

STEVEN SPIELBERG

Duel



L'AVANT FILM

| | |
|---|----------|
| L'affiche Pleins gaz | 1 |
| Réalisateur & Genèse Steven Spielberg : carrière commerciale et trajectoire personnelle. Spielberg, enfant cinéaste | 2 |

LE FILM

| | |
|---|-----------|
| Découpage séquentiel | 6 |
| Analyse du scénario Radicalisation du cauchemar | 7 |
| Personnages Pris dans l'action | 9 |
| Mise en scène & Signification Rapidité, intensité | 10 |
| Analyse d'une séquence Une menace sans visage | 14 |
| Bande-son Réalisme à effets | 16 |

AUTOUR DU FILM

| | |
|--|-----------|
| Cinéma, moteurs ! | 17 |
| L'Homme et la machine | 19 |
| Bibliographie & Petites infos | 20 |

Les dossiers ainsi que des rubriques audiovisuelles sont disponibles sur le site internet : www.site-image.eu
Base de données et lieu interactif, ce site, conçu avec le soutien du CNC, est un outil au service des actions pédagogiques, et de la diffusion d'une culture cinématographique destinée à un large public.

Édité par le : Centre National du Cinéma et de l'Image Animée.

Conception graphique : Thierry Célestine – Tél. 01 46 82 96 29

Impression : I.M.E.

3 rue de l'Industrie – B.P. 1725112 – Baume-les-Dames cedex

Direction de la publication : Idoine production,
8 rue du faubourg Poissonnière – 75010 Paris
idoineproduction@gmail.com

Achevé d'imprimer : septembre 2012

SYNOPSIS

Au volant de sa voiture, David Mann quitte la ville pour un rendez-vous professionnel situé à plusieurs heures de route. Il n'a pas de temps à perdre, mais un camion-citerne le ralentit. Mann le double mais, redoublé par le camion, il est une nouvelle fois ralenti. Dans une station-service où il s'arrête pour faire le plein et où le camion s'arrête aussi, David Mann tente de voir qui est le conducteur de cet énorme engin. Mais l'homme semble étrangement insaisissable : il est impossible d'apercevoir son visage. Une certaine tension gagne David Mann.

À nouveau sur la route, il voit ressurgir le camion, qui le double puis freine pour le ralentir encore, se déporte ensuite sur le côté pour l'empêcher de doubler et, finalement, fait signe qu'il est possible de le dépasser alors qu'une voiture arrive en face.

David Mann commence à comprendre que le camionneur est un homme dangereux, fou peut-être, capable, sans doute, de provoquer sa mort. Pour lui échapper, il est obligé de conduire lui-même comme un fou, au péril de sa vie. Mais le camion semble le suivre partout. Il s'arrête même devant un café où David Mann croyait avoir enfin réussi à trouver un endroit sûr. Et quand Mann essaie d'appeler la police depuis une nouvelle station-service, le camion fait demi-tour et fonce sur lui, détruisant tout. Mann s'en tire de justesse et décide de laisser partir devant ce camionneur à l'agressivité irrationnelle. Mais il le retrouve bientôt, arrêté sur le bas-côté, attendant sa voiture pour lui barrer la route. Les autres véhicules ne sont en rien inquiétés par ce poids lourd menaçant, qui aide même un bus scolaire en panne à redémarrer. David Mann est seul à subir la violence, la folie du camionneur. Un duel singulier s'est engagé entre eux. Mann se lance dans une ultime course-poursuite avec l'espoir de s'échapper pour de bon. Mais le radiateur de sa voiture lâche, le ralentissant dangereusement. Il doit quitter la route principale. Il s'engage sur un chemin qui mène en haut d'un plateau surplombant un canyon. Là, il fait face au camion, lançant sa voiture contre lui, avant d'en sauter. La voiture explose. Aveuglé, le camionneur continue à foncer tout droit et voit le ravin trop tard. Le camion s'y fracasse. David Mann est sauvé.

L'AFFICHE

Pleins gaz

Depuis sa première sortie dans les salles de cinéma, il y aura bientôt quarante ans, *Duel* a bénéficié de plusieurs rééditions, souvent accompagnées d'une nouvelle affiche. Celle que nous reproduisons ici est une des plus anciennes. Elle existe également dans une version plus colorée, accentuant son style volontiers pop, typique des années 70. L'aspect ludique donné aux véhicules reflète la mode du « buggy », ces voitures, très en vogue à la même époque, équipées de pneus très larges et d'une carrosserie en plastique aux formes arrondies. Les lignes souples produisent une impression plaisante, mais la gamme sombre des couleurs rappelle que le film est traversé par la peur et la violence.

Ce dessin quelque peu enfantin, qui pourrait servir à une bande dessinée, rejoint un des aspects essentiels de *Duel* : la personnalisation du camion, dont Spielberg a fait un engin anthropomorphique, doué de raison (ou plutôt de déraison), en accentuant tout ce qui, dans son aspect menaçant, pouvait évoquer un visage. Cela est souligné ici par le phare qui ressemble beaucoup à un œil. L'usage de la couleur permet aussi de faire directement écho aux intentions du réalisateur. Sous le camion, apparaît la couleur rouge (ici fondue dans la masse sombre) de la voiture conduite par le héros du film, David Mann. Une couleur choisie avec soin par Spielberg qui souhaitait que cette voiture, si souvent présente à l'écran, puisse se signaler d'emblée au regard par cette couleur vive, permettant à la fois d'animer l'image et de la repérer facilement dans les plans d'ensemble, où le spectateur n'a pas besoin de la chercher du regard.

On doit donc estimer que la voiture rouge est ici écrasée par le camion, ce qui n'arrive en réalité jamais dans le film, mais qui est bien la menace qu'on y ressent. La violence est suggérée par l'espace où vient s'inscrire le titre, évoquant la mâchoire d'un monstre prêt à tout dévorer. La fumée noire, dans la partie



supérieure, accentue encore la noirceur, à tous les sens du terme : exactement comme dans le film, elle suggère une énergie bouillonnante ; le camion semble propulsé par un feu d'enfer. Un effet souligné par le cadre sombre, qui contribue à faire de l'affiche une sorte d'instantané (on peut penser à un photogramme), un moment saisi dans une course folle. L'ensemble de cette composition veut « mettre les gaz », joue presque sur un effet de relief avec l'avant proéminent du camion, et promet du spectacle, des sensations, du divertissement. Ce que le film offre en effet, mais plus sobrement.

L'édition DVD de *Duel* qu'on trouve aujourd'hui dans le commerce insiste sur deux autres éléments, essentiels. La route déserte, qui s'étend devant David Mann, et la vision de l'énorme camion dans son rétroviseur. Le danger s'exprime ainsi plus directement. Là aussi, il s'agit d'un dessin, mais il est plus dépouillé et correspond en cela davantage à l'esprit du film, qui parvient à impressionner le spectateur avec une grande économie de moyens.

PISTES DE TRAVAIL

Il est évidemment facile de souligner l'anthropomorphisme de cette affiche, en particulier la gueule du camion qui semble prête à engloutir le titre du film. On peut s'attarder à certains détails, comme le « regard » dudit camion. Il semble atteint d'un certain strabisme. Le gauche (pour nous) ne semble pas tourné exactement dans la direction que vise le droit. Est-ce seulement la perspective qui le fait paraître plus petit ? Il paraît en tout cas aveugle, tandis que l'on distingue nettement la pupille du droit !

RÉALISATEUR GENÈSE

Steven Spielberg : carrière commerciale et trajectoire personnelle

Filmographie :

- 1971 : *Duel*
- 1972 : *La Chose* (*Something Evil*, TV)
- 1973 : *Chantage à Washington* (*Savage*, TV)
- 1974 : *Sugarland Express*
- 1975 : *Les Dents de la mer* (*Jaws*)
- 1977 : *Rencontres du troisième type* (*Close Encounters of the Third Kind*)
- 1979 : *1941*
- 1981 : *Les Aventuriers de l'Arche perdue* (*Raiders of the Lost Ark*)
- 1982 : *E.T. L'Extra-terrestre* (*E.T. The Extra-Terrestrial*)
- 1984 : *Indiana Jones et le temple maudit* (*Indiana Jones and the Temple of Doom*)
- 1985 : *La Couleur pourpre* (*The Colour Purple*)
- 1987 : *L'Empire du soleil* (*Empire of the Sun*)
- 1989 : *Indiana Jones et la dernière croisade* (*Indiana Jones and the Last Crusade*)
- 1989 : *Always-Pour toujours* (*Always*)
- 1991 : *Hook ou la revanche du Capitaine Crochet* (*Hook*)
- 1993 : *Jurassic Park*
- 1993 : *La Liste de Schindler* (*Schindler's List*)
- 1997 : *Le Monde perdu, Jurassic Park* (*The Lost World, Jurassic Park*)
- 1997 : *Amistad*
- 1998 : *Il faut sauver le soldat Ryan* (*Saving Private Ryan*)
- 2001 : *A.I. Intelligence artificielle* (*Artificial Intelligence : A.I.*)
- 2002 : *Minority Report*
- 2002 : *Arrête-moi si tu peux* (*Catch Me If You Can*)
- 2004 : *Le Terminal* (*The Terminal*)
- 2005 : *La Guerre des mondes* (*War of the Worlds*)
- 2005 : *Munich*
- 2008 : *Indiana Jones et le royaume du crâne de cristal* (*Indiana Jones and the Kingdom of the Crystal Skull*)
- 2011 : *Les Aventures de Tintin : le secret de la licorne* (*The Adventures of Tintin*)
- 2011 : *Cheval de guerre* (*War Horse*)
- 2012 : *Lincoln*



Une enfance sous le signe de l'Histoire

Steven Spielberg est né le 18 décembre 1946 à Cincinnati, dans l'Ohio. Son père, Arnold Spielberg, est un informaticien. Sa mère, Leah, est musicienne. « Quand ils m'ont conçu, l'alchimie devait être parfaite entre eux car ils ont concentré en moi ce qu'il y a de mieux dans deux mondes totalement différents, l'art et la technologie, dont je me sens complètement imprégné¹ », dira Spielberg. Ses grands parents sont arrivés aux États-Unis en 1904 et 1905, venant de Russie (le grand-père maternel était d'Odessa) et d'Autriche, fuyant les persécutions dont étaient victimes les Juifs dans ces pays. « Mon enfance a été nourrie des histoires d'Holocauste – plusieurs membres de la famille y ont trouvé la mort. Nous étions kasher, nous portions calottes et talets quand nous allions à la synagogue... Cela me gênait. Comme tous les adolescents, je voulais être comme tout le monde. Je voulais simplement être accepté, appartenir au plus grand nombre² ». L'univers du jeune Steven résonne aussi d'autres histoires : celles de la Seconde Guerre mondiale, racontées par son père, vétéran de l'armée américaine, qui avait été responsable des communications d'un escadron basé en Inde. Un père devenu grand amateur de films de guerre. C'est pour lui que Spielberg réalisera *Il faut sauver le soldat Ryan* (1998), évocation très réaliste de la violence du Débarquement et du sacrifice des soldats américains. « Il y a un professeur d'histoire qui sommeille en moi. C'est pour cela que j'ai fait des films comme *La Liste de Schindler*, *Amistad*, *Il faut sauver le soldat Ryan*. J'ai toujours aimé l'histoire. C'était l'une de mes matières préférées quand j'étais au lycée et c'est même l'une de celles où j'avais de très bonnes notes, et elles n'étaient pas très nombreuses !³ ». Cet attachement à l'Histoire se traduira aussi par une passion pour les récits : devenu cinéaste, Spielberg se dira toujours conteur (avec des images) et considèrera que le premier atout d'un film, c'est l'histoire qu'il raconte.

Découverte de la solitude et du cinéma

L'enfance de Steven Spielberg prend rapidement un tour particulier : le foyer n'est pas un lieu d'harmonie, car les parents s'entendent mal (ils finiront par divorcer) et, son père étant de plus en plus absent, le petit garçon se retrouve isolé dans cet univers féminin dominé par sa mère et ses trois sœurs. Confronté à la solitude, il développe un imaginaire où la peur joue un grand rôle : « Quand j'étais petit, tout me



Liam Neeson dans *La Liste de Schindler*



Il faut sauver le soldat Ryan - Steven Spielberg dirige Tom Hanks

faisait peur : l'obscurité, le tonnerre, les éclairs... J'ai toujours détesté les meubles Louis XV car ils avaient des pieds et j'étais terrifié à l'idée que, la nuit venue, ils se mettent à marcher et viennent dans ma chambre. De même, j'adorais me regarder fixement pendant des heures dans les miroirs jusqu'à ce que je ne sache plus qui j'étais, et je parlais de la pièce terrifiée, en courant⁴. » Une autre cause d'isolement le frappe : « J'ai été victime de l'antisémitisme dans ma jeunesse. Je n'ai jamais avoué ma judéité. J'allais même jusqu'à la nier. Au lycée, des élèves me frappaient en me traitant de "sale juif". Ma dernière année de lycée a été la pire de toute mon existence. Une part de mon désir de réaliser *La Liste de Schindler* est venue de ma propre expérience de l'antisémitisme⁵. » Le cinéma, dès lors, devient une source d'évasion idéale. Cette passion révèle rapidement un esprit d'entrepreneur et une envie de création concrète : pas encore adolescent, Steven Spielberg a déjà acquis la certitude qu'il fera des films (cf. « Enfant cinéaste », p. 5).

Des débuts modestes et un coup d'éclat : *Duel*

La carrière de l'inconnu qu'est encore Steven Spielberg commence, assez modestement, à la télévision. Au service de séries, son talent ne trouve pas vraiment matière à s'exprimer. Ce qui le distingue surtout, c'est sa jeunesse : il a seulement 24 ans lorsqu'il débute en tant que réalisateur professionnel pour le petit écran. En 1971, sa mise en scène du premier épisode de la série *Colombo* (*Murder by the Book*), qu'il aborde comme un film, lui donne davantage de satisfaction. C'est cet épisode qu'il montre aux responsables de la chaîne ABC dans l'espoir d'être engagé pour réaliser *Duel*, qui est en projet pour le programme « Le téléfilm de la semaine sur ABC ». La nouvelle de Richard Matheson a été publiée dans le magazine *Playboy* et c'est l'assis-

tante de Spielberg qui a attiré son attention sur cette histoire, qu'elle estime idéale pour lui. Le jeune réalisateur, avide de défis, s'emballe en effet pour ce texte et, déployant toute sa force de persuasion auprès des responsables de ABC, il finit par être choisi pour en tourner le téléfilm.

Le scénario plaît beaucoup à Spielberg, qui y voit matière à un langage purement cinématographique, dans la lignée de Hitchcock, grand maître de la peur à l'écran. Il décide de tourner entièrement en décors naturels, afin de ne pas gâcher la force de la situation par des artifices auxquels le public ne croit plus : une poursuite tournée dans une voiture qui ne roule pas, secouée par des techniciens dans un studio. C'est pourtant ainsi que les responsables d'ABC envisageaient le film. Spielberg apporte son envie de bousculer les habitudes, de repousser des limites sur le plan technique. Le film sera tourné en treize jours seulement. Et monté en trois semaines afin d'être diffusé le 13 novembre 1971 sur ABC. *Duel* obtient un taux d'audience excellent. La carrière de Steven Spielberg est lancée. D'autant que, grâce à sa qualité hors du commun, ce téléfilm est distribué deux ans plus tard en Europe dans les salles de cinéma. En France, *Duel* obtient le Grand Prix du Festival du Film Fantastique d'Avoriaz 1973. Pour cette version cinéma, Spielberg a dû allonger la durée de son film afin que, de 74 mn, il passe à la durée standard de 90 mn. De nouvelles scènes ont été tournées. Le départ, la traversée de la ville (séq. 1). David Mann téléphone à sa femme (séq. 6). Un chauffeur de bus scolaire demande de l'aide (séquence 13). Le camion essaie de pousser la voiture rouge sous un train (séq. 14). Cette version longue est devenue la version de référence dans tous les pays (notamment pour l'édition DVD), la forme définitive de *Duel*.

Roi du box-office

Après *Sugarland Express* (1974), officiellement son premier long métrage de cinéma et un échec commercial, Spielberg pulvérise tous les records du box-office américain en franchissant la barre des 100 millions de dollars de recettes avec le fameux *Les Dents de la mer*. Le film reprend les principaux atouts de *Duel* en substituant au camion tueur un requin assassin. Une parfaite mécanique de peur qui enchante le public. Propulsé roi de Hollywood, le jeune Spielberg va pouvoir enchaîner les projets d'envergure et se forger une solide réputation de maître du cinéma à grand spectacle. *Rencontres du troisième type* (1977) est un film de science-fiction lancé avec sensationnalisme, mais c'est pourtant aussi une rêverie assez étrange et personnelle où Spielberg retrouve un souvenir d'enfance, la contemplation d'une pluie de météorites avec son père. De même, *E.T. L'Extra-terrestre* (1982) séduit par ses effets spéciaux, son imaginaire futuriste, tout en recréant l'atmosphère de la famille Spielberg (solitude d'un gamin dont les parents se séparent). Mais l'aspect autobiographique de ces films disparaît entièrement derrière leur efficacité de « machines à dollars ». Et quand Spielberg réalise *Indiana Jones et le temple maudit* (1984), il est simplement confirmé dans son statut de maître du divertissement, alors qu'il rend aussi hommage, avec ce nouveau succès retentissant, aux films d'action classiques qu'il a aimés pendant son enfance, notamment ceux de Michael Curtiz. Si parfait dans son rôle de jeune prodige (éternel) du cinéma américain, Spielberg en incarne l'innovation, le changement, et il semble lui être interdit d'avoir un lien avec le passé, la mémoire, qu'elle soit intime, cinématographique ou historique. Mais, tout en respectant les règles du cinéma commercial, il va s'employer à se libérer de son carcan anonyme⁶.

Lumière et ombre

À partir de *La Couleur pourpre* (1985), où il évoque la condition des Noirs américains au temps de la ségrégation esclavagiste, Spielberg va aborder des sujets considérés comme plus sérieux, plus adultes, en opposition à l'imaginaire fantastique et merveilleux de ses débuts (qui n'était pourtant pas naïf). S'il revisite l'enfance, c'est à travers le prisme de la guerre (*L'Empire du soleil*, 1987) ou pour une réflexion amusée sur ses conflits avec l'âge adulte dans *Hook* (1991), où il s'empare d'un de ses héros favoris, Peter Pan. On perçoit alors plus clairement l'âme de ce maître de la technique, finalement préoccupé par les sentiments (*Always*, 1989) et même par les grandes causes humanistes que sont la paix, la tolérance. *La Liste de Schindler* (1993) marque un tournant : Spielberg y met son talent de cinéaste au service d'une reconstitution pleine de force et de vérité du destin des Juifs en Pologne, dans l'horreur de la machine de mort nazie. La même année, il réalise *Jurassic Park*, grand spectacle effrayant qui fait à nouveau triompher le « cinéma pop corn ». Il est devenu capable de mêler lumière et ombre, de mener de front des films faits pour conquérir le public et des films qui explorent des aspects plus sombres de notre Histoire et de son histoire personnelle. Débute alors une formidable suite de réalisations qui vont lui valoir la reconnaissance de la critique cinéphilie, jusque-là plutôt dubitative. Avec *A.I. Intelligence artificielle* (2001), *Minority Report* (2002), *La Guerre des mondes* et *Munich* en 2005, Spielberg se fait visionnaire, questionne le monde, le destin de l'humain, la violence qui résonne partout, et fait écho aux attentats du 11 septembre à New York. Sans tourner le dos au public, mais en osant risquer de le perdre ou de créer la polémique (avec sa peinture du conflit israélo-palestinien dans *Munich*), Spielberg acquiert une stature imposante. Ses expériences d'homme, d'artiste, de réalisateur et producteur, d'entrepreneur du cinéma, se cristallisent en une personnalité pleine d'envergure. Entre la sortie des *Aventures de Tintin* (2011) et celle de *Cheval de guerre* (2012), qui réunissent à nouveau l'enfance et la réflexion sur la guerre, il est fêté à la Cinémathèque française. Symbole français d'une carrière commerciale devenue une œuvre, pleine de profondeur et de secrets.



Tom Cruise dans *Minority Report*



Les Aventures de Tintin

- 1) *Le Matin de Paris*, 29 novembre 1982
- 2) *Le Monde*, 22 février 1994
- 3) *Studio Magazine* n°177, avril 2002
- 4) *Paris Match*, juin 2003
- 5) *L'Express*, 26 septembre 2002

6) L'apport de Spielberg au cinéma commercial américain est considérable car il faut également prendre en compte son rôle de producteur. C'est lui qu'on trouve derrière les succès de *Gremlins* (1984) de Joe Dante, *Retour vers le futur* (1985) de Robert Zemeckis ou encore *Men in Black* (1997) de Barry Sonnenfeld. Des films faits pour plaire, mais porteurs aussi d'une originalité nouvelle. Au total, le nombre de productions menées par Spielberg, pour le cinéma et la télévision, dépasse la centaine.

Acteur

Dennis Weaver

Né dans le Missouri en 1924, il a déjà 46 ans quand il est choisi pour interpréter David Mann dans *Duel*. Spielberg se réjouit de travailler avec lui car il garde un grand souvenir de sa performance dans *La Soif du mal* (1958) d'Orson Welles (le veilleur de nuit bête du Mirador Motel). Dennis Weaver a cependant peu de titres aussi prestigieux à son actif. Il a tenu des seconds rôles

de nombreux westerns de qualité moyenne (il a débuté en 1952 dans un petit rôle de *Horizons West – Le Traître du Texas* – de Budd Boetticher), mais, malgré sa présence dans près d'une trentaine de films, c'est surtout la télévision qui lui a permis d'acquérir une certaine reconnaissance, notamment avec les séries *Gunsmoke* (1955-1964) et *Kentucky Jones* (1964-65). Habitué aux personnages de cow-boys, il tente de donner à celui

qu'il joue dans *Duel* des attitudes machistes, viriles, mais Spielberg s'oppose à cette démonstration de force et lui impose de la mesure. Le succès du film ne permet pas à Dennis Weaver de renouer avec le cinéma car il est déjà engagé sur une nouvelle série télévisée (*Un shérif à New York*, 1970-77). Il continuera à travailler pour le petit écran jusqu'à sa mort, en 2006, à Ridgway (Colorado).



Spielberg, enfant cinéaste

Réalisateur vedette de films aussi populaires que *E.T.* (1982) ou *Jurassic Park* (1993), Spielberg est une figure familière du cinéma, y compris pour le jeune public. Mais l'ampleur de sa réussite et l'importance des budgets avec lesquels il travaille peuvent aussi lui donner une image d'extra-terrestre, planant loin de la réalité du métier de réalisateur, surtout vue de France. Il paraît donc important de souligner que Spielberg s'est intéressé au cinéma très jeune, a réalisé plusieurs films avec un équipement amateur et s'est, en somme, intronisé lui-même cinéaste, avant d'obtenir de véritables moyens pour faire ses films. Il montre, en cela, que le cinéma peut être abordé de façon concrète, pratique, ludique également.

C'est avec la caméra 8mm de son père qu'il tourne un premier petit film de trois minutes, à l'âge de 11 ans. Il a alors la fâcheuse habitude d'organiser des accidents spectaculaires en lançant ses trains électriques les uns contre les autres. Son père finit par le menacer de tout lui confisquer s'il casse encore locomotives et wagons. Pour contourner cette interdiction, le garçon organise une collision truquée : il filme un train filant de gauche à droite, puis un train allant de droite à gauche, crée le sentiment visuel d'un accident inéluctable, dont il lui suffit ensuite de montrer le résultat avec des trains déjà endommagés. Il découvre ainsi les possibilités que donne le montage (dans ce cas pensé au moment même du tournage, les plans étant réalisés dans leur ordre définitif). Quand le film, revenu du laboratoire, peut être projeté, il découvre le pouvoir de l'image, qui fait de ses jouets des engins impressionnants lorsqu'ils sont filmés de près.

À l'âge de 12 ans, il participe à un concours lancé dans son club de scouts en réalisant, toujours en 8mm, un film de guerre de 40 minutes, *Escape to Nowhere*. Ce court métrage obtient un grand succès auprès de ses camarades, qui y ont participé en tant qu'acteurs mais sont impressionnés par le résultat final. Le jeune Steven découvre là le pouvoir de surprendre le public, de le fasciner, de l'enthousiasmer. Il dira plus tard qu'il eut alors la certitude qu'il deviendrait cinéaste « pour de bon » et qu'il consacrerait sa vie à cela.

De plus en plus soucieux d'aborder sa passion en (futur) professionnel, il crée sa société de production, qui n'a pas d'assise commerciale mais au moins un nom plein d'ambition et de rêve : la Playmount. Ce qui sonne comme une référence à la Paramount est en fait la traduction directe, en anglais, du nom germanique de Spielberg¹. À 16 ans, il tourne *Firelight*, une histoire d'ovni et d'intelligence supérieure dont il reprendra des éléments dans *Rencontres du troisième type* (1977). Le film est d'une durée, assurément professionnelle, de 2h30mn. Il peut être projeté dans la salle de cinéma locale, où il réalise 100 dollars de recettes. Mais son format, toujours le 8mm, rend quasi impossible sa présentation ailleurs.

En quête de nouvelles possibilités, l'apprenti cinéaste fait preuve de toutes les audaces. Lors d'une visite des studios Universal, à laquelle il a pu participer comme n'importe quel touriste curieux, il s'éclipse et commence sa propre exploration des lieux. Ayant déniché un local vide, il en fait son bureau et vient y travailler tous les jours, dans un costume appartenant à son père ! Devenu un vrai-faux employé d'Universal, il y trouve des gens pour l'aider au grand projet qui l'occupe : le tournage d'un court métrage en 35mm. Ce sera *Amblin'* (1968), l'histoire



Steven Spielberg au travail à Universal (1971)

d'un garçon et d'une fille qui font du stop. Le film sera sélectionné et primé dans de nombreux festivals. Et permettra à Spielberg de se voir offrir un contrat par les studios Universal, qui l'embaucheront pour leur département télévision.

En 2011, Steven Spielberg a produit *Super 8* de J.J. Abrams, un film dont les héros sont des pré-adolescents qui, en 1979, tournent un film en Super 8. Filmant une scène de rupture amoureuse sur le quai d'une gare, ils enregistrent par hasard le déraillement d'un train qui a lieu sous leurs yeux, grandeur nature ! La passion du cinéma reste la même, propulsée par l'intrépidité de la jeunesse.

1) *Der Spiel* signifie en effet le jeu (*play* en anglais), *der Berg* la montagne mais aussi le mont (*mount* en anglais).

Découpage séquentiel

Au début d'une journée normale

1 – 0h00'

Une voiture sort du garage d'un pavillon et, à travers une suite de fondus enchaînés, s'engage dans le trafic d'une grande ville, la quitte peu à peu et arrive dans un paysage assez désertique. Le générique de début s'inscrit à intervalles réguliers sur ces images filmées du point de vue du conducteur. Programme diffusé par l'autoradio en fond sonore.

2 – 0h03'31

Changement d'axe et apparition de la voiture : elle est rouge et poursuit sa route à travers le paysage. Fin du générique.

Un petit problème

3 – 0h04'28

Nous découvrons le conducteur de la voiture. Et presque aussitôt, devant lui, un camion qui roule moins vite et dégage une fumée désagréable, très impressionnant.

4 – 0h05'58

Le conducteur de la voiture double le camion, qui revient pourtant très vite et le double à son tour. Surpris, troublé, le conducteur double à nouveau. Le camion klaxonne, étrangement. Le conducteur se détend bientôt et prête davantage attention au programme de la radio.

Un monde encore quotidien

5 – 0h08'41

La voiture rouge quitte la route et vient se garer dans une station-service. Le camion arrive juste après et se gare de l'autre côté des pompes à essence. Le conducteur de la voiture l'observe, intrigué, mais ne peut voir le chauffeur.

6 – 0h11'02

Le conducteur de la voiture entre à l'intérieur de la station et téléphone en pcv à sa femme, avec laquelle il a apparemment eu une dispute la veille. Il a donné son nom à l'opératrice, Dave Mann.

7 – 0h13'04

Mann quitte la station-service. Le camion klaxonne à nouveau.

Le voyage déraille

8 – 0h14'03

Mann voit réapparaître le camion derrière lui et lui fait signe de le doubler. Mais une fois devant lui, le camion ralentit. Exaspéré, Mann essaie de doubler, mais le camion se déporte sur la voie de gauche. Soudain, le chauffeur fait signe qu'il peut doubler. Mais quand la voiture rouge s'engage, une voiture arrive en face et Mann évite de justesse une collision fatale. À nouveau bloqué derrière, il décide de passer en force, profite d'un chemin de terre parallèle à la route et double le camion, heureux d'en être débarrassé. Mais le camion ressurgit, très rapide. Une véritable course-poursuite s'engage. Mann est obligé d'accélérer au maximum des possibilités de la voiture pour échapper au camion, qui le serre. Il finit par sortir de la route en tête-à-queue sur un parking, heurtant une barrière.

La folie

9 – 0h24'26

Un homme vient s'inquiéter de ce qui s'est passé. Mann sort de son véhicule et se dirige vers le café au bord de la route.

10 – 0h26'13

Mann entre dans le café et va directement aux toilettes où il ressasse intérieurement ce qui vient de se passer mais se rassure : le cauchemar est fini. Il sort des toilettes, traverse la salle de café, va regarder à la fenêtre et voit que le camion s'est garé là.

11 – 0h28'52

Mann commence à scruter les clients du café avec suspicion. La serveuse vient prendre sa commande. Il se plonge à nouveau dans ses pensées, se dit que le conducteur du camion est un fou. Il tente de deviner lequel des clients est cet homme, croit l'avoir trouvé, mais voit ce dernier partir et monter dans une camionnette. Il s'intéresse alors à un autre client du café, va lui demander d'arrêter tout. L'homme ne le comprend pas et tous deux finissent par se battre. Mann voit partir cet homme dans un petit camion. Il est à bout et entend soudain le bruit du gros camion qui démarre.

12 – 0h40'21

Mann sort du café et se met à courir derrière le camion, puis s'arrête, épuisé. Il retourne à sa voiture et part.

Le bus

13 – 0h41'54

Mann est arrêté par le chauffeur d'un bus scolaire tombé en panne. Il tente de pousser le bus avec sa voiture, mais n'y parvient pas. Le camion réapparaît. Mann, pris de panique et inquiet pour les enfants, s'enfuit. Le camion arrive et pousse le bus, lui permettant de repartir. Mann voit cela de loin, interloqué.

Le train

14 – 0h48'43

Arrivant à un passage à niveau, Mann doit s'arrêter. Le camion surgit derrière et tente de pousser la voiture sous le train, qui disparaît heureusement. La voiture rouge fait alors une sortie de route et le camion la dépasse.

Un monde dangereux

15 – 0h51'19

Mann roule, se retrouve derrière le camion puis le dépasse en quittant la route...

16 – 0h53'19

... Pour s'arrêter à la station Snakerama. Il va dans une cabine d'où il appelle la police et donne son nom, David Mann. Le camion, qui s'était garé plus loin sur la route, revient et fonce sur la cabine. Mann n'a que le temps de s'en échapper. Le camion détruit les cages des serpents, qui s'échappent. Mann fuit aussi.

La cache

17 – 0h56'40

Mann roule vite puis quitte la route en cahotant et se cache sur le côté, laissant le camion continuer. Moment de soulagement. Il s'assoupit. Suite de fondus enchaînés. Le temps passe. Un grand bruit de moteur réveille Mann, effrayé. Mais ce n'est qu'un train qui passe près de sa voiture. Il repart.

Barrage

18 – 1h00'06

Mann reprend la route normalement, mais freine soudain : le camion est arrêté plus loin devant, prêt à lui barrer la route. Il s'en approche, mais le camion s'avance en effet et l'empêche de passer. Mann a garé sa voiture et s'approche du camion en marchant, mais celui-ci s'éloigne, puis s'arrête à nouveau.

Mann voit s'approcher la voiture d'un vieux couple et leur demande de l'aide. Mais le camion recule sur eux et ils sont obligés de partir, Mann s'éloigne aussi. Puis revient à sa voiture et part. Le chauffeur du camion le laisse finalement passer.

Dernière course-poursuite

19 – 1h07'15

Mann roule à nouveau très vite. Mais le camion également. La voiture rouge menace de sortir de la route. Heurte des poteaux. Une barrière. Mann a du sang à la bouche. Une côte lui permet de reprendre de l'avance. Mais le radiateur de la voiture lâche et la montée devient très difficile. Le sommet arrive enfin. La descente rend la course-poursuite encore plus folle. Mann finit par quitter la route et prend un chemin en pente, toujours poursuivi.

Le duel final

20 – 1h20'06

Mann se retrouve dans un autre paysage désertique, dominant un canyon.

21 – 1h20'55

Mann fait face au camion qui surgit. Il bloque l'accélérateur de la voiture avec sa mallette et saute du véhicule, qui explose au-devant du camion. Celui-ci continue sa route en fonçant.

22 – 1h21'43

Le camion chute dans le ravin et disparaît dans un nuage de poussière.

23 – 1h22'44

Mann regarde le camion réduit à l'état de carcasse et saute de joie.

24 – 1h24'36

Le soleil se couche et David Mann n'est plus menacé. Le générique de fin commence.

Durée totale : 1h 25'31



ANALYSE DU SCÉNARIO

Radicalisation du cauchemar

La manière dont l'écrivain Richard Matheson a adapté sa propre nouvelle, *Duel*¹, pour le scénario tourné par Steven Spielberg, souligne les partis pris dramaturgiques du film.

Un récit rapide

La première phrase de la nouvelle *Duel* est une indication temporaire : « Il était 11 h 32 lorsque Mann doubla le camion. Il se rendait dans l'ouest, à San Francisco ». Une autre information est donnée assez vite, lorsque le camion commence à ralentir la voiture de Mann : « Il ne pouvait pas se permettre de rouler trop doucement. Il avait rendez-vous avec Forbes à trois heures et quart ». Il s'agit donc d'un voyage prévu pour être assez rapide et qui, dans la nouvelle, va être écourté par les événements. Matheson accentue le rythme du récit et en ramasse la temporalité. On a déjà presque atteint la moitié du texte lorsqu'il est « l'heure du déjeuner ». Mann se trouve alors au Chuck's Café et découvre avec stupeur que le camion y est arrivé également. Tout de suite après avoir quitté le café, il décide de s'arrêter et d'attendre, de faire un petit somme, au lieu de continuer à rouler derrière le camion, qui est parti : « Il consulta l'horloge du tableau de bord. 12h30 à un ou deux poils près. *Ouaouh*. Tout ça en moins d'une heure. (...) Quand il ouvrit les yeux, craignant d'avoir sombré dans le sommeil et perdu trop de temps, il ne s'était pas écoulé plus de onze minutes ». La rapidité des événements devient un ingrédient de l'histoire. La course-poursuite reprend alors presque aussitôt et ne connaît plus de trêve : les indications temporaires disparaissent et sont, en quelque sorte, remplacées par des indications de vitesse. 120 km/h², 130 et soudain 75 car le radiateur de la voiture menace d'exploser, puis 80, 90, 95 et finalement « 100 à l'heure » lorsque Mann braque vers « une voie de dégagement pour les camions dont les freins avaient lâché » et freine, s'attendant à être percuté par le camion, qui fait heureusement une sortie de route et se renverse. Fin. La vitesse des véhicules finit par se confondre ici avec la vitesse du récit, très tendu (c'est l'exercice de la nouvelle).

Une histoire sans fin

Matheson a fait, pour le scénario de *Duel*, un travail inverse en jouant sur la dilatation du temps. Les deux principales marques de cette nouvelle temporalité encadrent le récit. Le départ de la maison (séq. 1 dans le découpage séquentiel) : le quartier est vide, c'est le début de la journée, une fois la voiture en ville, la radio parle





du trafic « de la matinée », traditionnellement très dense. La fin du cauchemar (24) : le soleil se couche, c'est la fin d'une journée qui aura été très longue. Une fin inespérée car la poursuite semblait *sans fin* – sinon fatale. Alors que la nouvelle se devait de dramatiser chaque confrontation entre la voiture et le camion afin d'éviter les redites, le film joue habilement de la répétition du même motif (le camion devant, le camion derrière) pour construire un continuum dramaturgique et visuel (cf. « Mise en scène et signification », p. 10 : la dimension de tunnel créée par le montage, et qui s'applique aussi au récit). Au lieu de court-circuiter la durée en montrant une précipitation des événements, le film l'accroît : la violence du camion devient ici violence persistante. C'est l'accumulation qui sert de principe directeur au scénario : chaque scène confirme que le camion est un problème, puis un danger, puis un ennemi. Comme Mann au volant de sa voiture rouge, le récit du film semble bloqué, toujours ramené face à un obstacle. En termes de fiction, le pari du film devient donc plus singulier : il ne s'agit plus seulement, comme dans la nouvelle, de créer des chocs (de plus en plus violents) entre une voiture et un camion, mais de différer sans cesse le choc qui pourrait, de façon décisive, les séparer (avec la victoire de l'un sur l'autre). Si la journée semble sans fin, c'est aussi que l'histoire est racontée à l'écran comme si elle ne pouvait pas avoir de fin normale (être à l'heure à San Francisco) et qu'elle ne pouvait s'achever que par épuisement (des conducteurs ou des véhicules). Le récit ne s'appuie plus tant sur la vitesse que sur la mécanique, c'est-à-dire sur une logique machinale, donc inhumaine, infernale.



Les étapes de la course

Tout en accentuant le piétinement de l'histoire, Matheson a donné à celle-ci une structure qui dessine, plus clairement dans son scénario que dans sa nouvelle, des paliers successifs, et participe à l'inscription d'une durée dans le récit. L'arrêt à la station-essence (5) : cette scène, écrite spécialement pour le film, a deux fonctions précises. Permettre une présentation de David (ou Dave) Mann, de sa vie de famille, ici compliquée par un conflit récent et, sans doute, des difficultés plus profondes (cf. « Mise en scène et signification » : sur la place de l'homme face à la femme). Dans la nouvelle, Mann pense à sa femme et à ses enfants paisiblement, regrettant seulement de ne pas être avec eux. La séquence 5 permet aussi de montrer que, même après une première confrontation avec le camion, le monde reste quotidien, pas du tout cauchemardesque. Au contraire, la séquence 13 (aide au chauffeur du bus) montre que la réalité quotidienne (du ramassage scolaire) peut devenir source de peur (les enfants seraient menacés), se mêler au cauchemar que représente le camion. Ce que confirme et accentue encore la séquence 16 (l'arrêt à la station Snakerama), également créée pour le film. Le monde quotidien est ici directement attaqué par le camion et à la peur phobique provoquée par celui-ci vient s'ajouter celle des serpents, libérés par la destruction de leurs cages. Le cauchemar est amplifié, radicalisé. C'est le principe général de cette adaptation, illustré également par la dépersonnalisation du chauffeur du camion, que nous étudions dans « Mise en scène et signification ».

1) La nouvelle *Duel* est publiée en français dans le recueil *Richard Matheson, Nouvelles, Tome 3, 1959-2003*, éditions J'ai Lu.

2) Dans le film comme dans le texte original de la nouvelle, les vitesses sont naturellement indiquées en miles : un mile = 1 609 mètres, donc 120km/h équivalent à environ 75 miles à l'heure.

PISTES DE TRAVAIL

La puissance du camion, l'invisibilité de son conducteur et l'absence de motivation connue ou imaginable inscrivent *Duel* dans une certaine abstraction. Pourtant, Spielberg inscrit son film dans une quotidienneté certaine. Chercher comment le récit met en place ce sentiment de quotidienneté, puis comment ce quotidien s'effrite progressivement.

Voir en particulier comment le temps change de nature. Au début, Mann a un but. Le film aura donc une fin. Mais les attaques du camion aveugle, répétitives, donnent le sentiment d'un film sans fin. Mann triomphe du camion, mais le coucher du soleil signe l'échec de son rendez-vous... Tout est à recommencer...

PERSONNAGES

Pris dans l'action

Un constat s'impose : *Duel* n'est pas un film de personnages, mais un film de situation. Tout se joue entre un camion prédateur et sa proie, une voiture rouge. À l'intérieur du camion, un chauffeur dont on ignore tout et qu'on ne verra jamais. À l'intérieur de la voiture, un conducteur en détresse dont on ne sait presque rien. Tout n'est qu'action-réaction : agression-fuite-peur. L'écrivain Richard Matheson décida de baptiser le héros de sa nouvelle, *Duel*, du nom de Mann, afin de suggérer qu'il s'agissait de l'Homme (*Man* en anglais, *mankind* : le genre humain). Mais Matheson se ravisa ensuite et, tout en gardant ce patronyme, s'efforça de traiter le personnage de Mann de manière réaliste, concrète, et non pas volontairement symbolique. On peut garder cette approche simple pour préciser ici le portrait de David Mann, et l'envisager par ailleurs comme l'élément d'une fable (cf. « Mise en scène et signification »). Les autres personnages du film sont de simples figures du quotidien (l'épouse, le chauffeur de bus...), presque des silhouettes. Mais il est intéressant d'envisager le camion comme appartenant à cette catégorie des personnages, puisque c'est clairement là une intention du film.

David Mann

Il est représentant de commerce et, en conséquence, habitué aux trajets en voiture : la route est sa routine, elle devient son cauchemar. C'est là la base de tout le registre du film : le familier est rendu inquiétant. La principale information sur Mann nous est donnée pendant sa conversation téléphonique avec son épouse. Il l'appelle pour s'excuser, sans dire de quoi. C'est à travers ce qu'elle dit, elle, que l'on comprend : la veille, lors d'une soirée, un certain Steve Henderson a pratiquement violé Madame Mann devant les invités. Et David Mann n'a pas réagi. En entendant cette version des faits, il dit à sa femme « *N'exagère pas* », et elle écourte la conversation. Mais il faut interpréter la scène au sens fort : David Mann est un homme faible, en tout cas prompt à se défilier. Face à un autre homme (menaçant pour sa femme) et face à sa femme puisqu'il n'ose pas, au téléphone, faire de vraies excuses (reconnaître que son attitude était blessante) et attend plutôt d'être simplement pardonné, sans s'exposer à la critique. La faiblesse de Mann est au cœur du récit : elle l'expose à la domination d'un plus fort que lui, le camion(-)neur, mais il la surmonte et devient, à la fin du film, un autre homme.

Le camion

C'est le tout pour la partie : l'engin se substitue ici à son conducteur, quasi invisible. Pour choisir ce camion, Spielberg a comparé plusieurs modèles (comme quand on cherche un acteur) et s'est décidé pour celui dont l'avant évoquait le plus un visage stylisé (les yeux au-dessus du nez : le pare-brise au-dessus du bloc-moteur). Le camion a ensuite été « maquillé », comme une star : des traces d'usure ont été ajoutées, des marques destinées à suggérer un passé de fou du volant indestructible. Il s'agissait, en somme, de donner à ce camion une personnalité aussi marquée et forte que celle de David Mann peut être neutre et faible.



MISE EN SCÈNE & SIGNIFICATION

Rapidité, intensité



Les circonstances de la réalisation de *Duel* amènent le jeune Steven Spielberg à faire montre d'un grand professionnalisme. Sommé de mettre en boîte le film en un temps record, il ne peut faire du tournage un moment de recherche, il doit engranger des images, exécuter le scénario. Ce qu'il accomplit avec un talent hors du commun. D'abord, parce qu'il réussit, en effet, à se plier aux contraintes de cette réalisation. Ensuite, parce que le professionnalisme dont il fait ainsi preuve n'aboutit pas à des images anonymes, mais dotées d'un sens du spectaculaire qui distingue Spielberg d'un simple faiseur. Enfin, parce que tout en se mettant au service de cette production, il y apporte une sensibilité personnelle, qui fait apparaître des préoccupations qu'on retrouvera plus tard dans ses autres films. Il montre ainsi qu'il a non seulement un œil, mais une vision.

Effacité, perspicacité



La nécessité de ne pas perdre de temps au moment du tournage oriente les choix de mise en scène de Steven Spielberg. Un exemple frappant est donné par la scène où David Mann arrive au Chuck's Café, après avoir failli se tuer en quittant la route (séq. 10). Pour montrer Mann qui entre dans le café, parle avec le patron, se dirige vers les toilettes, s'y enferme, se rafraîchit le visage, réajuste sa cravate, ses cheveux, repart dans la salle du café, parle à nouveau avec le patron et va à la fenêtre, découvrant que le camion s'est garé là devant, Spielberg fait un seul plan. Un plan-séquence long et assez complexe, la caméra faisant d'abord face à Mann, puis se retrouvant derrière lui. Une loi mathématique du plan-séquence est qu'il permet de gagner du temps pendant un tournage : au lieu de mettre en place plusieurs axes de caméra tour à tour, on suit l'action en continuité, dans un même et seul effort. Un plan-séquence peut nécessiter beaucoup de réglages (pour assurer les enchaînements, la fluidité du mouvement, le rythme, comme dans une chorégraphie). Mais, après les répétitions utiles, la scène peut être tournée et achevée aussitôt. La force de Spielberg ici est que l'efficacité du plan-séquence (en termes de temps, donc de production) sert aussi le récit, l'atmosphère du film avec beaucoup de perspicacité. Ce plan-séquence permet de montrer David Mann comme un homme solitaire, isolé du reste du monde même dans ce café : le mouvement de la scène reprend la logique de la route, qui enferme David Mann dans son tracé, ne lui permet pas d'interactions avec le monde extérieur, ne lui laisse pas de liberté, pas de répit. Ce choix de mise en scène permet de maintenir une tension dans le film (sentiment d'enfermement) alors même que David Mann veut se détendre et se convaincre que le cauchemar est terminé. Mais il ne s'arrête jamais, et Spielberg trouve là comment nous le faire ressentir visuellement.



Planification, intensification



Spielberg a abordé le tournage de *Duel* comme une véritable chaîne de fabrication. L'ensemble du parcours accompli par la voiture et le camion a été dessiné sur un mur, comme une carte routière. Tout au long de ce parcours, les actions ont été pointées, ainsi que les axes stratégiques pour la prise de vues. Une planification complète du récit, du décor, du jeu des acteurs en quelque sorte (ici, le comportement des véhicules), de la réalisation. Cette logique méthodique transparait à travers l'utilisation récurrente de plans spécifiques dans les scènes de poursuite, c'est-à-dire tout au long du film. Voici la nomenclature que l'on peut établir.

Situation générale : plans d'ensemble montrant la voiture et/ou le camion traversant le paysage ; plans montrant des indications données sur la route (voie de dépassement annoncée, par exemple).



La route : plans subjectifs montrant la route qui s'ouvre devant la voiture de David Mann, et le camion qui y apparaît, bloquant l'avancée ; plans montrant la route filmée depuis l'arrière de la voiture de David Mann, et le camion qui y apparaît, menaçant.

Le camion : plans de face (variation dramatique : gros plans sur la calandre) ; plans de face décentrés, vision latérale permettant de montrer tout le camion en profondeur et de souligner la vitesse (car les plans sont cadrés au niveau bas, parfois près des roues) ; plan sur l'arrière du camion obstruant la vue, montrant les feux rouges s'allumer, signe qu'il utilise les freins pour ralentir David Mann (variation dramatique : plan rapproché sur les feux arrière) ; plus rare, gros plan sur le toit du camion pour montrer la fumée qui s'en échappe.

Le camion en vision subjective : plans le montrant dans le rétroviseur central de la voiture de David Mann ; plans le montrant dans le rétroviseur extérieur gauche ; variations dramatiques en fonction de ce qui est vu du camion (bien sûr plus menaçant quand il bouche tout le rétroviseur, parce qu'il est proche).

La voiture : plans de face ou décalés latéralement pour souligner la vitesse et surtout alors le risque de perte de contrôle ; plans larges montrant la voiture filmée depuis l'arrière, fuyant devant le camion (variation dramatique : plan en plongée donnant le point de vue du camionneur, écrasant) ; plans sur le compteur de vitesse (variation dramatique : gros plan sur ce compteur pour souligner un chiffre), puis sur les voyants lors de la panne.

David Mann : plans de face au volant ; plans le montrant se retournant vers le camion derrière lui ; plans montrant son profil gauche ; plans de David Mann dans son rétroviseur (regard inquiet donc) ; plan le montrant au volant avec le camion derrière lui, en contre-plongée (la caméra est à la place du passager, à hauteur des jambes) ; plans sur son pied qui écrase l'accélérateur ; plans sur ses mains sur le volant.

Spielberg a ainsi défini, par souci d'efficacité, une variété limitée de plans (et de variations sur ces plans), comme un écrivain qui choisirait d'écrire un roman en limitant son vocabulaire à un choix particulier de mots (pour ne pas avoir à en chercher d'autres), employés à plusieurs reprises selon différentes combinaisons. On voit donc ici clairement un effet de répétition. Mais, loin d'en souffrir, le film en joue à son avantage : c'est de la reprise des mêmes images (par exemple, le camion dans le rétroviseur) que naît la dimension cauchemardesque. Ce n'est plus une course-poursuite de film d'action (où tout devient de plus en plus étonnant), c'est une mécanique infernale, un enfermement à l'intérieur d'un univers fermé (n'ouvrant toujours que sur les mêmes perspectives, les mêmes images), un piège dont il est impossible de sortir. La planification de la réalisation avait pour conséquence un aspect machinal (filmer les mêmes choses de la même façon tout au long du parcours). Spielberg en a fait un principe d'intensification mis au bénéfice artistique du film.

Un tunnel visuel et temporel

À cette répétition régulière de plans semblables, qui donne à voir le film comme un bloc compact, une sorte de monolithe visuel, viennent s'ajouter d'autres efforts pour souligner la continuité entre toutes les séquences et masquer leur discontinuité temporelle : en somme, pour donner le sentiment qu'on suit tout ce voyage d'un bout à l'autre, sans jamais en sortir, alors qu'il dure toute une journée. Ainsi, l'usage des fondus enchaînés au début du film : ils permettent qu'on quitte la maison de David Mann et qu'on rejoigne la campagne désertique après avoir traversé la ville sans aucune rupture, comme si on avait réellement parcouru tout le chemin. Autre moyen de maintenir un continuum : l'utilisation de raccords qui donnent le sentiment d'une suite alors qu'il y a une ellipse (dans le temps et l'espace). La voiture rouge avance sur la route dans un paysage de collines arides filmé en plan large : on peut passer d'un aspect de ce décor naturel à un autre sans s'en rendre compte, sans rupture visuelle franche (par exemple entre 17 et 18). La route et le paysage uniformément vides créent un lien entre toutes les scènes, même si des portions entières du trajet ne sont pas filmées. Ce sentiment de continuité est, enfin, nourri par des scènes qui se construisent réellement dans la durée et développent l'action d'une manière très réaliste, quasiment en temps réel (en 8, par exemple), avec des raccords logiques d'un plan à l'autre.

Ces différentes manières d'accentuer la continuité (ou de donner une impression de continuité) créent une sorte de tunnel temporel et visuel, qui dramatise l'action. La route n'est plus une échappée (la voie de la liberté), elle enferme David Mann dans une course-poursuite mortelle : il semble d'autant plus difficile d'en sortir que cette route ne s'arrête jamais, n'arrive jamais nulle part. C'est le tunnel sans fin du cauchemar. Nous sommes entrés dans un monde à part : un désert sans repères, une journée qui ne se joue plus à l'échelle du familier (être à l'heure à un rendez-vous) mais à celle de la vie et de la mort.

La raréfaction de l'humain

Quel est le cauchemar dont vient nous parler Spielberg ? Celui d'un monde déshumanisé. Pour cela, il a fait de *Duel* un film où l'élément humain n'a pas du tout une place habituelle. On entre dans cet univers avec des plans de route, filmés en caméra subjective, du point de vue d'un conducteur qu'on ne voit pas, ou plutôt même (car la caméra semble positionnée bas, à la hauteur du pare-choc), du point de vue de la voiture. La route est ici la star, elle tient le premier rôle. Mais un rôle muet, dont la domination a pour conséquence de faire pratiquement disparaître du film les scènes dialoguées traditionnelles.

Quelques mots ordinaires échangés avec le pompiste (5), une conversation téléphonique difficile (6) et une autre, pas plus simple, avec un chauffeur de bus (13), voilà à quoi se réduit ici la parole. Elle reste à la surface des choses, vite emportée. Elle est solitaire (David Mann parle tout seul dans sa voiture, s'élevant contre le comportement du conducteur du camion). Elle est tue. Ainsi, tout le passage au Chuck's Café (10, 11) s'accompagne du monologue intérieur de Mann, qui n'ose pas s'adresser aux clients du bar, parmi lesquels doit se trouver le terrible chauffeur du camion. Quand il se décide enfin à engager une conversation, il se met dans une position délicate, c'est la bagarre. Il court ensuite vers le camion pour parler avec le chauffeur, mais celui-ci refuse de s'arrêter et le sème (en 12, puis à nouveau en 18). La parole ne peut rien. Et, à travers elle, c'est l'impuissance de l'humain qui éclate. Face à la machine, qui est partout.

Camion, voiture, la tôle et la mécanique sont au cœur du film. Elles s'interposent entre les hommes de façon constante (cf. l'analyse de la séquence 5, p. 14-15). Même quand David Mann est sollicité par le chauffeur de bus pour apporter de l'aide (solidarité, sentiments humains), il n'est question que de mécanique, et Spielberg filme dans cette scène la même chose que partout ailleurs : de la tôle, pare-choc contre pare-choc. Quand Mann décide d'échapper à la course-poursuite et quitte la route pour faire un petit somme, c'est au milieu d'un cimetière de voitures qu'il s'endort (17), avant d'être réveillé en sursaut par un train – de la mécanique encore.

On voit que Spielberg ouvre ici son film à une signification étendue : ce n'est plus seulement David Mann qui est menacé par un camion fou, c'est l'Homme qui est mis en péril par des forces inhumaines qui veulent sa destruction. Le psychanalyste Jean-Jacques Moscovitz¹, qui a consacré au cinéma de Spielberg un essai passionnant (et ambitieux, dense, pas forcément accessible), n'hésite pas à voir dans *Duel* une évocation de crimes contre l'humain, contre l'humanité, notamment la Shoah, l'extermination des Juifs d'Europe par les nazis. La judaïté de Spielberg et son histoire personnelle (cf. « Réalisateur/Genèse », p. 2 à 4) renforcent encore la logique d'une telle interprétation. Comme le fait que le camionneur s'en prend à Mann seulement, le différenciant du reste des Hommes, selon le principe de la ségrégation et de la persécution (on le comprend clairement dans la scène du bus, où Mann s'inquiète pour les enfants avant de comprendre que le camion ne veut du mal qu'à lui). Mais on peut aussi voir, dans le film, une inquiétude plus générale face à la mécanisation du monde, qui fragilise la place de l'humain. Un thème cher à Spielberg puisqu'on le retrouve aussi, par exemple, dans *Cheval de guerre* (2011), qui montre la mécanisation de la guerre lors des batailles de 1914-1918 et oppose, dans une scène impressionnante, un cheval, symbole de vie, à un des premiers chars d'assaut, aussi impressionnant que le camion de *Duel*, symbole de mort. On peut, bien sûr, élargir cette problématique au-delà de l'œuvre de Spielberg (cf. « L'homme et la machine », p. 19). Il faut surtout noter ici que, pour ouvrir son film à une dimension métaphorique, le réalisateur s'appuie d'abord sur une idée de scénario. En adaptant sa nouvelle, l'écrivain Richard Matheson a, en effet, décidé de rendre totalement anonyme le chauffeur du camion, abandonnant les péripéties suivantes de son texte : au Chuck's Café, David Mann parvenait à comprendre lequel des clients était le camionneur, un homme au visage carré dont il découvrirait ensuite le nom inscrit sur le camion, Keller (il croyait d'abord lire « Killer », Tueur en anglais). La dépersonnalisation du camionneur devient aussi une forme de déshumanisation : en ne le nommant pas, en ne le montrant pas, le film rend encore plus terrible, plus irrationnelle et plus inhumaine la force destructrice de l'engin qu'il conduit.

La victoire d'un homme ordinaire

Mais *Duel*, à l'image de toute l'œuvre de Spielberg, reste un film d'espoir. Comme le note également le psychanalyste Jean-Jacques Moscovitz, « *Duel* est une reprise du conflit entre David et Goliath. L'humain intelligent, voire malin, doit se sortir d'affaire en s'aidant de sa faiblesse propre contre le colosse qui ne peut rien d'autre qu'écraser le petit David¹ ». D'autres récits mythologiques ou bibliques, ou bien encore des contes, peuvent être convoqués en écho à ce motif, fondamental et populaire, du faible triomphant du fort : Thésée et le Minotaure, saint Michel terrassant le dragon, le Petit Poucet et l'Ogre... Il s'agit là d'un thème auquel Spielberg reviendra souvent :



l'homme ordinaire devenant héros (par exemple, un ouvrier de chantier, père démissionnaire, sauve ses enfants d'une nouvelle apocalypse dans *La Guerre des mondes*). Mais il ne se contente pas ici d'illustrer ce combat à l'issue heureuse et paradoxale : il en accentue les termes, selon le principe d'intensification appliqué à l'ensemble du film.

La faiblesse de David Mann n'est donc pas seulement suggérée : le film la pointe constamment, cruellement. En même temps qu'on découvre ce conducteur banal (3), commence un programme radiophonique dans lequel un homme explique à une employée de l'administration (prise dans un canular, apparemment) qu'il ne peut pas se dire « chef de famille » sur la fiche de recensement qu'il doit remplir, car c'est sa femme qui commande à la maison. Peu après, à la station-service (5), le pompiste dit à Mann, qui ne veut pas changer le tuyau du radiateur, « C'est vous le patron ». Mann répond : « Pas chez moi ! ». Il n'est pas mieux loti que l'homme qui prétendait, à la radio, avoir perdu tous ses traits masculins. Plus tard, au Chuck's Café (10), le patron fait rire les clients aux dépens de David Mann (quand celui-ci parle de « légère complication », il dit « Ça m'avait plutôt l'air d'en être une grosse »), qui se ridiculise ensuite lui-même en s'attaquant à la mauvaise personne. Lorsqu'il aide le chauffeur du bus (13), il n'arrive à rien et les enfants se moquent de lui. C'est un homme bafoué et terrorisé qui est pris en chasse par le camion tout-puissant, déterminé à exploiter une faiblesse qu'il a comme flairée. Et c'est pourtant cet homme qui viendra à bout du camion, lequel se fracassera dans un ravin en laissant entendre une sorte de cri de bête, de grand prédateur

(Spielberg réutilisera ce même effet pour la mort du requin des *Dents de la mer*). Plus grande la faiblesse, plus grande la victoire sur cette faiblesse, sur la peur et sur le Mal. D'une fin heureuse, Spielberg fait un triomphe de l'humain face à toutes les forces qui le menacent.

1) Jean-Jacques Moscovitz, *Lettre d'un psychanalyste à Steven Spielberg*, Bayard, 2004.

PISTES DE TRAVAIL

À partir du moment où le film dévie du trajet normal d'un homme qui ne veut pas rater son rendez-vous, la répétition des attaques du camion pose un problème de mise en scène pure. Il s'agit de filmer deux bolides quasi abstraits. Si le corps et le visage du héros, Mann, autorisent certaines variations, l'invisibilité du camionneur augmente la difficulté. Comment Spielberg varie-t-il ses angles et grosseurs de plans dans les scènes de poursuite ? (cf. ci avant, p. 10-11). Distinguer la description d'un monde déshumanisé (camions, automobiles, vitesse, accidents, absence de communication, conducteur invisible...) et la création par la caméra d'un monde déshumanisé et mécanisé : position de la caméra face aux éléments mécaniques, à hauteur de pare-chocs, gros plans sur ces derniers, contre-plongées où le métal domine l'humain, véhicules s'interposant entre les personnages, corps morcelés par le montage et surtout les éléments matériels modernes qui les masquent en partie...

ANALYSE D'UNE SÉQUENCE

Une menace sans visage

Séquence 5, de 0h08'41 à 0h11'02

Écrite spécialement par R. Matheson pour le scénario de *Duel*, la séquence 5 oppose David Mann au camion dans un face-à-face très singulier, puisque le camionneur ne montre pas son visage. Spielberg s'emploie à mêler des éléments familiers et un sentiment d'inquiétude, d'étrangeté (de peur, bientôt). La route et, ici, un arrêt dans une station-service : voilà le monde connu, ordinaire. Sur lequel se dessine l'ombre d'une violence possible, d'une animosité menaçante : le camion et son invisible chauffeur.

Petit et gros

Le début de la séquence montre d'emblée comment on passe du normal à « l'anormal ». Spielberg filme la voiture rouge depuis l'espace où elle va venir se garer à la station-service, devant les pompes à essence : il la montre qui s'approche de la caméra pour grossir à l'image. Derrière elle, arrive bientôt le camion, rendu très petit par la perspective (plan 1a). Spielberg recule alors sa caméra et la déporte sur la gauche pour cadrer de face le camion qui va se garer de l'autre côté des pompes à essences : comme la voiture, il devient plus gros à mesure qu'il s'avance, et devient même énorme. Soudain, c'est la voiture qui semble toute petite à côté de ce mastodonte (1b). La vie normale (la voiture rouge garée à la station-service) est alors transformée en rapport de forces (la voiture rouge semble écrasée par l'énorme camion). En réunissant dans le même plan deux cadrages opposés en miroir (petit et gros intervertissent leurs places entre 1a et 1b), Spielberg condense la thématique principale de son film (le duel, le défi singulier, le bras de fer), la rend visuellement parlante. Et ce choix de ne faire qu'un seul plan lui permet aussi, lors du tournage, de gagner du temps, illustration du principe d'efficacité-perspécité (cf. « Mise en scène », p. 10). Un autre exemple en est donné lorsque le pompiste, cadré en plan rapproché (14a), s'adressera à Mann et viendra se placer en gros plan (14b). Deux valeurs de plan sont liées dans un seul mouvement.

Présence humaine et mécanique

Après avoir placé côte à côte les deux véhicules, Spielberg entame une série de champs-contrechamps entre Mann et le chauffeur, ou plutôt la cabine du camion. La situation de chacun dans l'espace est montrée clairement (2). Elle confirme la domination du camionneur, assis plus haut que Mann, qui est, là aussi, écrasé (3, en légère plongée, et 5, non reproduit, identique). Il scrute le camionneur et son regard est matérialisé par un zoom avant au début de 4, qui commence comme 2 et se termine avec un cadre serré sur le cabine du camion : seul l'avant-bras du conducteur est visible (4). Dans ce plan comme dans tous les autres de la séquence, la présence humaine n'est pas naturelle, libre, mais contrainte, coincée à l'intérieur des véhicules, prise entre vitres ou carrosseries qui occupent l'essentiel de l'image (typiquement en 2 et 4). Se crée ainsi un climat particulier, qui s'appuie sur la dureté de la mécanique, sa violence sourde.

L'inquiétude grandit

Retour au familier avec le pompiste, souriant, détendu, pétillant d'humour et de légèreté, très serviable (6). Il apparaît après avoir vaporisé du produit à vitres sur le pare-brise, ce qui a créé un instant où l'image semble devenir floue, suggérant une question importante : la vision de Mann est-elle trouble ? A-t-il raison de regarder le camionneur avec perplexité, et une vague inquiétude, ou bien se fait-il des idées, est-il en train de devenir paranoïaque ? Spielberg montre alors Mann parlant au pompiste et revient sur celui-ci (7, 8, non reproduits), puis à nouveau sur Mann (9) qui découvre alors que la cabine du camion est maintenant vide (10). Le chauffeur-chauffard est donc bien étrangement insaisissable, impossible à cerner. Mann le cherche des yeux et la caméra suit son regard en venant le cadrer de côté (11). Contrechamp sur ce qu'il voit : les bottes du camionneur, suivi par la caméra dans un mouvement vers la gauche (12). Ces bottes, pourtant banales (au Chuck's Café, tous les clients portent les mêmes), sont vraiment vues à travers les yeux de Mann : elles semblent ici douées d'une étrange brutalité, portées par un homme agressif. Elles sont une menace, elles disent aussi la peur qui guette David Mann.

Un monde normal mais en alerte

Le pompiste insouciant réapparaît (13a), passe devant Mann, qui sursaute (13b) : il a eu peur, on comprend qu'il était pris dans ses sombres pensées, qu'il est très tendu (Spielberg utilisera la même astuce au Chuck's Café avec la serveuse). Le pompiste le ramène à des préoccupations plus terre à terre (il faudrait changer le tuyau du radiateur) et Mann redevient un simple client, bien dans son rôle (il préfère attendre pour remplacer cette pièce, ce qu'il regrettera amèrement lors de la dernière course-poursuite). Même dans ce retour à la normale, Spielberg maintient la domination visuelle de la tôle et de la carrosserie des véhicules, très présentes en 14a et 16. Dans le plan 18, c'est la fenêtre de la voiture qui fait le cadre de l'image, enferme Mann. De plus, le camionneur reste présent, comme un rôdeur, insaisissable, indéchiffrable, inquiétant. Il n'y a jamais, dans *Duel*, de retour définitif à une réalité tout à fait normale, sans ambiguïté.

Variations sur une séquence

La séquence 5 a été rallongée par Spielberg afin que son film puisse avoir une durée standard pour sortir dans les salles. Son intention initiale était de laisser Mann à l'intérieur de la voiture (ce qui renforçait le sentiment d'enfermement exacerbé dans tout le film). Le plan 18 pouvait ainsi raccorder avec le plan 23. Spielberg a fait sortir Mann de la voiture (20), rappelé la présence du camionneur (dont on ne voit toujours qu'un bras, 21), et ouvert alors une autre séquence (Mann au téléphone avec sa femme). Il a également ajouté un plan d'ensemble en plongée (22) pour créer un autre raccord avec le plan 23, et faire à nouveau retentir le klaxon menaçant du camion, toujours en position dominante (la voiture rouge est cette fois encore écrasée visuellement dans ce plan).



1a



1b



2



3



4



Oui, monsieur ?
J'ai tout ce que vous voulez.

6



9



10



11



12



13a



Je jette un coup d'oeil
sous le capot ?

13b



14a



Il faudrait remplacer
votre tuyau de radiateur.

14b



16



C'est vous le patron.
J'aschez moi, non.

18



19



Vous avez de la monnaie
pour le téléphone ?

20



21



Une seconde.

22

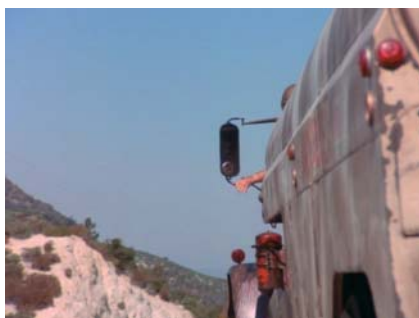


- A la prochaine.
- Promis.

23

BANDE-SON

Réalisme à effets



La bande-son de *Duel* est élaborée selon deux grands principes : nous faire entrer dans l'histoire de la manière la plus crédible qui soit (sans artifices) ; accentuer la tension que génère cette course-poursuite meurtrière, et cela notamment grâce à l'usage de la musique.

Dans la première partie du film, la musique est entièrement absente, y compris pour le générique, ce qui est rare. Le premier plan commence dans l'obscurité complète (à l'intérieur d'un garage, on va le découvrir). Nous entendons les pas de David Mann, le démarrage de sa voiture, le bruit du moteur, qui sera, avec celui du camion, au cœur de l'univers sonore du film. Sur le générique, c'est le son de la radio qui est utilisé. Il s'agit ici de souligner l'aspect vraiment routinier de la réalité dans laquelle nous entrons. Mais aussi la solitude de ce monde quotidien : *Duel* est un film qui comprend très peu de dialogues et, d'emblée, cela est marqué par cette ouverture dans laquelle seule la radio parle. La première apparition du camion s'inscrit dans la même logique réaliste, afin de souligner, dans ce cas, le vacarme de son moteur : un boucan infernal qui suggère une sorte de violence naturelle. Tout comme son klaxon résonne de façon un peu menaçante, là encore sans nécessiter aucun effet. L'absence de musique est notable aussi dans la scène où David Mann se retrouve à côté du camion à la station-service (cf. « Analyse d'une séquence », p. 14) : ce qu'il peut alors ressentir (l'agressivité potentielle du camionneur, l'étrangeté de son comportement insaisissable) n'est pas créé par une atmosphère musicale oppressante. C'est la réalité qui devient inconfortable.

Sur la base de cet univers plein d'authenticité, se construit une escalade dans la peur et la folie, soutenue par la musique. Celle-ci apparaît, très discrètement, lorsque le camionneur montre pour la première fois un comportement réellement anormal : il se déporte sur la gauche pour empêcher David Mann de doubler. Résonne alors un bruit de carillon, exprimant mystère et inquiétude. Quand le camionneur fait signe à David Mann de doubler alors qu'une voiture arrive en face et manque le tuer, la musique s'emballe : des cordes stridentes surgissent, marquant le danger, la frénésie. Mais la musique ne recouvre jamais les bruits des véhicules (les moteurs, le crissement des roues qui dérapent). Elle se mêle à ces bruits pour composer une sorte de partition à la fois dramatique et toujours empreinte de réalisme. La musique n'est d'ailleurs pas utilisée systématiquement, même dans cette seconde partie du film. Ainsi, le grand moment de destruction à la station-service Snakerama ne s'accompagne de musique qu'à la toute fin de la séquence, pour relancer la course-poursuite. Une manière originale d'utiliser la musique, mais aussi de l'écrire, pour le compositeur Billy Goldenberg, qui a toujours travaillé pour la télévision et dont Spielberg a salué la qualité du travail : « Je considère la contribution de Billy Goldenberg très importante car il n'a pas fait une musique conventionnelle. Il s'est servi d'instruments africains, il avait des tambours à la sonorité grave et des sortes de carillons. C'était très expérimental et très courageux d'aborder ainsi la bande sonore. Billy a été très inspiré par l'histoire. Il recherchait une atmosphère plus qu'une mélodie. Il a ajouté beaucoup pour les frissons que procure le film »¹.

1) Interview de Steven Spielberg dans les compléments de l'édition DVD de *Duel*.

PISTES DE TRAVAIL

- Rechercher dans l'utilisation du son ce qui relève du réalisme : musique issue d'appareils, comme l'autoradio, émissions de radio, bruits métalliques des véhicules, moteurs, crissements de pneus, bruits couvrant en partie les dialogues, tonalité d'un téléphone, etc.
- Au contraire, repérer l'utilisation dramatique de la musique et surtout sa progression. Choix des instruments (cf. ci-dessus).



Easy Rider

Cinéma, moteurs !

Duel est un film unique en son genre, mais il a cependant des liens avec une vaste famille cinématographique dans laquelle routes et véhicules sont les vecteurs de la fiction. Le fameux road movie n'est qu'un aspect de cette inspiration qui a débouché sur les créations les plus variées. Nous rassemblons ici quelques pistes pour explorer ce domaine très ramifié du cinéma.

Liberté et rébellion

Parce qu'elle peut conduire ailleurs, hors du monde connu, civilisé, la voiture est parfois la clé d'une échappée belle aux résonances politiques ou sociales, permettant de faire le choix de la liberté et de rejeter un modèle de société dominant. La première définition du road movie s'est appliquée à cette fonction de rupture que peut avoir la route quand elle devient une fin en soi, une forme d'expérience existentielle : il ne s'agit plus tant d'aller quelque part (dans un monde utile, organisé, fléché) que de pouvoir aller partout, et être sur la route devient le symbole de cette ouverture (du monde comme de l'esprit). Le film qui a porté emblématiquement ce message est le fameux *Easy Rider* (1969) de Dennis Hopper, une traversée des États-Unis à moto. La moto étant, par excellence, l'engin des rebelles, depuis *L'Équipée sauvage* (1953) de Laszlo Benedek, où Marlon Brando paradait en blouson de cuir. Fondateur également, mais dans le domaine littéraire, le roman de Jack Kerouac *Sur la route*, publié aux États-Unis en 1957, une œuvre en grande partie autobiographique, portrait d'une jeunesse qui largue les amarres et cherche de nouvelles perspectives, sur la route. Ce livre mythique de la *beat generation* puis de la contre-culture américaine, a été adapté au cinéma sous le même titre par Walter Salles et présenté au Festival de Cannes 2012 avant sa sortie en salles.

En 1971, la même année que *Duel*, sont réalisés deux *road movies* qui deviendront des œuvres cultes. *Point Limite Zéro* de Richard C. Sarafian, où un homme relie Denver à San Francisco en conduisant pied au plancher (ce qui fait de lui à la fois un hors-la-loi et le héros d'une Amérique des opprimés), et *Macadam à deux voies* de Monte Hellman, où conduire et vivre se confondent jusqu'à l'absurde. Dans un style plus commercial, *Thelma et Louise* (1991) de Ridley Scott offre un spectacle non dénué de radicalité, puisque ses deux héroïnes,

lancées dans un voyage loin des repères de la vie conjugale, affirment leur indépendance (l'image de la femme au volant reste forte de ce point de vue) et finissent par choisir la mort en voiture plutôt que le retour à la normalité. Notons ici que le héros de *Duel* incarne, par excellence, l'homme modelé par la société, sans aucun projet de rébellion, mais qui, en sauvant sa vie, accomplit cependant un geste libérateur, son voyage l'amenant à franchir les limites du monde normal.

Action et accidents

Si l'arrachement au monde conventionnel a une dimension solaire (la liberté), il a aussi un versant noir, la vitesse au volant d'une voiture devenant alors une expérience radicale, sans limite mais sans retour, suicidaire sans doute, en tout cas mortelle. Cette forme de romantisme (et de désespoir) moderne a trouvé une dimension légendaire à travers le destin de l'acteur James Dean, mort à 24 ans au volant de sa Porsche 550 Spyder. Dans le célèbre film de Nicholas Ray, *La Fureur de vivre* (1955), il interprétait un jeune homme en situation de rupture familiale, qui perdait un ami en faisant une course de voitures avec lui.

Ce goût du danger, de la performance, a nourri des films d'action spectaculaires, mais souvent assez naïfs, comme *Fast and Furious* (2001) et les variations consécutives autour du même univers de voleurs de voitures de sport luxueuses. Le monde de la Formule 1 a également été souvent visité, rendez-vous avec la gloire ou avec la tragédie, notamment dans *Le Mans* (1971) de Lee Katzin, avec Steeve McQueen, lui-même passionné de course automobile. Plus trouble, la course-poursuite qui devient traque, et fait dériver l'action pure vers des enjeux plus noirs. On retrouve ce type de scénario dans le remake non officiel de *Duel* : *Les Passagers*, un film français réalisé en 1977 par Serge Leroy et, contrairement à son modèle, oublié depuis. Jean-Louis Trintignant y campait l'automobiliste pourchassé par un camionneur fou joué par Bernard Fresson, tandis que Mireille Darc interprétait le rôle de la femme restée à la maison avec les enfants. Plus réussi, *Boulevard de la mort* (2007) de Quentin Tarantino montre un ancien cascadeur psychopathe qui, au volant d'une Chevrolet, pourchasse des jeunes femmes pour les tuer. Mais rien n'a dépassé en étrangeté *Christine*

(1983), nom d'une « belle Américaine » animée par un instinct meurtrier, dans ce film de John Carpenter adapté d'un roman de Stephen King.

Voitures jouets, voitures personnages

Aux antipodes de ces univers dangereux, tous empreints d'un certain réalisme, voici ceux de la fantaisie, du divertissement, traversés par des voitures dont les prouesses sont des figures de comédie, comme dans la série des films *Taxi*, démarrée en 1998. La voiture est donc ici la vedette, c'est-à-dire presque un personnage. Ce qui était plus vrai encore dans une autre série de films ouverte en 1968 avec *Un amour de Coccinelle*. Ces véhicules sympathiques, complices des aventures les plus joyeuses, sont légion dans le célèbre film d'animation de John Lasseter, *Cars* (2006), qui nous fait entrer dans une Amérique peuplée d'engins motorisés aux forts caractères, de la voiture de course au tracteur en passant par la dépanneuse. Un monde coloré dont les frères Wachowski (réalisateurs de *Matrix*) ont donné une version nouvelle dans *Speed Racer* (2008), film en prises de vue réelles retravaillées au point de nous faire entrer dans un monde de jouets, le fameux Circuit 24 des enfants devenant un décor à échelle humaine. Ludiques aussi, les voitures des films *Transformers* (le premier date de 2007), qui se transforment en robots géants et futuristes. Mais, dans la comédie, le chef d'œuvre reste bien sûr *Trafic* (1970) de Jacques Tati. En entraînant son Monsieur Hulot sur les routes, le cinéaste s'intéressait à ce curieux spécimen humain qu'est l'automobiliste, dont il disait : « Le fait d'avoir un moteur devant le ventre est un prolongement de l'individu et change automatiquement sa personnalité ».

Moteurs de récit

On voit, à travers tous les films déjà cités, que le monde de l'automobile peut guider l'inspiration d'un scénariste, d'un cinéaste. Mais il arrive que la voiture ou le transport soit le principal moteur de l'histoire racontée. Ainsi, dans *Le Grand Embouteillage* (1979), Luigi Commencini utilisait un énorme problème de circulation pour raconter les destins croisés de plusieurs personnages. *Collision* (2004) de Paul Haggis reprend ce principe en utilisant des accidents faisant se rencontrer différentes histoires dans Los Angeles. Dans *La Route* (2001) de Darejan Omirbaev, le voyage en voiture que fait un cinéaste kazakh pour se rendre auprès de sa mère mourante nous montre comment l'inspiration lui vient, comment le trajet lui fait retrouver des souvenirs, lui donne des idées nouvelles, et devient création. Parmi les films récents, il faut mentionner *Louise Wimmer* (2011) de Cyril Mennegun, où une femme qui fait face aux plus grandes difficultés économiques doit dormir dans sa voiture. Cette voiture jouant ainsi un rôle déterminant dans ce portrait d'une vie immobilisée par la pauvreté. Dans *Les Acacias* (2011) de Pablo Giorgelli, un camionneur accepte de prendre pour passagers une femme et son bébé : au fil de leur long voyage à travers l'Argentine, une relation naît entre l'homme et l'enfant, puis peu à peu entre l'homme et la femme. L'espace restreint de la cabine du camion et le temps du trajet deviennent les ferments d'une histoire qui, au terme du film, commence vraiment. Terminons par cette œuvre radicale qu'est *Le Camion* (1977) de Marguerite Duras : la cinéaste-écrivaine y parlait avec l'acteur Gérard Depardieu d'une histoire qui pourrait advenir et qui commencerait avec l'image d'un camion roulant dans un paysage. Le début de toutes les fictions possibles.



Christine



Speed Racer



Transformers



Trafic



Les Temps modernes

L'Homme et la machine

Conduit par un homme anonyme et jamais visible, le camion de *Duel* devient une pure force mécanique, une machine de mort, vouée à la destruction de l'humain. Ce cauchemar invite à réfléchir à l'évolution de notre monde, marqué par des progrès technologiques qui, en perfectionnant le fonctionnement des machines, ont conféré à celles-ci un pouvoir toujours plus grand, susceptible d'entrer en compétition avec celui des hommes, voire de se retourner contre eux. Voici quelques pistes pour nourrir une discussion sur ce thème.

De la mécanique à l'intelligence

L'opposition entre le vivant et le mécanique est présente dans l'ancienne unité de puissance appelée « cheval-vapeur », introduite par l'ingénieur écossais James Watt (1736-1819), qui travailla sur l'amélioration des premières machines à vapeur. Ces machines venant remplacer les chevaux, James Watt eut l'idée de mesurer leur puissance par le nombre de chevaux nécessaires pour un résultat équivalent. C'est également lui qui donna son nom à une autre unité de puissance toujours utilisée, le Watt. Le génie de cet ingénieur permettra à son pays d'avoir une place de leader dans la révolution industrielle : en 1830, on comptera 15 000 machines à vapeur au Royaume-Uni et seulement 3 000 en France. Avec la généralisation de l'utilisation des machines, s'ouvre l'ère de ce qu'on a appelé le machinisme : « La merveille du machinisme, ce serait de se passer d'hommes. Cherchons des forces qui, une fois mues par nous, puissent agir sans nous » (Michelet, *Peuple*, 1846). Mais cette fascination pour l'efficacité mécanique peut devenir un rêve dangereux. Car les forces mises en action sont parfois celles de la destruction : ainsi, l'introduction des mitrailleuses, pendant la Première Guerre mondiale, a fait des ravages (Spielberg l'a montré dans *Cheval de guerre*). L'efficacité mécanique peut aussi finir par s'étendre à la recherche d'une automatisation de l'homme : avec l'introduction du travail à la chaîne (à partir de 1913 dans les usines américaines Ford), l'ouvrier accomplit des gestes mécaniques, au risque de n'être plus qu'un rouage à l'intérieur d'une machine infernale, comme on le voit dans *Les Temps modernes* (1936) de Charlie Chaplin. Une modernité qui avance vers la robotisation : le mot « robot » est apparu pour la première fois, selon toute

vraisemblance, en 1920 dans une pièce de théâtre écrite en tchèque, langue dans laquelle il signifie, étymologiquement, « travail forcé ». Dans ce domaine qui deviendra la robotique, l'idéal évoqué par Michelet a changé : il ne s'agit plus simplement de se passer des hommes, mais d'en créer une forme nouvelle, la machine étant finalement destinée à prendre une apparence humaine. En même temps que se développe ce rêve d'un substitut à l'Homme qui en soit la réplique, c'est la question de l'intelligence de la machine qui est naturellement posée.

Les machines pensantes

Les bases de ce qui deviendra l'informatique ont été posées par le mathématicien anglais Alan Turing (1912-1954), qui travailla sur la programmation de machines et mit au point, en 1950, un test destiné à différencier cette nouvelle forme d'intelligence de celles des hommes. Personnage assez mystérieux et au destin tragique, Turing fut victime des lois punissant à son époque l'homosexualité comme un crime et il se suicida en croquant une pomme trempée dans du cyanure : pour tous ceux qui connaissent l'histoire de l'informatique, la fameuse pomme devenue le logo de la marque Apple est un hommage à Turing. Avec le développement de ces nouvelles techniques, toujours plus sophistiquées, qui mêlent mécanique et systèmes électroniques, s'ouvre de nouveaux temps modernes, ceux de l'automatisation, dite aussi automatisation industrielle. Les trains sans conducteur, qui remplacent peu à peu les rames de métro traditionnelles, sont un exemple des nouvelles possibilités offertes par les machines intelligentes. La vision de Spielberg (plus rien d'humain dans le camion de *Duel*) se réalisant concrètement, mais de façon heureuse dans ce cas.

Bibliographie

Sur Steven Spielberg

- John Baxter, *Citizen Spielberg*, Éditions Nouveau Monde, 2004.
- Cyrille Bossy, *Steven Spielberg, un univers de jeux*, Éditions L'Harmattan, 1998.
- Valerio Caprara, *Steven Spielberg*, Éditions Gremese, 2003.
- Clélia Cohen, *Steven Spielberg*, collection Grands Cinéastes, Éditions Le Monde-Cahiers du cinéma, 2007.
- Tony Crawley, *L'Aventure Spielberg*, Éditions Pygmalion, 1997.
- Bernard Génin, *Steven Spielberg, l'homme qui filme comme il respire*, collection Les Compacts de l'Info, Éditions Casterman, 1997.
- Jean-Pierre Godard, *Steven Spielberg*, Éditions Rivages/Cinéma, 1999.
- Jean-Pierre Godard, *Steven Spielberg, mythes et chaos*, Éditions Horizon illimité, 2003.
- Jean-Jacques Moscovitz, *Lettres d'un psychanalyste à Steven Spielberg*, Éditions Bayard, 2004.
- Benoît Pergent, *Steven Spielberg, Filmer l'imaginaire, Mise en scène de l'intime pour des œuvres universelles*, Éditions universitaires européennes, 2011.
- Clément Safra, *Dictionnaire Spielberg*, Éditions Vendémiaire, 2011.

Reuves

- *Cahiers du cinéma* n°675, février 2012 : dossier « Spielberg face à face ».
- *Studio Magazine*, avril 2002, « Spielberg, 20 ans après ».
- *Les Inrocks*, Hors Série, janvier 2012, « Spielberg, les secrets d'un enchanteur ».

La nouvelle

- Richard Matheson, *Nouvelles, Tome 3, 1959-2003*, Éditions J'ai Lu, 2010 : c'est dans ce volume que se trouve la nouvelle *Duel*

Vidéographie

- *Duel* est édité en DVD chez Universal. Les bonus de cette édition éclairent notamment l'écriture du scénario par Richard Matheson.
- Tous les films de Steven Spielberg existent en DVD.

L'auto dans l'art

Produit industriel fabriqué en série, symbole de la société de consommation et du loisir, reflet du style et des techniques d'une époque, l'automobile a inspiré les artistes modernes. Un des exemples les plus célèbres d'œuvre d'art réalisée à la fois avec des voitures et à leur sujet est le Cadillac Ranch, sculpture réunissant les épaves de dix Cadillac fichées dans le sol selon un angle reproduisant celui de la pyramide de Khéops. Créée en 1974, cette installation fait se télescoper le sacré (l'alignement semble obéir à un ordre magique, tel celui des pierres de Stonehenge) et le vulgaire (les voitures ne sont plus que des carcasses), offrant là deux éclairages sur notre rapport à la voiture, objet quotidien souvent entouré d'adoration. Le public qui visite le Cadillac Ranch, à Amarillo (Texas), est invité à repeindre les véhicules, ce que reproduit un site sur Internet¹. Autre exemple marquant, celui de l'artiste français César qui, à partir des années 60, a réalisé des compressions de voitures, les écrasant avec une presse, leur donnant une forme géométrique, pour interroger à la fois la nature de la voiture et celle de l'œuvre d'art qu'elle devenait ainsi. Artiste français lui aussi, Arman a réalisé en 1982, à Jouy-en-Josas, la fameuse tour « Long Term Parking », faite de 60 voitures entassées les unes sur les autres dans un sarcophage de béton. Un véritable totem de la société moderne, suggérant que la voiture est devenue une forme d'habitation, un lieu de vie. Mais faisant aussi ressentir ces habitacles comme des petites cages, voire comme des tombeaux. Détruites, plantées dans le sol, entassées dans une nouvelle forme de mausolée, toutes ces créations ramènent aussi la voiture à son lien avec la mort. L'artiste qui a le mieux évoqué cette part tragique, présente au quotidien dans nos sociétés modernes, est Andy Warhol, chef de file du Pop Art. Dans sa série de peintures rassemblées sous le titre « Death and Disasters », il a signé plusieurs tableaux représentant des accidents de voiture, tel le célèbre « Green Car Crash ». Mais Warhol a également peint des voitures spectaculairement belles et très grandes : des symboles de l'Amérique, un pays où l'automobile, plus encore qu'en Europe, a représenté une fierté nationale et tout un art de vivre.

1) <http://www.spacegoo.com/cadillac>

Presse

Un spectateur concerné

« Réalisé en quatorze jours pour la télévision américaine par un metteur en scène de 24 ans, Steven Spielberg, ce film est une grande réussite du cinéma à suspense. L'histoire est simple, évidente, proche de nous. Les moyens employés le sont tout autant. Et si l'idéal pour un spectateur est d'être concerné, il ne l'a jamais été autant que par ce duel sur la route qui, dans une forme moins aiguë, est un duel quotidien. »
Robert Chazal, *France Soir*, 17 avril 1973

Un film hors du commun

« Après l'horrible agonie du monstre antédiluvien aux yeux glauques, David Mann aura du mal à oublier ce cauchemar. Et il n'a pas fini de se poser des questions. Le public aussi, assurément. Le postulat peut gêner certains esprits rationnels mais qui pourrait nier l'impact presque insupportable de certaines séquences. (...) Rien n'est ordinaire dans cette aventure qui tranche sur ce que tout au long des semaines les écrans nous proposent. (...) *Duel* plaira aussi bien aux forcés du volant qu'aux ennemis de l'automobile ! (...) On suppose, on a entendu dire, que Steven Spielberg n'a pas trente ans et qu'il a fait ses gammes à la télévision. Et quelles gammes ! On peut affirmer, sans grands risques de se tromper, que ce monsieur est à l'aube d'une grande carrière. »
José Bescos, *Parispoche*, mars 1973

Imaginer le pire

« Tout automobiliste a connu le cauchemar des camions, à certaines heures innombrables, hors des autoroutes surtout. Et la difficulté de doubler ces énormes engins dont le conducteur peut soudain se révéler hostile aux conducteurs trop impatients de le dépasser. Incident rare, Dieu merci, car les pilotes de poids lourds se montrent, au contraire, coopératifs et consciencieux dans leur immense majorité. Le cinéaste américain Steven Spielberg imagine le pire. (...) Le plus gros des véhicules atteint des vitesses supérieures à 150 kilomètres-heure. Performance peu commune, qui permet de situer le scénario dans un ordre d'événements où l'imagination prend une grande part. (...) Si j'en crois certains exégètes, l'homme poursuivi ne retrouvant sa tranquillité qu'après avoir sacrifié son automobile, celle-ci représenterait la « détestable » autant qu'inéluctable société de consommation. Je ne pense pas que Spielberg ait l'esprit aussi torturé, bien qu'on ne sache jamais, avec le nouveau cinéma ! Nous serions alors en présence d'une nouvelle version de l'apprenti sorcier. »

Louis Chauvet, *Le Figaro*, 18 avril 1973

**Une peur familière**

« Ce qui est fort, c'est d'imposer dès l'abord l'idée que cette histoire pourrait arriver tout de suite, aujourd'hui, demain, à n'importe lequel des spectateurs qui est là, assis dans le noir. Sur n'importe quelle route de Bretagne, du Dauphiné ou des Vosges... et Nelly Kaplan a raison, à propos de ce film, de citer cette phrase de Freud : « L'inquiétante étrangeté sera cette sorte de l'effrayant qui se rattache aux choses connues depuis longtemps et de tout temps familières ». (...) Il n'y a pas, au volant du camion, malgré ses allures de monstre préhistorique, un Martien, un vampire ou l'ange de la mort... il y a simplement un homme qui veut la mort d'un autre homme. Et la mort pour rien, pas même pour une peccadille, la mort pour la mort, tout simplement parce que l'homme est un loup pour l'homme. On pourra trouver dans *Duel* tous les symboles que l'on voudra, car toute tragédie authentique engendre ses mythes, dont il importe peu ici de faire l'inventaire. Mais il sera difficile, maintenant, de se rapprocher d'un poids lourd et de le doubler sans un frisson. » Jacques Doniol-Valcroze, *L'Express*, 9 avril 1973

Un camion qui fait le plein de sens

« C'était une gageure de tenir la durée d'un long métrage sur ce sujet presque abstrait. Spielberg y parvient avec une efficacité dans le suspens, une maîtrise dignes d'un vieux « routier » (!) d'Hollywood. (...) Il est tentant de se laisser entraîner au petit jeu des clés et des symboles. L'incroyable camion qui s'en prend à David Mann et seulement à lui, qui parfois n'est pas remarqué par les autres (le chauffeur de l'autocar aux enfants), n'est-il pas un inavouable fantasme de l'automobiliste solitaire ? Hypothèse séduisante : Mann étant le membre type des classes moyennes, menant une vie monotone où, sauf petits ennuis domestiques, il ne se passe jamais rien. Le camion représenterait alors l'aventure secrètement désirée, le danger inconnu, l'occasion d'éprouver les délices du masochisme. Peut-être. Mais il n'est pas interdit de regarder *Duel* simplement comme un spectacle. » Gérard Lenne, *Télérama*, 14 avril 1973

Une fabrication irréprochable

« Ici, nous voyons, mieux que partout ailleurs, que l'homme mécanisé n'est ni le maître, ni l'esclave de ses machines mais qu'il peut devenir, à la limite, machine lui-même. (...) Nous sommes nous-mêmes ces créatures, ces monstres voraces et agressifs qui dévorent leurs kilomètres d'autoroutes avec l'aveuglement haineux des tribus primitives sur le sentier de la guerre. Il est clair que Steven Spielberg joue sur du velours et que ce genre de film est beaucoup moins difficile à faire qu'il n'y paraît. Le suspense est énorme, permanent et dispense les auteurs de bien des tracas. Inutile de s'attarder à figoler les personnages, inutile de se poser trop de questions quand le public ne s'en posera jamais qu'une seule, celle de savoir si le héros échappera oui ou non à la mort. Techniquement, l'affaire est une question de montage, la prise de vues elle-même étant le plus souvent d'une classique neutralité. Mais on devine que *Duel* est d'une fabrication irréprochable. On



eût aimé, peut-être, que le vertige qu'il procure ne soit pas uniquement d'ordre physique, viscéral, mais, pourquoi pas, d'ordre métaphysique. » Michel Pérez, *Combat*, 4 avril 1973

Un réalisme qui vous prend à la gorge

« C'est un des rarissimes chefs-d'œuvre du fantastique quotidien. Un Américain tranquille roule tranquillement dans sa voiture confortable sur les routes de Californie. Et tout à coup il rencontre le Diable. Un Diable qui a pris la forme d'un camion-citerne aux instincts agressifs. Cette course panique envoûte et terrifie. En effet le film ne triche pas : il évite d'emprunter les voies vicieuses de l'onirisme et de l'in vraisemblable. Il suit un chemin parfaitement plausible. Du coup le réalisme vous prend à la gorge et le suspense ne vous lâche plus. Quand on découvre que ce fait divers est aussi une fable symbolique dont les prolongements métaphysiques sont tout aussi inquiétants, on se dit qu'on est en présence d'une œuvre rare et qu'il convient de la saluer comme telle. » Jean-Loup Passek, *Le Quotidien de Paris*, 16 février 1977

Générique

| | |
|--------------------------------|--|
| Titre original | <i>Duel</i> |
| Producteur | George Eckstein |
| Directeur de production | Wallace Worsley |
| Assistant réalisateur | Jim Fargo |
| Scénario | Richard Matheson, d'après sa nouvelle. Frank Morriss |
| Montage | Edwin S. Hall |
| Son | Billy Goldenberg |
| Musique | Jack A. Marta |
| Image | S. Blydenburgh |
| Décors | Robert S. Smith |
| Chef décorateur | |
| Interprétation | |
| <i>David Mann</i> | Dennis Weaver |
| <i>Madame Mann</i> | Jacqueline Scott |
| <i>Patron du café</i> | Eddie Firestone |
| <i>Conducteur bus</i> | Lou Frizzell |
| <i>Client du café</i> | Gene Dynarski |
| <i>Conducteur du camion</i> | Cary Loftin |
| Année de production | 1971 |
| Pays | États-Unis |
| Distribution | Universal, K Films, CIC |
| Film | 35mm, Technicolor |
| Format | 1,33 :1, mono |
| Durée du film | 1h30' |
| Durée en DVD | 1h25'31 |
| Édition DVD | Universal |
| Visa | 40 945 |
| Diffusion TV | |
| aux États-Unis | 13 novembre 1971 |
| Sortie en France | 21 mars 1973 |
| Sortie aux États-Unis | 22 avril 1983 |
| Récompense | |
| | Grand Prix du Festival d'Avoriaz 1973 |



DIRECTEUR DE RÉDACTION

Joël Magny

RÉDACTEUR EN CHEF

Michel Cyprien

RÉDACTEUR DU DOSSIER

Frédéric Strauss, critique cinématographique et auteur d'ouvrages sur le cinéma.

Pour toute information sur les actions d'éducation au cinéma on consultera le site du CNC : www.cnc.fr, où les livrets des trois dispositifs *École et cinéma*, *Collège au cinéma* et *Lycéens et apprentis au cinéma* sont en accès libre depuis 2009.

Conçu avec le soutien du CNC, le site Image (www.site-image.eu) est le portail de ces trois dispositifs d'éducation à l'image. On y trouve en particulier : une fiche sur chaque film au programme des trois dispositifs comprenant notamment des **vidéos d'analyse avec des extraits des films** et le présent livret en version pdf ; un glossaire animé ; des comptes-rendus d'expériences ; des liens vers les sites spécialisés dans l'éducation à l'image.

Avec la participation
de votre Conseil général

