



TRANSATLANTIQUE, QUEEN ELIZABETH 2 / 1992

Une ville flottante

Après le *railroad movie* qu'était *Nord Express*, Rob Rombout reprend et développe le même dispositif narratif pour filmer le voyage de Southampton à New York à bord du *Queen Elizabeth 2*, le dernier des transatlantiques et, à l'époque, le plus grand navire du monde. Ce *sea movie* décrit la vie à bord au cours des cinq jours de la traversée et se met à l'écoute des histoires personnelles de quelques passagers et membres d'équipage. Comme le fameux *Great Eastern*, le premier paquebot légendaire sur lequel Jules Verne lui-même avait embarqué en 1867 pour un voyage qui lui inspira son roman *Une ville flottante*, le *Queen Elizabeth II* est un microcosme très représentatif du monde contemporain marqué par d'incommensurables inégalités sociales.



Un officier raconte que dans la marine marchande, il y a toujours eu une rivalité amicale entre les officiers de pont et les mécaniciens. Le chef mécanicien tirait une ligne imaginaire séparant les deux catégories. « Ils appelaient cette situation “eau et huile” car l’eau et l’huile ne se mélangent jamais. Il était impossible de diriger un navire sur de telles bases, car les tâches des mécaniciens et des officiers s’entremêlent. » Sur le *Queen Elizabeth 2*, la ligne entre l’eau et l’huile est bien réelle. C’est une ligne horizontale qui coupe le navire en deux : en haut les officiers et 1800 riches passagers, en bas les bagagistes, les femmes de ménage, les cuisiniers philippins, les blanchisseurs chinois, les stewards qui changent l’heure de toutes les horloges à chaque passage d’un méridien et qui glissent les journaux sous les portes des cabines, les artistes circassiens qui répètent le spectacle du soir, les peintres qui, au port comme en mer, repeignent en permanence l’immense vaisseau. Si le *Queen Elizabeth 2* est une ville flottante, cette ville pourrait s’appeler *Metropolis* : en haut on danse, en bas on travaille. Le film n’oublie pas les travailleurs portuaires, le personnel des tours de contrôle, les grutiers et les dockers. À leurs côtés, sur le quai, un petit orchestre salue le départ du paquebot. La solennité est comprise dans le prix du voyage.



La forme cinématographique choisie par Rob Rombout pour exprimer cette dichotomie sociale est classique : le montage alterné. Il s'impose dès le début du film, avec l'embarquement des passagers qui sont accueillis par les officiers et se font photographier tandis que leurs lourdes valises arrivent sur le tapis roulant et sont emportées par des bagagistes anonymes.

Au restaurant, un officier du navire et son épouse japonaise sont assis à la table que le sommelier vient de dresser. Pendant ce temps, aux cuisines, on prépare des filets de saumon cru, avec une couche de crème et du caviar. Le chef philippin parle des clients qui critiquent tout (même une passagère qui trouvait que le poisson goûtait trop le pois-

son !). Setsuya, l'épouse japonaise, raconte comment elle a rencontré son mari : l'entreprise pour laquelle elle travaillait avait affrété le navire. Pendant qu'elle parle, on leur sert le saumon qu'on a vu préparer en cuisine. Ce détail sur lequel l'alternance des deux scènes a attiré l'attention du spectateur apparaît comme une coïncidence. Ce qu'il n'est pas, évidemment : c'est la mise en scène très préparée de Rob Rombout qui l'a permise. En créant de fausses coïncidences, le cinéaste joute dans son film des situations sociales qui sont éloignées dans la réalité, tisse des fils entre le haut et le bas de la pyramide sociale, associe les cuisiniers philippins aux passagers et officiers du paquebot et souligne ainsi, en les réunissant par le montage, tout ce qui les sépare dans la vie. Créer des coïncidences, un des choix fondamentaux du cinéaste pour la plupart de ses films, n'est pas une fantaisie esthétique d'un *deus ex machina* destinée à affirmer son emprise sur le réel. C'est au contraire l'expression de sa vision du monde, dans laquelle il n'y a pas de hasard.

Le destin est une des grandes thématiques récurrentes du cinéma de Rob Rombout. Dans *Nord Express* comme dans *Queen Elizabeth 2*, plus tard dans *Les Passagers de l'Alsace*, le destin s'exprime par la métaphore du moyen de transport : le train qui roule sur ses rails, le navire dont on suit la trajectoire en surimpression sur une carte maritime imposent leur itinéraire à leurs passagers. Le destin suppose une continuité que rien ne vient détourner de son cours. Le commandant lui-même en témoigne : son père, qui voyage avec lui, a commandé le navire avant lui et dirigé sa construction. Mais le destin, pour Rombout, n'est pas une force surnaturelle qui guiderait mystérieusement l'existence des individus. Le destin est le produit d'une structure sociale à laquelle il est difficile d'échapper. Il suffit d'entendre les

témoignages. Mr et Mrs Hammonds sont des habitués. Assis dans un transat, emmitoufflés dans une couverture, elle sous son foulard, lui sous une belle casquette jaune, ils se souviennent de leur premier voyage, en 1937: « Un grand nombre de navires traversaient l'Atlantique, si bien qu'il y avait très peu de passagers à leur bord. [...] À l'époque, il n'y avait pas de divertissement. On devait s'occuper seuls car rien n'était organisé. On pouvait jouer au ping-pong sur le pont. On marchait, on lisait. Le valet de chambre préparait votre bain et en vérifiait la température. Aujourd'hui, il faut le faire soi-même. Nous étions si jeunes et si innocents. Nous n'imaginions pas la chance que nous avons. Nous nagions dans le luxe. Nous n'avons pas pu apprécier ces moments à leur juste valeur [QR7]. » Il n'y a pas que l'argent et le goût du luxe qui déterminent le destin des individus, il y a aussi l'origine, comme en témoigne un membre de l'équipage philippin: « Certaines personnes, surtout les Britanniques, n'aiment pas que les Philippins fassent partie de leur groupe. Mais nous travaillons ensemble. Quand ils descendent à terre, nous restons sur le bateau. Ça ne leur viendrait pas à l'idée de nous inviter à nous joindre à eux. » Entre ceux d'en haut et ceux d'en bas, le film s'arrête sur un personnage intermédiaire, le *social director* Andrew Graham, toujours souriant sans devoir se forcer « parce qu'il aime son métier ». D'origine modeste, né dans une famille de neuf enfants, il ne se souvient pas d'avoir eu une paire de chaussures avant l'âge de 10 ans. Il a quitté l'école à 14 ans pour travailler. Ses parents sont morts quand il avait 26 ans. Il n'envie pas les riches parce que, dit-il, « tout ce que je possède, c'est à moi que je le dois. Je ne crois pas à la chance. Je pense qu'on la crée soi-même. On est maître de sa destinée et on peut devenir ce qu'on veut ».

La dialectique du destin et de la liberté n'est pas que l'objet des témoignages. Elle dirige la structure même du film, comme l'illustre magnifiquement une longue séquence alternant trois lignes narratives centrées chacune sur un personnage. Le premier, Ana Moretic, est une femme de chambre yougoslave dont le pays, lors du tournage du film en 1992, est en proie à une guerre épouvantable. Elle travaille sur ce navire parce qu'elle ne peut retourner en Yougoslavie à cause de la guerre et qu'elle ne peut travailler en Grande-Bretagne parce qu'elle est yougoslave. Elle n'a pas le choix. Le bateau, à nouveau, comme métonymie de son destin de femme exilée. Au début de la séquence, elle reçoit un appel téléphonique d'une passagère, Mrs Ann Watson, qui lui demande de faire laver sa robe. Pendant qu'elle fait le ménage dans une cabine, on l'entend en *off* parler de ses rêves: « Je rêve de chez moi. J'en ai rêvé avant-hier, hier soir, cet après-midi. Je rêve de ma ville natale, je me vois travailler dans ma maison et aller dans la vieille ville. Je me vois à l'endroit même où se déroulent actuellement les combats. » [QR8] La caméra s'attarde sur la nuit bleutée qui enveloppe le navire. Aux étages inférieurs, des blanchisseurs chinois lavent et repassent une robe bleue, puis l'emballent dans du plastique. Pendant qu'ils travaillent, les passagers dansent sous la verrière bleutée de la salle de bal. Un deuxième personnage, le chef mécanicien Steven Hare, filmé en travelling

arrière, inspecte la salle des machines et l'arbre à hélice. « La plupart des passagers ignorent totalement les responsabilités qu'on a sur un navire : ils croient qu'ils sont à l'hôtel », dit-il en voix *off*. Le plan suivant montre trois femmes qui font de l'aquagym dans la piscine. Steven Hare parle de son premier voyage en navire, à l'âge de cinq ans, qui a déterminé sa vie. Depuis lors, il a « la mer dans la peau ». Ana, filmée aussi en travelling arrière, marche dans un couloir en portant la robe bleue emballée dans son plastique transparent. Dans la piscine, les femmes poursuivent leur gymnastique. Sur un plan montrant celle qui dirige les exercices aquatiques apparaît en

surtitre le nom de Mrs Ann Watson, le troisième personnage. Ana poursuit son chemin dans le couloir, tenant la robe bleue de Mrs Watson. Sur de nouvelles images de la piscine, Ana raconte en voix *off* qu'elle a eu la polio à l'âge de cinq ans, qui lui a paralysé les cordes vocales. Quand elle a retrouvé sa voix, elle n'a plus cessé de parler, de chanter et de réciter des poèmes. Sur le pont où les peintres poursuivent leur patient labeur, Mrs Watson dans sa belle robe bleue interprète une chanson *a capella*, tandis que l'étrave du navire fend les flots [QR 11].

C'est à la fin de la séquence que le spectateur comprend la logique de sa construction dont la robe bleue trace le fil (rouge). Elle entrelace les destinées de trois personnages qui, dans la réalité, ne se connaissent pas. Mais la femme de chambre et le chef-mécanicien sont au service de la passagère qui vit sur le navire comme dans un hôtel de luxe. Ana Moretic, condamnée à vivre en exil sur un paquebot, subit son destin au contraire de Steven Hare, qui, ayant « la mer dans la peau », a choisi le sien. En plus de l'alternance des personnages, d'autres procédés cimentent ce montage : la voix *off* d'Anna sur les images de la piscine, la couleur bleue de la robe, de la nuit et de la salle de bal, le travelling arrière qui accompagne Ana et le chef mécanicien, enfin la chanson qu'entonne Mrs Watson alors qu'Anna a eu une paralysie des cordes vocales. En tressant ainsi les fils de ces



histoires individuelles, Rombout fige davantage encore le destin de ses personnages comme un scénariste de fiction le fait avec les siens. C'est lui, bien sûr, qui a choisi le motif de la robe bleue pour relier Ana et Mrs Watson, qui a demandé aux blanchisseurs chinois de la laver et de la repasser, puis à Ana de l'apporter à Mrs Watson et enfin à celle-ci de la revêtir pour la scène chantée sur le pont. Il n'est pas surprenant dès lors qu'Ana, en voix *off*, tienne un discours qui confirme le sens de la séquence : « Je crois profondément à la prédestination. S'il fallait rester chez soi de peur qu'il nous arrive quelque chose, on ne ferait plus rien. Si c'est votre destin de mourir telle ou telle année, vous mourrez cette année-là. » Un propos qui répond à une question que nous n'avons pas entendue mais dont nous devinons bien qu'elle orientait le discours de la femme de chambre dans une direction qui convenait au cinéaste. Ana se sent libre de faire ce qui lui plaît puisque de toute façon son destin est écrit. À l'entendre, la prédestination serait le gage de sa liberté. Une liberté limitée aux couloirs sombres qu'elle parcourt pour porter la robe de Mrs Watson, laquelle, sur le pont du navire et sous un soleil resplendissant, chante à sa place.

Sous ses dehors d'épopée nautique sur le plus grand navire du monde, le film questionne la condition humaine. En même temps, sa mise en scène très directrice impose à ses protagonistes un jeu, des actions, un costume et même un discours qui conviennent à ce que son auteur veut exprimer. Ce faisant, il devient lui-même le maître du destin de ses personnages, un maître tout-puissant qui ne laisse rien au hasard. Cette maîtrise s'exprime visuellement dans chacun des plans du film, dans leur composition et leurs couleurs qui soulignent la beauté architecturale du paquebot sur fond de ciel et d'océan, de jour comme de nuit.

La caméra de Louis-Philippe Capelle s'accorde à l'architecture du navire dont la symétrie est mise en valeur par des plans savamment composés, filmés au grand angle. L'étagement des ponts, la cheminée, les cages d'escalier, les salons, les fenêtres ou les couloirs sont cadrés de manière à mettre en évidence les formes architecturales du vaisseau. La caméra privilégie les lignes orthogonales parallèles aux bords du cadre, crée des surcadrages, se centre sur le cercle d'un hublot ou d'un cadran, accentue la profondeur de champ par un point de vue audacieux comme dans les beaux plans sur les marins qui larguent les amarres. Lorsqu'il filme le paquebot depuis un hélicoptère (procédé récurrent dans ses films), Rombout demande au pilote de se positionner dans le sillage du navire, composant à nouveau une image symétrique. Le cinéaste reprend à son compte toute une imagerie spécifique au monde maritime : l'étrave qui fend les flots, la proue élancée du paquebot vue depuis la mer rappellent une célèbre affiche de Cassandre ou certains plans du *Cuirassé Potemkine* d'Eisenstein. Les plans des officiers dans le poste de pilotage, filmés en longue focale pour aplatir la perspective, semblent sortis d'un film hollywoodien.



La composition minutieuse des plans contribue aussi à dessiner le cloisonnement de l'espace social. Elle rend visible l'ordre des choses, aussi puissant et immuable que le destin. Le briefing des directeurs de l'hôtellerie est filmé en hauteur, dans l'axe de la table. Le même point de vue surélevé est adopté pour filmer l'organisation stricte du travail dans les cuisines, signifiée par la posture quasiment autoritaire de la caméra placée au-dessus des longues tables où sont rangées les assiettes que garnissent les cuisiniers philippins. Sur le pont, emmitoufflés dans leur couverture, les Hammonds ont pris place dans un transat que Rombout a fait placer exactement dans l'axe du navire. Pendant qu'ils parlent de leur premier voyage en 1937, un plan montre l'entrée de deux cabines contiguës dont les portes sont ouvertes. La caméra posée dans l'axe de la cloison compose un plan en miroir parfaitement symétrique. Un steward entre dans la cabine de gauche, y dépose un panier de fruits, en ressort puis pénètre dans celle de droite pour y déposer un second. Sa démarche mécanique s'accorde à l'architecture des lieux et confirme sa soumission à l'ordre social dont les Hammonds peuvent profiter.

La mise en scène très élaborée qui gère les positions et les gestes des personnages ainsi que le graphisme appuyé des images ne font pas tomber le film dans la dérive gratuite du formalisme. Au contraire, ils soutiennent l'idée dominante qui le structure. Le film n'en reste pas moins un documentaire qui décrit un certain état des choses, sans pour autant envisager la possibilité que cela puisse changer. À chaque spectateur de voir ce qu'il veut bien voir. L'un se réjouira que l'ordre règne sur le *Queen Elizabeth 2*, l'autre s'en désolera. Mais l'un et l'autre l'auront vu, et c'est tout ce qu'on demande au cinéma.



COMMENTAIRES

❑ Après *Nord Express*, on se demandait ce qu'on pourrait encore faire, et quelqu'un a lancé: un navire. Oui, mais alors, le plus grand navire du monde! Et on l'a fait...

Le *Queen Elizabeth 2*, un transatlantique, 1 100 membres d'équipage, 1 800 passagers, 5 jours de voyage, à 50 km/h, de Southampton à New York... encore un lieu clos.

❑ D'abord, il a fallu trouver de l'argent pour un film sans problématique bien définie – ce qui peut sembler un peu du luxe.

Ensuite, il a fallu négocier les autorisations: un navire est un lieu clos et privé.

Heureusement, le scénariste et producteur Jean-Philippe Laroche et moi, nous avons pu faire un voyage de repérage au cours duquel j'ai pris des photos. À partir de là, nous avons établi une sorte de scénario, pas vraiment un *story-board*, mais des planches d'images, qui donnent une bonne idée de l'ambiance qui serait celle du film, et du montage.

❑ J'ai tourné en Super 16, avec à peu près la même équipe que pour *Nord Express*, huit personnes. Tourner en Super 16 mm, c'est une contrainte sévère, parce qu'on ne peut pas tourner des milliers de mètres de pellicule et puis jeter ce qui ne convient pas.

Le nombre de jours de tournage était par ailleurs limité par la durée du voyage.

❑ Avec de la pellicule, impossible de contrôler immédiatement ce qu'on filmait. Heureusement, il y avait le retour, et, entre les deux trajets, quatre jours à quai à New York. On en a profité pour faire développer et visionner les rushes. Au retour, on a pu rattraper les erreurs; on a mélangé les deux voyages au montage.

En outre, pendant les quatre jours à New York entre l'aller et le retour, on a filmé depuis la tour de contrôle les départs et les arrivées.

❑ Pendant la période de montage, nous avons fait des prises à partir d'un hélicoptère. Souvent, les plans pris d'hélicoptère sont très démonstratifs... on tourne en rond autour

de l'objet. J'ai opté pour des plans immobiles (*top-shoot*, *side-shoot*, *front-shoot*), un peu comme un oiseau au repos (ou Dieu) verrait le navire. Les prises de vues sans mouvement sont très difficiles à partir d'un hélicoptère: le pilote doit gérer le vent, les turbulences... Le directeur-photo Louis-Philippe Capelle se focalisait sur l'image et je guidais le pilote.

❑ Les images d'hélicoptère sont utilisées en surimpression sur des cartes réalisées pour le film à partir de cartes existantes, en les adaptant. C'est assez coûteux – pour un effet purement esthétique. Quand il s'agit de choix esthétiques, il faut être intransigeant.

❑ Un autre plan spectaculaire a pris du temps pour être mis en place.

Le navire est en pleine mer, le spectateur voit de face l'étrave qui fend les flots. La caméra devait donc être devant le navire. Il a fallu construire une structure tubulaire qui débordait de la proue.

Le capitaine n'était pas d'accord, l'opération s'avérait trop dangereuse. Je lui ai expliqué qu'un des assistants-caméra, Marc Ridley, était un ancien paracommando, habitué au danger.

Enfin, à force d'insistance, il a cédé: « OK, mais si quelqu'un tombe à l'eau, je ne fais rien, il mourra de froid ou sera mangé par les poissons avant que le navire s'arrête. » J'ai répondu que je disposais de trois opérateurs... on pouvait donc en perdre un.

❑ Au cours des repérages, j'avais constaté que le navire était une copie conforme de la société anglaise, un monde immobile, où chacun a sa place, son rôle, et sans vraiment de mobilité sociale. Il y a deux cages d'escaliers parallèles, les ascenseurs sont interdits au personnel... J'ai voulu traduire cela par des plans symétriques: chacun à sa place... c'est comme ça et ça restera toujours comme ça.

❑ Voyageaient avec nous les membres d'un groupe de rock, The Cure (ils ont peur de l'avion et voyagent en bateau). Ils sont filmés à l'étage supérieur du navire. Plus haut on se trouve sur le navire, plus important on est.

Tout en bas, il y a ceux qui ne voient jamais le jour, des Philippins pour la plupart.

Les passagers croisent les officiers (tous britanniques), mais pas le personnel; les officiers, tous anglais, rencontrent à la fois le personnel et les passagers. À tous les niveaux, c'est la ségrégation: entre les Philippins et les Anglo-saxons, entre les officiers de pont et les mécaniciens, entre le personnel chinois et philippin. Avec le montage on peut sauter d'un univers à un autre, ce qui permet de souligner la classe sociale de chacun.

□ On avait négocié pour avoir accès partout librement. Seul le bar du personnel nous restait interdit – on y est quand même allés: on y marchait dans la bière...

Bien entendu, la société propriétaire du navire n'a pas voulu de certaines images.

Que les Philippins parlent de leurs conditions de travail très dures, ça passait, mais la séquence où on les voit couper la viande à mains nues, sans gants, a été supprimée!

□ Comme pour *Nord Express*, je ne pouvais pas prévoir quels seraient les passagers et à quels personnages je serais confronté. Sur le *Queen Elizabeth 2*, j'ai davantage développé les portraits, et les personnages reviennent parfois, à plusieurs reprises.

Il y a des voix *off* et des voix *in*. Dans les cabines, sans caméra, nous avons mené des entretiens avec seulement le son (voix *off*): la qualité est excellente et le contenu plus profond. Il y a aussi une voix *in*, un entretien plus conventionnel, avec image; au montage, les deux voix se mélangent.

□ En repérage, à l'arrivée à New York, il faisait très beau, lumineux. J'avais imaginé ce qu'il faudrait faire. Mais le jour du tournage, la ville était dans la brume. J'ai hésité, puis j'ai décidé que c'était mieux ainsi, plus intéressant. Nous avons tourné depuis la cabine de pilotage, avec un pied. Exceptionnellement, une autre caméra filme l'avant du navire: avec une seule caméra, on n'aurait pas disposé de suffisamment de temps pour aller d'un point à l'autre. Filmer le départ ou l'arrivée d'un navire (ou d'un train) est toujours délicat, et l'improvisation est impossible.

GÉNÉRIQUE

Scénario: Rob Rombout et Jean-Philippe Laroche.

Directeur photo: Louis-Philippe Capelle.

Assistant caméra et machinerie:

Marc Ridley.

Assistante à la réalisation et scripte:

Catherine Piette.

Ingénieur du son: Paul Heymans.

Prise de son et conception sonore:

Philippe Sellier.

Assistant de production et régie:

Alain Bonnet.

Chargée de production RTBF:

Chantal Bournonville.

Coordination RTBF: Micheline Leblud.

Montage: Adriana Moreira de Oliveira.

Mixage: Jacques Clisse.

Musique originale: Jean-Christophe Renault,

interprétée par Steve Houben (saxo et flûte), Éric Mathot (contrebasse) et

Jean-Christophe Renault (piano).

Producteur exécutif: Jean-Philippe Laroche.

Producteurs associés: André Darteville, Jacques Laurent, Christine Pireaux, Erik Pertz.

Production: Nota Bene.

Coproduction: RTBF – BRTN – Wallonie

Image Production.

Avec l'aide du Fonds télévisuel de la

Communauté française de Belgique et de la

Télévision suisse romande.

Support: Pellicule Super 16 mm Fuji couleur.

Durée: 58 minutes.













