'a vu, d'incorporer le corps de la voiture à l'expression du désir, comme l'exprime déjà la construction de certains passages du roman de Ballard. Ainsi, on peut penser à la construction en miroir d'un long paragraphe qui décrit d'abord « un triptyque d'images reflétées par le compteur de vitesse » pour plus tard s'achever sur une nouvelle mention de ce « compteur de vitesses » (Ballard, 1973, 143). La structure chiasmatisque de ce passage érotique semble dessiner une forme triangulaire : les compteurs encadrent, littéralement et littérairement, la sexualité humaine, et en deviennent donc des agents. Le corps du texte est alors de pied en cap habillé d'accessoires mécaniques.

Cet écho structurel se retrouve d'ailleurs à l'échelle du film tout entier, dans le cas de *Crash* de manière évidente, et dans celui de *Cosmopolis* de façon plus détournée. Le début du premier film, nous y sommes déjà revenus, est marqué par la succession de deux séquences de sexe, l'une entre Catherine et son moniteur de pilotage, l'autre entre James et une collègue de son équipe de tournage. Quelques minutes après intervient la collision entre la voiture de James et celle de Helen et son mari. La fin reprend en miroir cet enchaînement sexe-accident, qui devient donc un enchaînement accident-sexe. Seulement, cette seconde fois, la scène d'accident comme la scène de sexe impliquent les deux mêmes protagonistes, le couple Catherine et James, sans tierce personne. On pourrait voir dans cette réunion de deux êtres au départ séparés, le signe d'un rassemblement permis par la série d'accidents qui a précédé. Ce serait toutefois négliger le tout dernier plan du film : alors que le couple a auparavant été filmé en plan rapproché au niveau de la taille, le champ s'élargit à la faveur d'une coupe de montage pour révéler la forte proximité de la carcasse de leur voiture encore fumante. Si la quasi-intégralité de leur corps est dégagée de l'habitacle, le bas de leurs jambes semble se trouver en partie dans l'habitacle, passant à travers l'ouverture permises par les vitres baissées. On pense ici à une formule issue de la conférence de Guy Astic, pour qui « la déchirure du corps » chez Cronenberg « **laisse émerger ce qui était enfoui** ». Ici, le corps « **[déchiré]** » (00'12''05''') par l'accident n'est ni celui de James ni celui de Catherine, mais bien celui de leur voiture, qui **laisse échapper** des corps sans pour autant s'en séparer – à la manière de cuticules dermiques, extériorisés mais encore rattachés au corps. Le simple chiasme est donc dépassé, dans la mesure où l'accident est rappelé et perpétué dans la scène de sexe qui lui succède, là où collision et érotisme étaient au départ nettement séparés. Surtout, le choix d'insérer *in extremis* ce plan sur l'imbrication du couple et du véhicule fait

de ce dernier un participant à part entière de ces ébats entre corps accidentés, sensation renforcée par la comparaison avec les avions de la scène inaugurale, surfaces immaculées et simples supports pour des rapports charnels humains.

Le cas de *Cosmopolis* est à la fois moins évident et plus radical. Le film ne se termine pas, comme il démarrait, sur une omniprésence de véhicules saisis en un travelling sensuel, pas plus qu'il ne propose une scène de sexe finale en écho à celle entre Didi et Eric. La dernière apparition de la limousine de ce dernier ressemble cependant à une « première » fin pour le film, dans la mesure où la scène qui lui succède a tout d'un épilogue, exogène au reste du film et marqué par une imagerie et une atmosphère très différentes. Il s'agit en effet d'une longue confrontation entre Eric et Benno Levin (Paul Giamatti), ex-employé de sa firme qui a juré sa perte, le tout dans son petit appartement sombre et insalubre. Avant cela, Eric et son chauffeur Ibrahim (Abdul Ayoola) ramènent sa longue limousine blanche au garage, « là où [elle] dort la nuit » (00'03''23'') comme le suggérait le jeune *trader* au début du film. Cette scène de séparation nocturne semble alors clore une trajectoire entamée lors du premier plan, lumineux et matinal. Alors que l'on a découvert le véhicule aux côtés de ses pairs, tous identiques, baignés de soleil et prêts à passer une journée comme les autres à circuler dans les artères de la ville, on le quitte seul, sur le point d'aller « se reposer ». Tout ce qui suit apparaît alors comme une excroissance qui rompt l'harmonie et l'équilibre du film, décrochage qui suggère le caractère indispensable, voire central, de la voiture, pour que le film fonctionne. Davantage qu'un décor, c'est un protagoniste essentiel que semble perdre le film, qui ne peut alors plus qu'avancer d'une jambe, et pour un temps très réduit. Cette structure globale, de façon plus claire encore que dans *Crash*, dessine la possibilité d'un regard machinique.

Ces échos structurels entre début et fin, comme entre douleur et plaisir, font signe vers une œuvre plus récente, que l'on a pu rapprocher de celle de Cronenberg : celle de la cinéaste française Julia Ducournau. La sortie en 2021 du film *Titane* a conduit à de fructueuses comparaisons intertextuelles directes, parmi lesquelles plusieurs allusions à *Crash*. Les similitudes sont nombreuses, que l'on pense à l'incursion au sein de groupes fermés d'amateurs d'automobiles, à l'hybridation de chair et de métal que représentent chez Ducournau le personnage d'Alexia (Agathe Rousselle) et chez Cronenberg celui de Gabrielle (Rosanna Arquette), ou bien sûr à la relation charnelle entre corps organiques et carcasses métalliques, poussée chez la cinéaste française jusqu'à la procréation. Au-delà de ces motifs récurrents, si l'on se concentre sur la tension entre la douleur que peuvent infliger les corps-machines des voitures et le plaisir qu'ils peuvent procurer, la similitude devient plus nette. La double ouverture est à cet égard des plus cohérentes. Elle donne d'abord à voir un accident de la route très brutal, qui laisse Alexia, la passagère arrière, estropiée à vie. Puis, à la faveur d'une ellipse, on retrouve ce personnage de victime, petite fille devenue jeune femme, qui se livre à des performances de *body art* sur les carrosseries rutilantes de voitures. L'accouplement n'est encore qu'esquissé, mais il deviendra littéral deux scènes plus tard, lors d'une scène d'accouplement plus que suggérée qui aboutira en clôture à la naissance d'un enfant hybride. Mort évitée de peu en ouverture, naissance en clôture : le balancement entre les extrêmes, qui parcourt les deux films de Cronenberg en filigrane, est ici au contraire explicité avec une évidence qui fait de *Titane*, davantage qu'un hommage, une forme de commentaire du travail du cinéaste canadien.

Accepter ce balancement, c'est aussi tirer tout ce qu'il est possible de la douleur de l'accident, qu'on ne peut éviter et qu'on finit par rechercher. La voiture accidentée devient un stimulant, dans la mesure où il s'agit de trouver ou de créer du plaisir dans la douleur, et non de la douleur dans le plaisir. Barbara Creed parle à ce titre d'une « culture de la blessure », où il s'agit de « placer la violence et l'érotisme, la violence érotique, au carrefour du fantasme privé et de l'espace public [pour mieux appréhender] une sphère publique pathologique » (Creed, 1998, 178). De façon assez paradoxale, cela ramène les corps humains à une manière quasi-bestiale de prendre soin les uns des autres : comme le feraient des chiens ou des chats, on les voit à plusieurs reprises lécher des blessures qu'ils ont eux-mêmes infligées. Après la destruction du corps, vient donc sa réparation par le plaisir et l'animalité.

## Conclusion

La destruction irréversible est quant à elle, douze ans après *Crash*, le fait des personnages humains. Dans *Cosmopolis*, Eric tue en effet son chauffeur, et peu de temps avant la fin du film, perce un trou dans sa propre main à l'aide de l'arme du crime. Meurtre et esquisse de suicide sont donc encore des moyens de trouver la mort, moyens auxquels la voiture ne semble rien pouvoir. La question est cependant toute autre : si selon Cronenberg on ne peut vivre sans voiture, peut-être la réciproque est-elle inexacte. Le cinéaste le dit lui-même à Chris Rodley : « si nous disions soudain 'il ne peut plus y avoir de voitures, on arrête tout', ce serait la fin du monde » (Rodley, 1997, 104). Le désir d'immortalité d'Eric, qui affirme dans le roman de DeLillo vouloir être « solarisé » (DeLillo, 2009), donc de devenir une étoile, est contredit par l'évolution implacable du regard de Cronenberg de 1996 à 2012. Dans le premier film, il y avait concomitance entre les destructions mécanique (la voiture accidentée) et physique (le corps mutilé ou tué), alors que dans le second, la machine survit à son propriétaire. Difficile de ne pas créer un écho, et peut-être une forme de fusion, entre le film de Cronenberg et un autre **film à limousine**, sorti la même année. Dans *Holy Motors*, de Leos Carax, une assemblée de longues voitures blanches pareilles à celles de *Cosmopolis* se chargeait en effet de conclure le film, là où leurs jumelles ouvraient le film canadien. Les deux films semblent donc tracer une voie proche, mais décalée par rapport à la « **nouvelle chair** » (01'26''00'') dont l'épilogue de *Vidéodrome* proclamait l'avènement. Comme l'indique Guy Astic dans sa conférence sur le cinéaste, le concept de **nouvelle chair**, tout subversif qu'il fût, était encore « anthropocentré », là où *Crash* et *Cosmopolis* suggèrent et actualisent une perspective **mécanocentriste** de plus en plus affirmée. La démarche peut renvoyer à des œuvres étatsuniennes qui personnifient la voiture de manière littérale. On pense ainsi à l'adaptation par John Carpenter du *Christine* de Stephen King, où à *Cars* (John Lasseter, 2006). Ces deux exemples témoignent cependant d'une forme d'anthropomorphisme qui facilite une identification des spectateur.rices aux machines : la voiture de Carpenter possède une plasticité corporelle quasi-organique, là où les voitures de Pixar parlent anglais et ont des yeux pour pare-brise. Rien de tel chez Cronenberg, où la mise-en-scène s'approche du point de vue de la voiture et en fait un personnage sans rien ôter à son altérité.

Cette reconstruction du rapport de pouvoir entre les corps ne se joue pourtant pas sur tous les tableaux : le mécanocentrisme n'empêche ainsi pas une permanence de la focale masculine. On l'a vu, les conducteurs et les passagers des deux films sont bien souvent des



conducteurs et des passagers, et non des conductrices et des passagères. Ces dernières apparaissent bien, mais de Helen (Holly Hunter), Catherine et Gabrielle dans *Crash*, à Vija (Samantha Morton), Elise (Sarah Gadon) et Didi (Juliette Binoche) dans *Cosmopolis* ce sont dans les deux films des personnages secondaires, dont le désir n'est guère interrogé ou représenté, que ce soit pour lui-même ou vis-à-vis des corps charnels et mécaniques. Barbara Creed le disait dès 1996 : « *Crash* se préoccupe du désir masculin, et non féminin ; [...] sa politique du sexe est phallogocentrique. [...] si l'accident devait vraiment être libérateur, ou fécond en tant qu'événement, il devrait l'être dans l'idéal pour tout le monde » (Creed, 1996, 175) et non pour le seul homme hétérosexuel cisgenre. Un film tel que *Titane*, au-delà de la filiation abondamment commentée, pourrait dans cette perspective incarner aussi une forme de complémentarité avec la dé/reconstruction amorcée par Cronenberg. Ducournau n'a pourtant pas attendu son second film pour s'insérer dans la route tracée par Cronenberg dès 1996. Déjà dans *Grave* (2017), le personnage d'Alexia (Ella Rumpf), grande sœur de Justine (Garance Marillier), provoque des accidents de voiture pour pouvoir se repaître des corps de leurs conducteurs, et les spectacles de tôle froissée et de corps démembrés de se changer en la promesse de véritables festins. En une scène, Julia Ducournau nous offre non seulement une forme de synthèse de la complexité du lien homme-voiture représenté dans *Crash* et *Cosmopolis*, mais également des pôles d'attraction-répulsion entre lesquels il balance, ou qu'il entremêle.

## **BIBLIOGRAPHIE**

### **Films**

- Cosmopolis*. Réalisé par Cronenberg, David, Stone Angels, 2012.
- Crash*. Réalisé par Cronenberg, David, BAC Films, 1996.
- Cars*. Réalisé par Lasseter, John, Walt Disney Pictures, 2006.
- Christine*. Réalisé par Carpenter, John, Columbia Pictures, 1983.
- eXistenZ*. Réalisé par Cronenberg, David, UFD, 1999.
- Faux-semblants*. Réalisé par Cronenberg, David, 20<sup>th</sup> Century Fox, 1989.
- Grave*. Réalisé par Ducournau, Julia, Wild Bunch, 2016.
- La Mouche*. Réalisé par Cronenberg, David, 20<sup>th</sup> Century Fox, 1986.
- La Route*. Réalisé par Hillcoat, John, Metropolitan FilmExport, 2009.
- Mad Max: Fury Road*. Réalisé par Miller, George, Warner Bros., 2015.
- Maps to the Stars*. Réalisé par Cronenberg, David, Le Pacte, 2014.
- Revoir Paris*. Réalisé par Winocour, Alice, Pathé, 2022.
- Titane*. Réalisé par Ducournau, Julia, Diaphana Distribution, 2021.

*Vidéodrome*. Réalisé par Cronenberg, David, S.N. Prodis, 1983.

### **Ouvrages complets**

Ballard, J.G. *Crash*. Jonathan Cape, 1973.

Battestini, Paul-Marie. *Pensée d'un corps, pensée d'une peau*. Dreamland, 2002.

DeLillo, Don. *Cosmopolis: A Novel*. Scribner, 2003.

Grunberg, Serge. *David Cronenberg : Entretiens avec Serge Grunberg*. Cahiers du Cinéma, 2000.

McCarthy, Cormack. *The Road*. Vintage, 2007.

### **Articles et communications scientifiques**

Astic, Guy, « Sous la surface : le cinéma monstre de David Cronenberg », 10/01/2014, Forum des

Images, Paris. <https://www.dailymotion.com/video/x19q4uw>

Brottman, Mikita. "The End of the Road: David Cronenberg's *Crash* and the Fading of the West".

*Literature/Film Quarterly*, vol. 30, n° 2, 2002, p. 126-32.

Creed, Barbara. "The Crash Debate: Anal Wounds, Metallic Kisses". *Screen*, vol. 39, 1998, p. 175-88.

Eddleman, Sara, "The Postmodern Turn in Cronenberg's Cinema: Possibility in Bodies". *Queen's*

*Journal of Visual & Material Culture*, vol.2, 2009.

Garrigos, Cristina. "Death Drive and Desire in Cronenberg's Adaptation of DeLillo's

*Cosmopolis*". *Critique*, vol. 56, n° 5, 2015, p. 519-30.

Le Goff, Quentin. « Au royaume du Même - *Maps to the Stars*, David Cronenberg (2013) ».

*Vertigo*, vol. 47, janvier 2014, p. 10-24.

Mathijs, Ernest. "Scars and Wrecks: *Crash*". *The Cinema of David Cronenberg: From Baron of*

*Blood to Cultural Hero*, Wallflower Press, 2008, p. 181-95.

Smith, Julian. "Car Culture in the Movies". *American Film*, octobre 1976, p. 25-38.

### **Entretiens**

Grunberg, Serge, et Cronenberg, David. « Entretien Avec David Cronenberg. » *Cahiers Du*

*Cinéma*, no. 504, Août 1996, 26–30.

Lewis, Tim. "David Cronenberg: My Imagination Is Not A Place of Horror". *The Guardian*, septembre 2014, p. 8-11.

Rodley, Chris. "Crash: An Interview with David Cronenberg". *Sight and Sound*, vol. 6, n° 6, avril 1997, p. 14-29.

Smith, Gavin. "Mind Over Matter: David Cronenberg Interviewed". *Film Comment*, Mars-Avril 1997.

Taubin, Amy, et Cronenberg, David. "Interview: David Cronenberg." *Film Comment*, 23 août 2012.

### **Critiques**

Bouquet, Stéphane. « Sweet Movie ». *Cahiers du Cinéma*, n° 504, août 1996, p. 24-25.

DeCarli, John. "Reviewed Work: *Cosmopolis*". *Cinéaste*, vol. 38, n° 1, Hiver 2012, p. 55-57.

Pireyre, Raphaëlle, « En reconstruction – sur *Revoir Paris* d’Alice Winocour », *AOC*, 07/09/2022.

<https://aoc.media/critique/2022/09/06/en-reconstruction-sur-revoir-paris-dalice-winecour/>

Romney, Jonathan. "A Womb with a View". *Sight and Sound*, vol. 22, n° 7, juillet 2012, p. 2-14.

Rouyer, Philippe. « L’empire de l’essence ». *Positif*, n° 425/6, août 1996, p. 86-87.