



BONJOUR
Gestern Martin-Luther-King-Helden-Peter!
DDR-TOUR-90

andis Doi

HAAR

1980
am
Welt
Freiheit
LIEBE
LIEBE

NORD EXPRESS / 1990

Un voyage dans l'Histoire

Créée en 1872 par l'ingénieur et homme d'affaires liégeois Georges Nagelmackers, la Compagnie internationale des wagons-lits (CIWL) fut une aventure industrielle qui transforma les voyages en Europe et marqua l'imaginaire littéraire et cinématographique. Destinés en priorité à l'élite bourgeoise et aux hommes d'affaires qui devaient circuler en Europe, les trains luxueux de la compagnie reliaient les grandes capitales européennes, tel le célèbre *Orient-Express* qui, de Paris ou de Berlin, rejoignait Constantinople via Vienne et Budapest. En 1896, Nagelmackers lança le *Nord Express*, reliant Paris à Saint-Petersbourg en quarante-huit heures. Les deux guerres mondiales, les déplacements de frontières et le rideau de fer modifièrent à plusieurs reprises son parcours, sa destination (Riga, Berlin, Moscou) et finalement son confort, de moins en moins luxueux. La CIWL ayant cessé ses activités ferroviaires dans les années 1960, la liaison entre Paris et Moscou fut prise en charge par les sociétés nationales de chemin de fer des différents pays traversés, associées dans la conduite d'un train de plus en plus vieillissant. En 1990, près de cent ans après son inauguration, le *Nord Express* met encore quarante-huit heures pour atteindre sa destination. Alors que l'avion a depuis longtemps supplanté les trajets en train à longue distance et que se construit le réseau des lignes à grande vitesse, le voyage de Paris à Moscou n'est plus un luxe réservé à la grande bourgeoisie. C'est à bord de ce train autrefois légendaire, mais qui a perdu son panache, que le film nous invite à monter pour un voyage dans l'espace et dans le temps.



« Une histoire de vitesse, de confort, d'attente et de travail », annonce la voix off. De Paris, où les statues allégoriques des grandes villes qui surplombent la gare du Nord sont déjà une invitation au voyage, le train gagne rapidement la Belgique puis l'Allemagne de l'Ouest qu'il traverse de nuit. Au petit matin, le mur de béton et les miradors qui longent la voie cachent les paysages de l'Allemagne de l'Est, renforçant l'impression d'enfermement déjà ressentie à l'intérieur du train. Après avoir franchi l'Oder, puis la Vistule, le voyageur découvre les bois de bouleaux argentés en Pologne, puis la plaine russe parsemée d'isbas bleues, jaunes ou vertes [QR4].



La progression du voyage se lit à même une carte sur laquelle une ligne rouge progresse de ville en ville et passe les frontières. Au long du parcours, le film décrit le travail des contrôleurs, des stewards, des aiguilleurs dans leur tour de contrôle et des douaniers qui montent et descendent à chaque poste-frontière. On assiste aux manœuvres innombrables qui ponctuent le voyage, aux changements de locomotive à l'entrée de chaque pays traversé et, dans une séquence spectaculaire filmée en nuit américaine, au remplacement des bogies à la frontière russe pour cause d'écartement des voies différent sur le territoire soviétique, ce qui implique de soulever à l'aide de puissants vérins l'ensemble des wagons et leurs pas-

sagers. « C'est ici qu'est réalisé le rêve de Nagelmackers, dit la voix *off*: Paris-Moscou sans descendre de voiture. » Sur la dizaine de wagons-lits qui ont quitté Paris, un seul ira jusqu'à Moscou.

Né presque en même temps que le *Nord Express*, le cinéma partage avec le train une longue histoire commune dont le film de Rob Rombout hérite immanquablement. Le film naît de l'association de deux machines : le train, qui transporte ses voyageurs dans le monde réel et les invite à contempler le paysage qui défile sous leurs yeux, et le cinéma qui invite ses spectateurs à voyager en images. Voyageurs et spectateurs sont tous deux des passagers partis à la découverte d'un monde inconnu. L'idée que le voyage en train est un spectacle qui se regarde sur l'écran de la fenêtre du compartiment fut appliquée aux *moving panoramas*, une attraction foraine du XIX^e siècle, qui proposait de prendre place dans un faux wagon d'où l'on découvrirait, par la fenêtre, des paysages peints sur une longue toile défilant à la vitesse d'un train¹. Dans les films de fiction, le voyage en train est propice à de multiples possibilités narratives qui associent aux grands espaces du dehors le huis clos intérieur et la tension dramatique que génère l'impossibilité, pour les protagonistes, de quitter le train en marche. Nombre de films racontant des histoires de cheminots ont exploité tous les motifs offerts par cet univers fantastique où des héros prométhéens au visage noirci par la fumée doivent maîtriser la puissance des machines lancées à toute vapeur sur les rails. La poursuite d'un train, sa prise

1. On peut voir ce dispositif dans *Lettre d'une inconnue*, de Max Ophüls (1948). Voir à ce sujet l'ouvrage très documenté de Erkki Huhtamo, *Illusions in motion. Media Archaeology of the Moving Panorama and Related Spectacles*, MIT Press, Cambridge, Mass., 2013.

de contrôle, les bagarres sur les toits des wagons et bien sûr les catastrophes ferroviaires ont alimenté en péripéties haletantes les scénarios des films d'action. Les modernes romantiques, par contre, les David Lean, Wim Wenders, Alain Robbe-Grillet ou Jerzy Kawalerowicz, ont fait du train et des gares où les personnages se croisent les lieux privilégiés des rencontres éphémères et des amours impossibles. *Nord Express* s'inscrit dans le sillage de cette longue généalogie de films dont Rob Rombout se souvient en faisant de temps à autre un clin d'œil au cinéphile. Il rejoue le plan devenu classique du train passant par-dessus la caméra, que Vertov avait tourné en 1929 pour *L'Homme à la caméra*. À Berlin, il filme le train qui passe à proximité de la colonne de la Victoire d'où les *Anges du désir* de Wim Wenders regardent vivre les mortels.

La plupart des plans de train ont un effet de déjà-vu. Le long convoi filmé depuis la fenêtre d'un compartiment, les ponts métalliques qu'il franchit, les trains qui roulent à la même vitesse sur une voie parallèle, les rails qui s'entrecroisent dans les gares de triage, les passages à niveau, les wagons-restaurants, les machinistes, les aiguilleurs dans leur tour de contrôle, les douaniers vérifiant les papiers et bien sûr les voyageurs endormis ou fumant une cigarette dans le couloir, toutes ces images réveillent le souvenir de plans semblables filmés par Gance (*La Roue*, 1921), Renoir (*La Bête humaine*, 1938), Hitchcock (*La Mort aux trousses*, 1959), Aldrich (*L'Empereur du Nord*, 1973), Lumet (*Le Crime de l'Orient-Express*, 1974) ou Kawalerowicz dans son splendide *Train de nuit* (1959).

Monter à bord du *Nord Express*, c'est prendre le train de l'histoire, et pas seulement celle du cinéma. Dès le départ, le film accroche des séquences d'archives sur le fil de son parcours : anciennes publicités pour les wagons-lits, films d'actualité ou de propagande communiste qui renvoient peu ou prou à l'histoire du





Nord Express et des pays qu'il traverse. Ces archives en noir et blanc dialoguent avec les images en couleur du présent : un steward apporte des draps de lit dans un compartiment mais c'est un autre qui, dans les années 1930, prépare la couchette. On revoit la construction du Mur de Berlin en 1961, sous la garde des militaires et l'œil des Berlinoises éberlués qui font signe à leurs parents restés de l'autre côté. En 1990, le Mur est encore debout malgré son ouverture quelques mois plus tôt. Quelques habitants ou touristes de passage tentent d'en arracher des morceaux au burin. Un enfant sautille sur les blocs de béton qui cachent la porte de Brandebourg. La ville n'est pas encore réunifiée et le train traverse le vaste espace vide qui la coupe en deux. La RDA existe toujours et avec elle tous les signes d'un régime exsangue. On pourrait dire de ce train franchissant le rideau de fer ce qu'on peut lire sur un célèbre intertitre de *Nosferatu* : « Au-delà du pont, les fantômes vinrent à sa rencontre. »

Un menu à l'enseigne de la Mitropa² introduit une séquence publicitaire montrant le wagon-restaurant vers 1935. Toutes les tables sont occupées par des familles de voyageurs élégants. En 1990, le wagon-restaurant est quasiment désert. Son design redessiné dans les années 1950 est devenu vieillot. Les assiettes marquées « Mitropa » attendent d'improbables voyageurs. Une

porte de compartiment restée ouverte claque au gré des cahots. Plus le train avance vers l'est, plus il est vétuste et moins il est confortable. Passé la frontière polonaise,

2. La Mitropa (abréviation de Mittel Europa) était une compagnie de wagons-lits allemande créée durant la Première Guerre mondiale, alors que la CIWL française ne pouvait plus circuler en Allemagne. Sous le régime nazi, son réseau s'étendait à travers toute l'Europe centrale et orientale. Après 1945, la Mitropa est devenue une compagnie est-allemande desservant les pays « communistes ». Encore active en 1990, la compagnie s'est restructurée en 2002 en réduisant ses activités à la restauration. Le nom a disparu en 2006 suite à l'intégration de la société dans un groupe allemand.

le wagon-restaurant n'est plus qu'une cantine où l'on va chercher son plat au bar. À l'occasion du dixième anniversaire du Traité d'amitié entre la Pologne et l'URSS, les ouvriers polonais de l'usine Staline de Pozna avaient construit un train qu'ils ont offert au grand frère russe. Le film en noir et blanc montre l'intérieur d'un wagon, le même que celui qui, presque vide, roule encore sur la ligne Paris-Moscou. La gigantesque gare de Varsovie, inaugurée en grande pompe par Edward Gierek, secrétaire général du parti, est à présent bariolée d'annonces publicitaires pour de grandes marques allemandes. Une Lada Samara fraîchement sortie de l'usine s'exhibe au milieu de la vaste salle des pas perdus, dans l'indifférence générale. Le film d'actualités polonais consacré à l'inauguration de la gare en 1975 célèbre « un symbole de victoire de la Pologne », une phrase qui, quinze ans plus tard et quelques mois après la chute du gouvernement communiste, prend un tout autre sens. De ces multiples allers-retours dans le temps se dégage une forte impression de désuétude : hormis quelques panneaux publicitaires, rien n'a changé depuis des décennies. Emmittouflée dans son parka jaune, la garde-barrière de Nemchinovska gratte la neige agglutinée sur les rails. Son sifflet est gelé. De la fenêtre de son abri en bois, elle agite un bâton jaune pour faire signe au conducteur du train qui passe. Genadi, secoué dans sa cabine brinquebalante, n'aura sans doute pas la chance de conduire une nouvelle locomotive avant sa retraite, dans quelques années. Dans les environs de Moscou, l'histoire s'écrit aussi sur la façade en bois de la minuscule gare de Fili, où une plaque commémorative rappelle que là, en 1812, l'armée de Napoléon fut encerclée par le général Koutouzov. L'histoire a retenu de la bataille de la Moskova qu'elle ne fut ni une victoire, ni une défaite. En 1990, quelques mois à peine après la fin du communisme en Pologne et la chute du Mur de Berlin, l'histoire de cette partie de l'Europe est tout aussi incertaine. Rien dans ce film n'annonce qu'elle est en train de connaître son plus grand chambardement depuis près d'un demi-siècle. Trente ans après sa réalisation, le film de Rob Rombout a acquis une plus-value historique indéniable : il est devenu lui-même un film d'archive.

La Grande Histoire du passé alterne avec la petite, celle des voyageurs et des employés des chemins de fer qui racontent quelques pages de leur vie. Boris est un mécanicien ukrainien qui est allé voir sa fille, dont la Volkswagen était en panne. Il a passé les trois semaines de son séjour à réparer le moteur de cette voiture, qu'on ne trouve pas beaucoup en Ukraine [QR3]. Stanislaw partira à la retraite trois jours plus tard, heureux que quelqu'un reprenne son travail à la tour de contrôle d'une gare polonaise. Sa pension est bien méritée parce qu'il a travaillé dur. À la nuit tombante, il quitte son poste et traverse les rails, filmé en semi-sur-impression, tel un fantôme. Les rockers russes du groupe Belie Rosi (« Roses blanches ») donnent des concerts de charité pour les orphelins ou pour les soldats blessés en Afghanistan. Ils chantent *a capella* un beau chant d'adieu, très mélancolique, tandis qu'un soldat en uniforme et d'autres passagers aux yeux tristes regardent le paysage enneigé [QR6].



Le train roulant sur ses rails sous l'œil des aiguilleurs qui orientent sa direction prend alors une dimension symbolique. Il exprime le destin de tous ces gens contraints d'avancer sur une voie qu'ils n'ont pas toujours choisie. Théodore, étudiant africain, n'a pas choisi d'aller étudier la médecine à Moscou. Il a reçu une bourse mais c'est l'État camerounais qui l'a

envoyé en URSS où il va passer un an pour apprendre le russe, puis sept ans de médecine. Galina, la convoyeuse russe, n'a aucun avenir : « Si je me plains, je suis virée. Aucune autre perspective... parce que je suis une femme ! » Son mari, membre du parti, pourrait voyager dans les pays capitalistes mais parce que sa femme travaille avec lui et que les couples ne peuvent pas traverser les frontières, cela lui est interdit. Pour qu'il ait une promotion, elle devrait abandonner son travail et rester à la maison. À ses côtés, sur la tablette du compartiment, trois tulipes dodelinent dans une bouteille. « J'ai un rêve : faire pousser des fleurs. [...] C'est une telle joie de voir des fleurs dans un vase. Vous pouvez les regarder, sentir leur parfum. Mon mari connaît ma faiblesse, c'est pourquoi j'ai toujours quelques fleurs à la maison ou au travail. C'est mon rêve : des fleurs, des fleurs, des fleurs. Peut-être qu'à la fin de ma vie mon rêve se réalisera. » Un fondu la fait disparaître de l'image, seules les fleurs de son rêve oscillent encore, mélancoliquement, devant la fenêtre.

Outre ces voyageurs qui semblent avoir été pris au piège du destin qu'ils subissent, le film en surprend d'autres au travers des portes et des fenêtres. De multiples surcadrages contribuent à les enfermer davantage dans ce train qui les conduit mais dont ils ne peuvent sortir. La lassitude se lit sur leur visage durant les longues périodes d'attente, aux postes-frontières ou pendant les manœuvres, ce qui accroît davantage encore le pessimisme qui imprègne l'atmosphère du film.

Les voyages en train ont souvent fasciné les écrivains. Nabokov, dans ses souvenirs d'enfance, décrit le trajet de Saint-Petersbourg à Paris à bord du *Nord Express*, tel qu'il le fit en 1909, à l'âge de dix ans :

« C'était la nuit, toutefois, que la Compagnie internationale des wagons-lits et des Grands Express européens faisait honneur à la magie de son nom. De ma couchette sous celle de mon frère (était-il endormi ? était-il vraiment là ?), dans la demi-obscurité de notre compartiment, j'observais des choses, et des détails de ces choses, et des ombres, et des parties d'ombres se déplaçant avec circonspection ça et là et n'allant nulle part. La boiserie grinçait et craquait. Près de la porte qui menait au w.-c., un vague vêtement accroché à une patère

et, plus haut, le gland de la vieilleuse bleue bivalvulaire, se balançait en cadence. Il était difficile de mettre en corrélation ces approches hésitantes, furtives et encapuchonnées, avec la ruée impétueuse de la nuit du dehors, mais je la savais en train de passer en se ruant, sillonnée d'étincelles, illisible³. »

Sous son regard « encapuchonné » n'apparaissent aux yeux du jeune Nabokov que des choses, des détails de ces choses, des ombres et des bruits, en somme l'atmosphère si étrange d'un train roulant dans « la ruée impétueuse de la nuit du dehors ». Ainsi procède Rob Rombout qui, comme l'écrivain, cherche à « mettre en corrélation » les petites choses du dedans et les grandes du dehors et qui se montre, lui aussi, sensible à « la magie » de ce train autrefois prestigieux mais qui n'est plus que l'ombre de lui-même.

3. Vladimir Nabokov, *Autres rivages. Souvenirs* (1947), tr. fr. Yvonne Davet, Paris, Gallimard, « Du monde entier », 1961, p. 145-146.



COMMENTAIRES

□ Tout le film, tout le trajet est baigné dans l'histoire du XX^e siècle. J'ai ajouté une voix datée, anachronique – un commentaire *off* un peu pesant, comme ceux des films à mission éducative des années 1950. Elle souligne le poids de l'Histoire.

□ Le titre, tout de suite, fait rêver un peu, même si ce n'est pas l'*Orient-Express*, mais un train imaginé par Nagelmackers, banquier liégeois, pour relier Lisbonne à Saint-Petersbourg, au tout début du XX^e siècle, à l'époque où l'écartement des voies variait entre l'Espagne et la France, puis encore à Brest-Litovsk à la frontière russe. Ce projet n'ayant pas abouti, il crée le train Paris-Saint-Petersbourg, puis le Paris-Moscou. En 1896, le voyage durait quarante-huit heures. Et cent ans plus tard... quarante-sept. Ce train n'a cessé de circuler qu'à deux reprises, à cause des deux guerres, il n'a quasiment pas augmenté sa vitesse en cent ans, et il continue à rouler. Qu'il y ait ou non des passagers. Il suffit qu'il n'y ait pas de guerre. C'est une sorte de train fossile. Avec une vie propre. Cela me fascine. Quoi qu'il se passe, la guerre, le Mur de Berlin, sa chute, il continue. Et dans le train, il y a des petits personnages, des gens sans projet, des gens banals, sans rien de particulier, mais magnifiques et qui arrivent toujours à une conclusion.

□ J'avais écrit, avec Christian Janssens, un scénario, je voulais opérer un mélange entre fiction et documentaire. Et les télé allemande et belge (RTBF) m'ont donné de quoi faire un film pilote, qui ne devait pas être montré en public. J'avais droit à cinq jours de tournage, à une grande équipe, pour un film de quinze minutes. C'est ce pilote qui m'a permis de trouver un style. C'était moitié fiction, avec des personnages, une comédienne, et moitié documentaire.

Le film pilote explique un peu le projet, et montre quelques scènes du voyage entre Paris et l'Allemagne de l'Est, en train. Il y a des gens dans un wagon, un espace limité, une durée limitée... Personne ne va jusqu'à Moscou.

□ Je voulais me démarquer de la tendance de l'époque à tout filmer en mouvement et ne faire que des plans fixes, avec des grues, à Paris, à Berlin et à Moscou. Il n'y a qu'à Paris, à la gare du Nord qu'il a fallu payer, et comme on était plus de cinq dans l'équipe, on a payé le prix de location pratiqué pour une fiction... beaucoup plus élevé que pour un documentaire.

□ À Berlin, on m'a bien fait comprendre que la grue, c'était impossible dans les pays de l'Est: les gares, les trains, c'était «Secret Défense». Pour filmer au-delà du mur, il aurait fallu le faire à la paluche. Mais entre mes repérages et le moment où on a pu commencer le tournage, le mur est tombé. C'était l'anarchie totale, et on a pu même faire plus que ce qu'on prévoyait.

□ La frontière avec Berlin-Est est une espèce de *no man's land* de plus ou moins la largeur d'un terrain de foot, qu'on parcourt pendant vingt kilomètres, au centre de la ville, entre deux murs.

Nous avons pu attacher la caméra sur la locomotive, et «le spectateur» traverse (pour la première fois) le mur, c'était spécial...

□ Je pratique avec les personnages un type d'entretien particulier: quelqu'un parle, développe une idée, puis parle d'autre chose pour ensuite revenir à ses premiers propos. Le premier voyageur rentre de Belgique où il est allé voir sa nièce. Il n'était jamais allé en Occident. On l'a repéré, on a parlé avec lui. Il raconte une anecdote.

Il y a aussi un étudiant camerounais qui part étudier à Moscou. Et enfin la dame, une convoyeuse. Dans cet entretien, c'est le décor qui est important, les tulipes dans la bouteille... On voit d'abord la fleur qui bouge dans un cadre fixe. La fleur bouge, l'extérieur aussi. Quand on filme dans un train, sur un navire, soit le réalisateur bouge avec le mouvement, soit il est fixe et alors le personnage bouge avec les mouvements du train, du navire. Dans ce cas, le spectateur doit réfléchir pour comprendre pourquoi le personnage bouge.

□ J'ai utilisé des images d'archives, des séquences dans le train et des séquences en

extérieur. J'avais préparé un plan de travail à partir des repérages (après un premier voyage sans caméra, pour prendre des notes), avec des solutions de rattrapage en cas de besoin – j'anticipe en général tout ce qui peut mal se passer.

Après mon voyage de repérage, il y a eu un voyage Paris-Varsovie, puis Ostende-Moscou, puis un troisième voyage en voiture, en longeant les voies. C'est au cours de ce troisième voyage qu'on a tourné les plans extérieurs.

□ Au moment du deuxième voyage, on avait visionné les rushes du premier, il y avait des plans à refaire...

Être « raccord », ce n'est pas toujours facile.

□ Sur l'écran, le train va toujours de gauche à droite, parce que sur toutes les cartes, Moscou est à droite. Mais un jour, au moment de la prise de vues, il s'est mis à pleuvoir, et on a raté le passage du train. Il fallait soit attendre le suivant, le lendemain, soit traverser les voies et filmer le train venant de Moscou. Ce qu'on a fait, en espérant que le spectateur ne verrait pas que c'était un autre train, qui allait dans l'autre sens.

GÉNÉRIQUE

Scénario : Rob Rombout & Christian Janssens.

Image : Louis-Philippe Capelle.

Son : Olivier Struye, Paul Heymans.

Assistante de réalisation :

Adriana Moreira de Oliveira.

Assistant image : Marc Ridley.

Interprètes : Elena Satchkova, Boris Alexandrovitch, Nicolai Gorshkov.

Montage : Adriana Moreira de Oliveira.

Voix : Pierre Laroche.

Mixage : Jacques Clisse.

Musique originale : Piotr Hertel.

Direction de production :

Jean-Philippe Laroche.

Assistante de production :

Christiane Philippe.

Productrice exécutive : Marilyn Watelet.

Recherche d'archives : Pierre Malchair, Anne Fourny.

Images d'archives : Pathé-Gaumont, Paris –

Bundesarchiv, Koblenz – USIS, Bonn –

Stichting Nederlands Filmmuseum,

Amsterdam – Transit Film Gesellschaft

Mbh, München – Service photographique de

la force terrestre, Bruxelles – Ministère de

l'Éducation nationale, Bruxelles – RTBF,

Bruxelles – Filmov Dokumentalnych,

Varsovie.

Coproduction : Paradise Films – Triangle 7 –

RTBF (Carré noir) – CAC-CICV

Montbéliard – Wallonie Image Production

et la participation du ministère de la

Communauté française de Belgique.

Support : Beta-SP.

Couleur et noir et blanc.

Durée : 58 minutes.









