

*La Revue du Ciné-club universitaire* | 2012 n° 3

# LOCO motion

ACTIVITÉS CULTURELLES  
CINÉ-CLUB UNIVERSITAIRE



UNIVERSITÉ  
DE GENÈVE

## Sommaire

Édito.....	1
La machine dévorante.....	2
Rail movie.....	9
Sur les rails de <i>La Roue</i> .....	13
El Viaje.....	19
De la prison à l'horizon.....	24
Effort, plaisir et mécanique.....	28
L'homme au volant.....	34
Programmation.....	40

## Illustration

1<sup>ère</sup> de couverture: *The General*

4<sup>ème</sup> de couverture: *Christine*

## Remerciements

Roman Güttinger (Ascot Elite Entertainment); Nathalie Morena (Association frères Lumière); Émilie Cauquy (Cinémathèque française); André Schäublin (Cinémathèque suisse); Sandra Thalmann (Filmcoopi); Lukas Renggli (Frenetic Films); Jordan Morechevalier (Gaumont); Francine Pickel (La Lanterne Magique); Daniel Lang (La Maison du Vélo); Pascale Bonnetête et Caroline Morand (Les Grands Films Classiques); Maria Chiba (Lobster Films); Ursula van den Heuvel (Nederlands Instituut voor Animatiefilm); Jack Bell (Park Circus Ltd.); Lisa Mazzone et Marcel Mühlestein (PRO VELO Genève); Patrick Eberhardt, Frédéric Moser, Phil Péril et Florian Zurbrugg (Roue Libre); Charlotte Roul (Solaris Distribution); Philippe Chevassu et Antoine Ferrasson (Tamasa Distribution); Claire Thibault (The Festival Agency); Rafael Petermann (The Walt Disney Company); Regula Dell'Anno (Trigon-Film); Rolf Zellweger (Universal Pictures); Claire Fillol (13 Productions); Vincent Clavien; Jacques Demierre; Michael Dudok de Wit

## Groupe de travail du Ciné-club universitaire

Julien Dumoulin, Frédéric Favre, Nathalie Gregoletto, Léonore Hess, Charlotte Rey et Andréas-Benjamin Seyfert

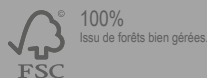
## Avec la participation de

Claude Marthaler

## Activités culturelles de l'Université

**responsable:** Ambroise Barras, **coordination:** Marius Schaffter,

**édition:** Véronique Wild, **graphisme:** Julien Jespersen



Recevoir gratuitement  
*La Revue du Ciné-club universitaire*  
chez moi?

Je m'abonne!

en 1 minute sur **a-c.ch/revue**

# Éditorial

*«Dites-moi comment vous allez,  
je vous dirai qui vous êtes!»*

par **Charlotte Rey** et **Frédéric Favre**

L'HISTOIRE DU CINÉMA A COMMENCÉ EN TRAIN OU PRESQUE, avec la fameuse «Arrivée d'un train en gare de La Ciotat» immortalisée en 1897 par les Frères Lumière. Cette vue inaugure le lien étroit qui unit dès les origines le cinéma et les moyens de transport, comme un clin d'œil de l'invention qui capture le mouvement vers une machine qui l'accélère. Mais ce n'était là que le début du voyage: la vitesse et la mobilité étant des caractéristiques emblématiques de la modernité, le cinéma n'aura de cesse de les mettre en scène.

Ce cycle vous propose dès lors d'explorer le vaste territoire des relations entre la locomotion et le cinéma dans toute sa richesse et sa variété. Pour faire un choix dans tous ces itinéraires possibles, nous avons emprunté deux grands axes qui se sont imposés d'eux-mêmes. Si les moyens de transport peuvent libérer l'homme de certaines contraintes de l'espace, en lui permettant d'accomplir des périples au long cours, de découvrir les terres inconnues, d'aller à la rencontre de l'autre, ou encore de lui permettre de dépasser ses limites, ils peuvent aussi constituer une menace: celle de s'égarer dans le vaste monde, mais aussi, de perdre son identité, voire son intégrité.

Bien souvent, les moyens de transport ne se contentent pas de modifier ou d'altérer l'espace urbain ou naturel: ils modifient aussi la personne qui les emprunte, puisque tout voyage dans le monde est aussi un voyage intérieur. Un film qui propose

un déplacement dans l'espace provoque presque inmanquablement un déplacement de sens, tant il est vrai que l'émotion est d'abord un mouvement, comme le révèle la formule godardienne «motion is emotion». «LOCO motion»: ce voyage peut parfois mener jusqu'à la folie.

À l'heure où la planète rétrécit de jour en jour, où la mobilité humaine implique des enjeux de société tant au niveau écologique que politique, où la «guerre des transports» fait rage dans nos cités, mais où les moyens de nous déplacer nous offrent aussi des opportunités fantastiques, il nous paraissait essentiel de questionner la problématique de la mobilité humaine à l'aune du regard cinématographique. L'occasion peut-être d'un arrêt sur image pour repenser le mouvement.

Bienvenue à bord et bon voyage!

# La machine dévorante

*Le cinéma a bien souvent mis en scène le transport en tant que machine technologique élaborée détournant de leurs fonctions premières ces mécaniques au profit d'une analyse subtile de leur influence sur l'homme, et des relations complexes que tous deux finissent par entretenir.*

par **Julien Dumoulin**

**E**NTRE SYMBIOSE, PARASITAGE ET REJET, les moyens de transport ont exercé une fascination constante sur l'humain en rapprochant l'organique de la mécanique, le biologique du technologique, la chair de l'acier.

La mécanisation de l'humain, son aliénation par une technologie de plus en plus indispensable, complexe et envahissante, se voit idéalement illustrée par l'emploi des transports et leur portée à la fois individuelle et sociale. Alors que l'homme, attaché à son véhicule, se voit altéré par lui, pour le meilleur et bien souvent pour le pire, l'objet se rapproche à son tour du vivant, animalisé ou humanisé, donnant au personnage, le temps d'un film, un partenaire singulier, fascinant autant qu'inquiétant.

Le cinéma des premiers temps ne s'est pas inquiété outre mesure de considérer les moyens de transport comme menace. Au contraire, la machine-outil a très vite représenté, lors des tournages, un formidable outil permettant à la caméra de porter le spectacle hors des limites du studio, et faisant du véhicule à la fois un moyen au service de la grammaire cinématographique naissante (travellings, prises de vues aériennes...), autant qu'un accessoire de jeu exploité avec brio par le cinéma burlesque.

► *La mécano de la General* est l'exemple édifiant de cette symbiose entre l'homme et la machine. Réputé pour sa science du gag, Buster Keaton réalise des

films qui eux aussi possèdent une mécanique réglée au millimètre près. La machine y tient tout naturellement une place de choix, intégrée même comme enjeu de la mise en scène. L'intérêt se limite ici aux performances physiques: le jeu mécanique de Keaton, marque de fabrique de son talent burlesque hérité du slapstick, rapproche grandement son personnage de la «General», pour laquelle ce dernier voue un attachement sentimental certain (on peut juger de l'importance de cette «compagne» par le jeu des échelles sur la photographie que Keaton montre à sa vraie fiancée). L'engin ne représente pas encore une entité néfaste, mais est déjà l'objet d'une attention particulière, un symbole de puissance. Il fixe le rythme de l'intrigue, exige de l'homme qu'il lui consacre son énergie, qu'il l'entretienne et qu'il le protège. De cette symbiose du mécano avec la General découle l'image d'un partenariat bénéfique: Keaton est «grandi» par la machine, qui, de son côté, devient le prolongement du héros. Sa puissance décuple les capacités de Keaton qui affronte à lui seul l'armée de l'Union.

Malgré l'emploi militaire de la locomotive dans le film, les moyens de transport jouissent encore à cette époque d'une image bénéfique associée au progrès technique, ce que les grands bouleversements du vingtième siècle, avec les deux guerres mondiales, vont radicalement changer en apportant aux véhicules une connotation de mort. La consommation de masse rend ensuite la voiture accessible au plus



*Duel*: l'humain prisonnier de la technologie.

grand nombre. Dans ce contexte, face aux publicitaires qui aiment vanter ses courbes et la liberté qu'elle offre, cette invasion technologique grandissante n'est pas du goût de tous les metteurs en scène: beaucoup voient en elle un objet de fascination tout sauf innocent, capable de façonner l'humain sur tous les plans, tant au niveau individuel qu'à l'échelle de la société.

Bien loin d'un regard amusé et tendre d'un Jacques Tati (*Trafic*), qui distille avec humour la propension

de ses contemporains à faire de leur voiture une bulle privée, voire même une résidence secondaire (comme en témoigne le prototype de camping-car que Monsieur Hulot tente désespérément d'amener au salon de l'auto d'Amsterdam), Godard impose avec *Week-end* un regard sombre et critique sur la dégénérescence de la société. Reprenant à son compte les codes du road trip, il livre un film où la voiture exacerbe l'arrogance et l'agressivité de son conducteur (et de ses passagers) autant qu'elle s'impose comme

## Loin de libérer l'humain la voiture apparaît chez Godard comme le produit d'une société de consommation médiocre

élément du décor propageant une image d'horreur et de mort que le réalisateur banalise. Godard n'a aucune sympathie pour ses personnages et le fait savoir dans cette suite de tableaux absurdes, chaotiques et bruyants. Les carcasses calcinées de véhicules qui jonchent les bords de route et qui s'incrument

jusque dans des champs sont comme des vanités modernes sur la futilité de cette course qu'entreprennent Jean Yanne et Mireille Darc. Accidents, bagarres, agressions verbales, morts violentes, Godard peint l'inconscience du conducteur

roi qui substitue au désir de liberté la satisfaction d'étaler sa puissance. La route devient un chemin stérile. La voiture consume son occupant aussi bien moralement que physiquement, et les passagers calcinés en sont la preuve explicite. Loin de libérer l'humain en se posant comme l'extension bienfaitrice qu'elle est censée incarner, la voiture apparaît au contraire comme le produit d'une société de consommation médiocre, une loupe accentuant nos défauts et précipitant une destinée fatale.

► *Duel* Sans dresser un tableau aussi pessimiste, *Duel* de Steven Spielberg s'attarde sur la relation de l'individu face à une technologie agressive de plus en plus présente. David Mann, le héros de son film, est le prototype de l'homme dominé par la technologie. Opposé à la machine, il incarne l'homme («Mann» en allemand) accablé par une société technologique à laquelle il ne s'intègre pas. Les véhicules symbolisent les profondes mutations technologiques contemporaines. Seul dans sa voiture rouge, David Mann est

en complet déphasage avec le paysage désertique qu'il traverse. Pour sa part, le conducteur du camion est totalement désincarné au profit de sa machine: on ne voit de lui qu'un bras, ses bottes ou une vague silhouette derrière le pare-brise (seuls ces éléments empêchent d'ailleurs le film de tomber dans le registre du fantastique qui ferait du camion-citerne une entité diabolique à l'instar de *Christine*). Dès lors, la course à mort avec le camion s'apparente à un exercice de style proche du western. Mann est accablé par la technologie, il en est dépendant (il ne parle à sa femme que *via* un téléphone), et finalement assez hermétique: loin de faire corps avec son véhicule, il en perd le contrôle et devient davantage à la merci des caprices de sa mécanique. En multipliant les focales, jouant sur les échelles, gardant toujours le véhicule menaçant dans une partie du cadre, Spielberg parvient à jouer sur le caractère obsessionnel du camion. Le crescendo qu'il opère à mesure que Mann s'enfonce dans le désert, la musique volontairement mécanique et l'agressivité de plus en plus forte du camion poussent jusqu'à la folie l'accablement du héros. Dominé par la machine, menacé durant tout le film, paniqué, névrosé, Mann ne trouvera finalement la paix qu'en sacrifiant son propre véhicule.

► *Christine* Dans un rapport plus vampirique de la machine à l'homme, *Christine* de John Carpenter, adapté d'un roman de Stephen King rend, *via* le fantastique, l'individualité de la voiture tangible. Ici la féminisation de la voiture en fait un objet de fascination et de désir. Le rouge de sa carrosserie évoque à la fois le diabolique, la passion et le sang. Ainsi, le rapport amoureux et la fusion qui s'opèrent entre la voiture et son conducteur sont à l'image du lien virilisant que le protagoniste



(et, dans une plus large mesure, la société en général) associée à son véhicule. Aborder *Christine* sous cet angle nous donne une lecture du film bien différente de ce que suggère le premier degré horrifique, devenu la marque de fabrique du réalisateur. Arnie Cunningham entretient avec sa voiture une relation fusionnelle: la puissance de cette dernière, le signe extérieur de richesse qu'elle représente permettent à Arnie de passer du statut de souffre-douleur malingre et introverti à celui de leader confiant. La voiture devient l'enjeu et le symbole d'un passage à l'âge adulte: Arnie gagne son indépendance vis-à-vis de ses parents (avec violence), il affirme sa sexualité... Mais loin de jouir de sa «renaissance», Arnie s'isole de plus en plus, dévoré par la fascination qu'exerce sur lui la machine pour laquelle il consent à tous les sacrifices. Magnifié autant que pervers, Arnie, peu à peu désincarné, s'assimile au caractère flamboyant et démoniaque de sa «partenaire». En vandalisant Christine, le gang qui

a fait de Arnie son souffre-douleur espère détruire le prestige de ce dernier. Mais, par cet acte castrateur (le passage à tabac du véhicule), ils ne font qu'accélérer l'assimilation de l'adolescent à cette «voiture fatale».

Le procédé s'inverse chez David Cronenberg qui, tout en conservant la place de choix attribuée à la problématique des mutations de la «machine» humaine, trouve tout naturellement dans les tendances mécaplophiles des protagonistes de *Crash* un terrain d'expérimentation de choix. Spécialiste des dérèglements intérieurs, le réalisateur met en parallèle les entrailles des voitures accidentées et celles des «victimes». Les blessures, les cicatrices et les têtes froissées sont captées avec une fascination morbide. Mais si la voiture perd totalement sa substance première, elle ne s'humanise pas pour autant. Elle ne constitue que l'objet d'un fétichisme autodestructeur et pathologique, qui, en mêlant vitesse et choc, permet d'atteindre l'excitation sexuelle. Par leurs

▼  
Crash



La fascination morbide des corps organiques pour les mécaniques éventrées dans *Crash* de David Cronenberg.

**Le véhicule transforme peu à peu son hôte qui lui sera finalement dévoué corps et âme.**

«accouplements» avec les moyens de transport, ce sont les humains qui se «mécanisent». Prothèses, cicatrices, l'homme se barde de ferraille dans sa course au plaisir, s'éloignant de plus en plus de l'organique au profit de la froideur inerte de la machine. Même sa conscience perd peu à peu de sa sensibilité, cherchant dans la violence des accidents la source de sensations fortes: la reconstitution de tragédies célèbres, telle la scène de la mort de James Dean, pousse cet attrait à l'extrême. Dès lors, seuls les voitures et les corps meurtris constituent la condi-

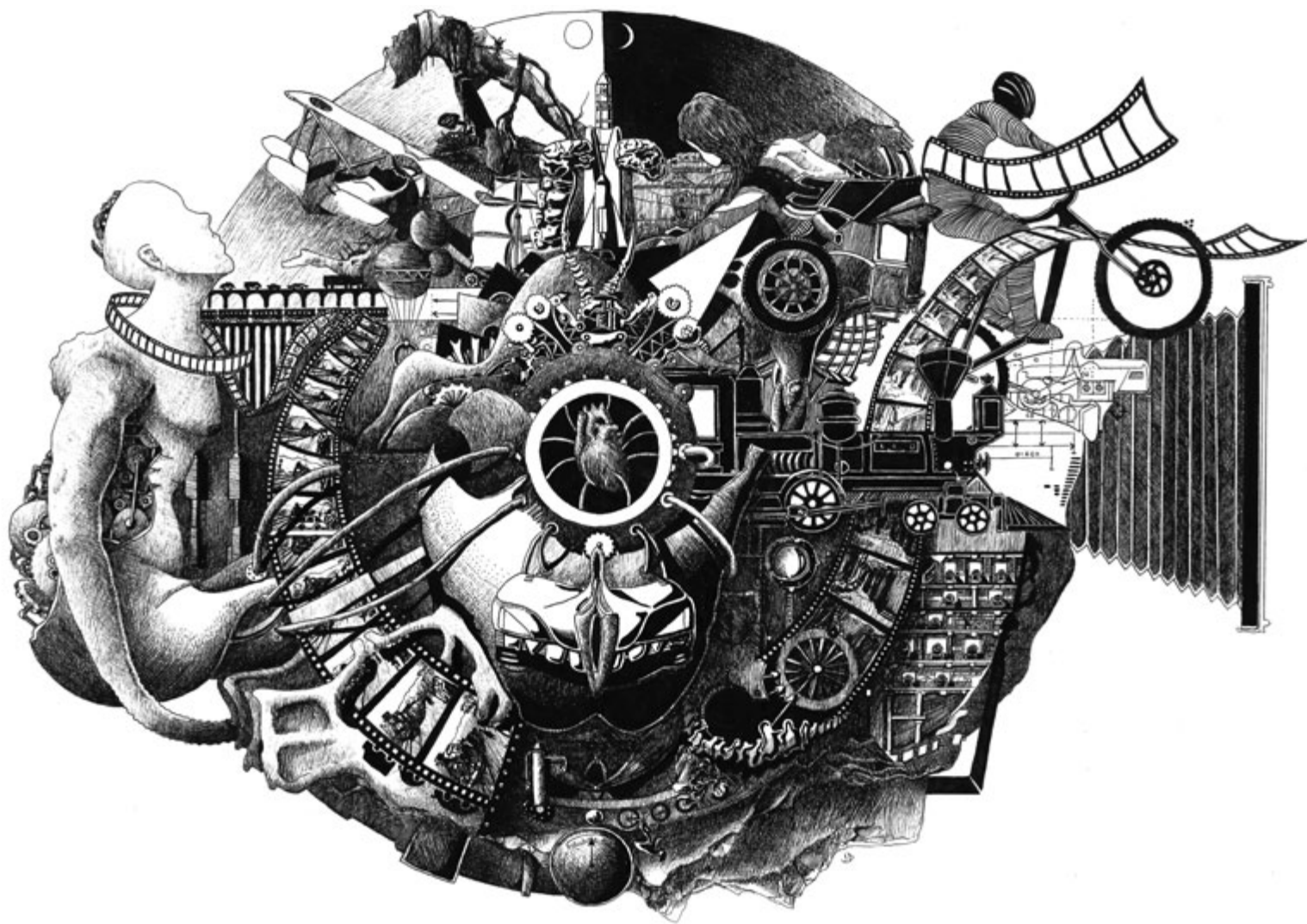
tion d'un rapport sexuel, les couples ne se mêlant non par intérêt pour le sexe ni par attrait pour un partenaire: échangeisme, relations hétérosexuelles ou homosexuelles sont motivées par la seule idée du «crash».

À l'inverse de *Crash*, les développements technologiques avancés ont souvent servi à mettre en exergue le besoin de l'humain de repousser ses propres limites – physiques et mentales – en vue d'atteindre de nouveaux horizons. La relation s'inverse alors: la machine toujours aussi vampirique exige de son hôte qu'il se dépasse afin de réussir à la maîtriser. L'homme s'améliore ainsi par nécessité, et ce n'est plus le véhicule qui est conçu pour le servir, mais lui-même qui se «mécanise». Comble de l'ironie, c'est par des simulateurs et des machines que l'homme parvient à se perfectionner. Cette relation est particulièrement mise en avant dans le domaine de la recherche de pointe comme l'aéronautique et l'aérospatiale: l'homme qui s'arrache à son milieu semble également devoir

s'arracher à lui-même. Les conditions extrêmes des voyages dans l'espace impliquent un entraînement rigoureux, une excellente forme physique et un mental d'acier. *The Right Stuff* (Philip Kaufman, 1983) en serait le parfait exemple. Le film se fait la chronique de la conquête spatiale américaine en commençant par le passage du mur du son, jusqu'au programme Mercury qui constitua le premier pas des Américains vers les voyages spatiaux habités. L'œuvre s'attarde sur la sélection et l'entraînement de ces premiers astronautes qui subissent une batterie de tests et d'exercices censés les préparer aux conditions extrêmes des navettes spatiales. Peu à peu fortifié et automatisé par des simulations, l'homme est ici déshumanisé pour s'intégrer au mieux à la machine qu'il est supposé gérer. Les corps et les esprits sont ainsi envisagés comme des machines améliorables et programmables: le but est d'étouffer toute émotivité au profit d'automatismes garantissant le bon déroulement des missions. Mais l'homme ainsi «amélioré» n'en devient pas pour autant un «surhomme»: robotisé, il s'apparente davantage à un outil intégrable à des machines gigantesques. Une fois assimilé, il aura avant tout pour but de servir la machine.

Le véhicule en tant que machine incarne donc le plus souvent une menace technologique grandissante: jamais innocent, le véhicule transforme peu à peu son hôte qui lui sera finalement dévoué corps et âme. La machine perd alors bien souvent sa fonction première, qui importe finalement peu, au profit d'une symbiose totale avec l'homme.





Quelques photogrammes  
de l'arrivée d'un train en  
gare de La Ciotta, 1897.



# Rail movie

***Tout au long de son histoire, le septième art a mis en scène le train. Symbole du progrès, vecteur de rythme, moteur de suspense, le chemin de fer a su accompagner tant l'évolution de la société que celle du cinéma.***

«Rien de plus agréable que d'être assis dans un wagon et de regarder par la fenêtre. Le paysage passe comme sur un grand écran, et on y est seul témoin d'un travelling magnifique.» – Wim Wenders.

par **Andréas-Benjamin Seyfert**

**L**ES ANNALES DU CINÉMA REGORGENT DE TOUTES SORTES DE CONTES ET DE LÉGENDES. Et une anecdote en particulier semble avoir si bien marqué les esprits de son époque qu'elle est encore transmise de nos jours, défendue ou remise en question par de nombreux historiens et passionnés. C'est le mythe qui entoure *L'arrivée d'un train en gare de La Ciotat*, un film réalisé par les Frères Lumière grâce à leur toute dernière trouvaille: le cinématographe. À en croire cette histoire, lors des premières projections, les spectateurs, paniqués à l'idée de se retrouver percutés par cette locomotive qui se rapprochait de l'écran, tentèrent d'esquiver le danger en prenant leurs jambes à leur cou. Personne n'avait jamais rien

vu de pareil. Bientôt s'ensuivraient toutes sortes de rencontres entre la salle obscure et le chemin de fer, d'une ambition et d'une prouesse technique tantôt faible tantôt plus recherchée.

Toutefois, le train n'aura pas seulement assisté au développement technique du cinéma, car il est lui-même synonyme du progrès. Il est donc tout naturel que le western lui ait réservé une place considérable et en ait fait un symbole de la conquête de l'Ouest dans le cadre de la mise en place du pouvoir des États-Unis, où il se retrouve rapidement au centre de toutes sortes de tensions, en s'étendant à travers de nouveaux territoires et en effaçant sur son chemin toute trace des civilisations indigènes. Il faut pourtant attendre le début du 20<sup>e</sup> siècle pour qu'un réalisateur, Porter, crée le premier western, *Le vol du grand rapide*. Dans cette mini-épopée, qui servira d'exemple aux générations à venir, il introduira entre autres la double exposition ainsi que la prise de vue «*on location*» pour un document de fiction.

## Pour casser le mythe

### Note historique

La légende veut que *L'arrivée d'un train en gare de La Ciotat* soit l'un des premiers films des Frères Lumière à avoir été projeté lors de la séance du 28 décembre 1895, d'où l'effet de peur qui aurait fait se lever certains spectateurs de la séance pris de stupeur.

En réalité le film date de l'été 1897. C'est en fait pas moins que la 653<sup>e</sup> bande Lumière.

Si un spectateur a été effrayé durant la première projection publique payante de cinématographe, c'est lors de la projection de *La place des Cordeliers à Lyon*, en antépénultième position du programme. Et c'est une

berline tirée par des chevaux qui apparaît à l'écran. Mais nul doute que le cinématographe ait apporté son lot de frissons aux spectateurs d'hier, comme il continue de le faire depuis.

(source Institut Lumière)

Dans *La bête humaine*, Renoir adapte Zola pour en faire un chef-œuvre jamais égalé.



L'Amérindien est dès lors dépeint comme un personnage voyant en cette machine un danger de mort imminent, une intrusion brutale sur son territoire, alors que le cowboy y incarne un homme capable de la considérer comme une invention enrichissante. Personne n'a mieux illustré ce propos que Sergio Leone avec *Il était une fois dans l'Ouest* qui nous montre des grands propriétaires luttant pour construire une ligne de chemin de fer. D'un autre côté, le train permet aussi de résoudre des conflits en assurant l'avenir d'une communauté, comme par exemple dans *Le train sifflera trois fois*, où l'arrivée tant attendue par le shérif permet l'affrontement final et à la loi du plus fort (la justice des westerns) de prendre le soin de remettre les pendules à l'heure pour que tout soit pour le mieux dans le meilleur des mondes.

Dans un registre plus comique, *Le mécano de la Général* de Buster Keaton est considéré par beaucoup comme un chef-d'œuvre du réalisateur. Tout comme *Le vol du grand rapide*, l'histoire du film est basée sur des faits réels. Ces efforts d'authenticité lui confèrent

toute son originalité dans le genre de la comédie burlesque. Dans l'une des scènes les plus spectaculaires du film, un train s'avance sur un pont endommagé avant de s'effondrer dans une rivière. Pour ce faire, Keaton est allé jusqu'à exiger que l'on utilise un vrai convoi, au lieu d'une simple maquette. Résultat: le train devient non plus élément de décor, mais un véritable acteur du film, avec un réalisateur qui contrôle sa locomotive comme sa mise en scène, c'est-à-dire en se montrant le plus subtile des mécaniciens du rire.

De l'autre côté de l'Atlantique, Abel Gance fait également dérailler sa locomotive, mais sur une tonalité qui n'est cette fois-ci pas celle de la comédie. *La Roue* est une fresque mélodramatique qui frappe tant par sa virtuosité symbolique que par une expression visuelle particulièrement recherchée. Ici, la vapeur des trains se mêle à la sueur des conducteurs, le rythme est effréné, cadencé par mille chocs. Les catastrophes ferroviaires, les personnages autodestructeurs et les amours impossibles racontent tous le conte amer d'une civilisation qui se précipite à toute vitesse vers le néant. Ainsi, le réalisateur nous expose la fascination pour la vitesse, mais aussi les vertiges et la mort qui s'ensuivent. Tout au long de *La Roue*, Gance prend soin de lier l'histoire aux mouvements de train en utilisant le chemin de fer comme moyen de développer l'intrigue. Malgré cette atmosphère puissante, une grande partie du film reste difficile à saisir, même de nos jours.

Comme dans *La Roue* de Gance, dans *La bête humaine* de Jean Renoir, le train à vapeur est un véritable monstre mécanique qui entraîne son conducteur jusqu'à la folie et qui détruirait toute personne qui oserait se mettre au travers de son chemin. «Tout

se joue sur le hasard, c'est le hasard qui fait le destin. Il n'est pas surprenant que Lang ait fait un *remake* de ce film. Un événement fortuit et en apparence dérisoire décide de la vie d'un homme et emporte tout sur son passage. Un mot éveille des passions destructrices. Le bonheur radieux d'un couple en apparence idyllique verse dans l'enfer et pour finir dans la mort.»<sup>2</sup> *La bête humaine* est ainsi une plongée dans le cœur en feu d'une locomotive. Et si les longues descriptions du roman de Zola se voient traduites en quelques regards, quelques gestes, on revient toujours à l'essentiel: le mouvement. C'est lui qui fait la particularité du film et le poursuit de bout en bout.

Pour sa part, Alfred Hitchcock, le maître incontestable du suspense, utilisera cette masse colossale en excès de vitesse dans pas moins de neuf films (chronologiquement *Les trente-neuf marches*, *Quatre de l'espionnage*, *Une femme disparaît*, *Souçons*, *L'ombre d'un doute*, *La maison du Dr. Edwardes*, *L'inconnu du Nord-Express*, *La mort aux trousses* et *Marnie*). Dans l'une des scènes majeures de *L'ombre d'un doute*, l'accélération des événements et du train sert de moteur au suspense: l'assassin révèle alors sa vraie nature, en menaçant puis en essayant de pousser une jeune fille hors du train en marche. Dans *L'inconnu du Nord-Express* ensuite, le train est à l'origine de la rencontre inattendue d'un célèbre joueur de tennis et d'un psychopathe. La scène d'ouverture est particulièrement intéressante puisque nous n'y voyons que les chaussures des personnages principaux que l'on suit jusqu'à ce que tous deux se heurtent à l'intérieur du train, une façon remarquable d'illustrer une rencontre due au hasard. Face à ce plan, l'entrecroisement des rails, qui souligne de son côté l'idée

que cette rencontre aurait tout aussi bien pu ne pas se produire, se fait la métaphore de destins croisés. Avec *La mort aux trousses*, enfin, Hitchcock nous rappelle que le train est avant tout moyen de fuite et que les quais de gare peuvent être l'endroit propice pour un criminel cherchant à se fondre dans la masse. Toutefois, il n'en reste pas à cette évidence, en introduisant pour la première fois de sa carrière le chemin de fer comme symbole érotique, dans la fameuse scène finale où l'on passe directement de la couchette des deux héros, Cary Grant et Eva Marie Saint, au train pénétrant un tunnel.

Dans bien des cas, l'intimité des compartiments contribue fortement à la frustration des personnages masculins, face à des femmes comme Marilyn Monroe dans *Certains l'aiment chaud* ou Danielle Darrieux dans *Le Plaisir*. Dans ces films légers, «le train de plaisir» fait partie intégrante de la vie de ceux qui l'empruntent et ce n'est pas toujours une mauvaise chose, loin de là. Derrière les rideaux tirés des compartiments privés ou des wagons-lits, s'abandonnent les amours et se cachent bien des secrets. D'un autre côté, cette même intimité peut parfois être paradoxale, comme en témoigne le film *Brève rencontre* de David Lean, sans doute l'une des plus belles histoires d'amour jamais portées à l'écran. Les fumées des locomotives confèrent une ambiance particulière à ce film, servant de protection au couple grâce à leur voile impénétrable et éternel. Le film est un hommage au train qui transporte, d'un tour de roue, d'une ville à l'autre, comme par magie.

**Derrière les rideaux des wagons-lits, s'abandonnent les amours et se cachent bien des secrets.**

Les trains peuvent être autant un moyen d'évasion que le lieu de confinement le plus ultime. Il peut également avoir quelque chose de fataliste – et dans certains cas de fatal – lorsqu'il est en marche vers une destination prédéterminée. La symbolique du rail peut aujourd'hui prendre une résonance historique. De *La liste de Schindler* à *Shoah* en passant par *Le pianiste*, les compartiments prennent la forme de cellules de prison, renfermant des passagers en route vers un sort affreux. Ces images d'hommes, de femmes et d'enfants entassés dans des wagons à bestiaux resteront à jamais les plus accablantes de l'histoire de l'humanité.

Depuis *L'arrivée d'un train en gare de La Ciotat*, le train et le septième art ont connu une longue histoire d'amour et ont su transposer l'image de l'évolution de notre société et de notre imagination à l'écran. Ils suivent tous deux le même rail: celui du mouvement, celui de la vie. Ces rails reflètent tour à tour nos joies et nos tristesses, des moments de tendresse et de violence, le bonheur ultime ou la tragédie la plus absolue... Avec plus de cent ans de présence au cinéma, le train n'aura pas fini de siffler!

1 Daniel CORINAUT et Roger VIRY-BABEL, *Travellings du Rail*, Paris, Denoël, 1989.

2 Daniel SERCEAU, *Jean Renoir*, Paris, Edilig, 1985.



# Sur les rails de *La Roue*

## Pour une nouvelle appréciation de l'œuvre

***La Roue d'Abel Gance, avant d'être unanimement reconnu, a subi autant d'éloges que de condamnations. Le montage remarquable et l'orchestration structurelle du récit en fait pourtant une œuvre comparable à une «symphonie visuelle».***

par **Nathalie Gregoletto**

**R**OGER ICART QUI, À TRAVERS L'ÉTUDE DES DIFFÉRENTES COPIES, TENTE UNE REVALORISATION, constate que l'œuvre de Gance «n'a en fait jamais pu occuper la place privilégiée qui lui revient, ni dans les circuits de distribution de l'époque, [...] encore moins dans les programmes de restauration et de sauvegarde lancés de nos jours [...] [car] ses dimensions hors normes l'ont vouée à de multiples altérations qui en ont dégradé la signification et les qualités».

### **Différents montages**

Le film rencontre dès le tournage en 1920 des difficultés qui ont pour conséquences de retarder sa réalisation et d'augmenter son coût de production. Abel Gance est ainsi porté à repenser le métrage de son œuvre et propose une version plus longue que celle initialement prévue<sup>1</sup> selon un découpage en épisodes. Convaincu que ce rallongement concorde davantage au rythme et à l'étendue de l'œuvre, le cinéaste se défend: «Plus encore que le résultat d'une obligation commerciale, cette longueur était voulue, et je me suis attaché à faire une œuvre plus en nuances qu'en

action. Je pouvais évidemment la condenser; mais si l'intensité dramatique y gagnait, l'intérêt psychologique et le style s'affaiblissaient.»<sup>2</sup>

Sur le modèle d'un prologue suivi de six chapitres pour une durée totale d'environ huit heures, le film est présenté en 1922, au cours de trois séances, sur les écrans du Gaumont-Palace à Paris. Selon le cinéaste, cette première copie de «travail» est destinée avant tout aux professionnels et aux critiques. Quant à la copie d'«exploitation», réduite à quatre chapitres, elle est diffusée au Gaumont-Palace et au Madeleine-Cinéma en 1923 à raison d'un épisode tous les quinze jours. Immanquablement, la longueur du film est contestée par les critiques qui lui reprochent une intrigue trop linéaire et des scènes comiques superflues. Alors Gance s'attèle à un troisième montage plus condensé, expurgé de plusieurs digressions et scènes secondaires. Cette copie d'une durée de près de cinq heures, présentée en 1924 par le Club Français du Cinéma, contente désormais les journalistes. Le film connaît des derniers

**Le motif de la roue symbolise la fatalité du destin où la vie continue son cours malgré les tragédies individuelles.**

remaniements, élaborés par son auteur. En 1928, Gance réduit son film jusqu'à obtenir une copie d'un peu plus de deux heures dans le but d'être projeté en une seule séance. C'est cette version qui sera la plus largement vue, en Europe et outre-continent. Puis, l'année 1929 marque la dernière sortie commerciale du film avec une longue version sonorisée. Il faudra attendre que les cinémathèques naissantes s'intéressent à nouveau au film et veillent à sa survie. Parmi les copies qui se distinguent aujourd'hui, se trouvent celle rééditée<sup>3</sup> par la Cinémathèque française et celle récemment restaurée par Lobster films, toutes deux encore incomplètes mais très proches de ce que fut la version originale.

### Un drame psychologique, social et poétique

Abel Gance centre son récit autour d'un trio masculin qui se dispute le même objet de désir, le personnage féminin de Norma. Le cinéaste étudie plus précisément les possibles de l'amour incestueux et les malheurs qu'il produit. Au milieu de ce drame psychologique, le motif de la roue symbolise la fatalité du destin où la vie incessante continue son cours malgré les tragédies individuelles. Mais le train, éminemment relié au personnage du mécanicien-chef nommé Sisif, connote aussi sa pulsion de désir pour sa fille adoptive, recueillie par lui au milieu des voies ferrées et évoquée par le premier titre du film: «la Rose du rail».

D'autre part, en privilégiant le tournage en extérieur – dans un cadre «réel» (la gare de triage de Nice-St. Roch) – et en choisissant comme figurants de vrais ouvriers, Abel Gance reproduit fidèlement l'univers des cheminots. Il nous montre leurs visages

noircis par la suie, leur travail pénible et périlleux, leurs querelles, les ambiances fiévreuses du cabaret qu'ils côtoient. Ainsi, on aboutit au constat social où le fossé qui sépare les fonctionnaires (exploitants) des ouvriers apparaît encore plus clairement.

Au surplus d'une utilisation lyrique de l'univers visuel des trains (locomotives, rails qui défilent, fumées, machines, le tout dans un montage court, en surimpressions, *via* des caches ou encore par le célèbre usage de la polyvision, communément appelé *splitscreen...*), l'expression poétique trouve son assurance dans le recours au texte. Gance justifie l'utilisation riche et variée des intertitres: «J'ai voulu dans ce film, avant de réaliser une œuvre exclusive-

**Gance conçoit son œuvre selon une «gamme de rythmes», comme une composition.**

ment visuelle, m'attacher à démontrer le rapport "image-texte", c'est-à-dire à prouver le rayonnement de l'image autour de ces citations.»<sup>4</sup> Il joue avec leur apparition, leurs caractères et leur signification, car elles apparaissent tantôt en mouvement tantôt par surimpression (se rapportant au contenu de l'image) ou sinon en noir sur fond blanc (par exemple sur des vues de paysages enneigés). Les intertitres-citations se rapportent aux dialogues, commentent et explicitent l'action ou encore traduisent les sentiments et le climat du drame. Certains sont brefs et efficaces, d'autres prolixes au ton mélodramatique, cependant



Selon Fernand Léger qui signe l'affiche, *La Roue* anticipe le cinéma de l'avenir par «la personnification du détail grossi, l'individualisation du fragment, où le drame se noue, se situe, s'agite.»

la plupart sont poétiques. Gance cite Blaise Cendrars, qui collabore au film, ou encore Baudelaire, Sophocle et Kipling, lequel apparaît à la fin du prologue: *La tragédie de Sisif va commencer* car «il est sur la Roue des Choses, enchaîné à la Roue de la vie, toujours de désespoir en désespoir».

### Une «Symphonie visuelle»

Avant son contenu, *La Roue* est essentiellement connu pour ses séquences de montage rapide, exemplaires du cinéma d'«avant-garde» française des années 1920. On ne cesse de montrer les scènes du train

qui court à grande vitesse, la course contre l'obstacle, l'accident, le sauvetage de dernière minute. Mais le montage est remarquable dans d'autres scènes encore comme celle du combat au-dessus du vide entre Elie et de Hersan ou encore celle finale avec la ronde des guides en montagne et la disparition de Sisif. En réalité, *La Roue* dépasse le dynamisme visuel des images – exalté par un montage qui morcelle infiniment, et dont on fait l'éloge – pour décliner ce procédé sous toutes ses formes. Plus largement, le montage est d'abord manifeste à travers le découpage narratif du film (un prologue suivi de

six épisodes), mais aussi dans l'articulation d'une séquence (en alternant par exemple deux actions simultanées dans le but de créer une tension) ou encore au sein d'une même image (par la composition du cadre ou le *splitscreen*). Au fond, c'est la question du rythme qui poursuit le cinéaste et qui se manifeste même au-delà des scènes de montage court. Elle se déploie non seulement à travers la partition musicale composée à l'origine par Arthur Honegger et dont il ne reste aujourd'hui plus que le mouvement symphonique «Pacific 231» mais aussi dans l'élaboration visuelle. En effet, Gance conçoit son œuvre selon une «gamme de rythmes», autrement dit comme une composition. Les métaphores musicales imprègnent les discours des critiques de l'époque qui militent pour la reconnaissance du cinéma comme art. Parmi eux, Ricciotto Canudo affirme que le cinéma est le septième de tous les arts (après la poésie, la musique, le théâtre, les arts plastiques, l'éloquence et la danse) parce qu'il les concilie tous. Ainsi, Canudo, qui s'est abondamment exprimé sur *La Roue*, met en avant le véritable talent d'orchestration des images dont fait preuve Gance et condamne le reste du film. Car selon lui, il s'agit d'un film double, tiraillé entre son contenu mélodramatique, emphatique, et sa forme «avant-gardiste». Il reproche au cinéaste de ne pas avoir «atteint à toute la beauté rêvée. Une sorte de disjonction absolue entre l'ambiance et le drame, créée chez le spectateur un malaise que, seuls de magnifiques moments du film arrivent à apaiser, là où la vision mécanique est plus puissante que le drame humain par elle absorbé»<sup>5</sup>. Bien qu'il ne soit pas le seul à reprocher au film ce déséquilibre, il est avant tout celui qui a poussé cette interprétation le plus

loin. Déjà lors des Salons du cinéma qu'il organisait, il ne montrait du film *La Roue* que ses morceaux de bravoure montagiste, dont il avait pour fantasme de réassembler pour en faire une œuvre idéale: «Si l'on pouvait grouper tous les fragments épars dans *La Roue*, où les figures monstrueuses de l'acier, où les géants et les gnomes de la Mécanique entrent violemment dans le pauvre drame du cœur humain, en règlent la pulsation et en dominent toute la joie et toute la douleur, M. Abel Gance nous offrirait des pages singulièrement fortes, sinon de Musique pure, certes de Rythme pur.»<sup>6</sup>

Si l'orchestration des images démarque le talent de Gance, cette prouesse se retrouve également dans l'élaboration structurelle du film. La métaphore musicale qui compare le film à une «symphonie visuelle» révèle non seulement l'aspect colossal de l'œuvre, mais aussi sa valeur synthétique. Le cinéma est le septième art, parce qu'il assimile tous les autres.

«Je cherche quelque motif plus mélodramatique et en même temps sujet éternel qui puisse utiliser un monde fait pour le cinéma, le monde des locomotives, des rails, des disques, des fumées... Faire marcher les catastrophes des sentiments et celles des machines de pair, aussi grandes, aussi élevées comme signification les unes que les autres; montrer l'ubiquité de tout ce qui bat: d'un cœur et d'un tiroir à vapeur. Le drame étant créé par l'extérieur, par les ambiances qui vont dégager peu à peu leur héros, à l'inverse du drame théâtral...»<sup>7</sup>, Abel Gance

- 1 Le film était prévu originairement en dessous des 3'000 mètres.
- 2 «Le présent et l'avenir – Rêves et réalités», interview d'Abel Gance par Jean Mitry, *Le théâtre et comœdia illustré*, 1<sup>er</sup> mai 1924.
- 3 Sur la base d'un tirage noir et blanc effectué à partir d'une copie teintée d'époque que Marie Epstein avait tenté de compléter par des emprunts à d'autres copies. Cette copie est conservée par la Cinémathèque de Lausanne.
- 4 «Le présent et l'avenir – Rêves et réalités», *ibidem*.
- 5 Ricciotto CANUDO, «*La Roue*» paru in *Paris – Midi*, 23 fév. 1923 pp. 1-2 (repris in *Le siècle*, 24 fév. 1923 pp. 1-2, in UL, p. 127-129 et in *L'usine aux images*, p. 197).
- 6 Ricciotto CANUDO, *ibidem*, p. 198.
- 7 Abel GANCE, *Prisme: carnets d'un cinéaste*, Paris, Samuel Tastet édition, 1986, p. 175.

La première réincarnation  
du yak (second cadre de  
bicyclette), USA (1997).





# El Viaje

## Voyage, voie sans âge

*Le jour se lève sur la baie d'Ushuaïa, une aube du monde au sud du sud. Martin Nunca enfourche son vélo, aspiré par un puissant appel du large vers la seule échappatoire possible: le Nord, sans doute aussi pour ne pas le perdre.*

par **Claude Marthaler**

DANS LE COLEGIO NACIONAL MODELO SEMBLABLE À UNE SINISTRE PRISON, de gigantesques tableaux baroques de généraux tombent les uns après les autres sur un air nostalgique de bandonéon. Même la statue de bronze de Saint-Martin, le grand libérateur du Sud juché sur son cheval, s'envole de son socle. Le monde concret où tout se calcule est au bord de l'effondrement. La Terre de Feu dérive sous un ciel écrasant. Tournevis, le meilleur ami de Martin Nunca, chante sa rébellion et tire sa seule force en la croyance à sa bonne étoile. Il sera le premier à quitter «El culo de mundo» pour tenter sa chance de musicien illuminé à Buenos Aires.

Partir, tout quitter et ne rien emporter. Aussi libre que fragile, rebelle qu'explorateur, ses pneus vacillent entre les congères de neige. Comme un oisillon qui tombe de son nid, il peine à prendre son envol vers l'âge adulte; il chute. Sa frêle silhouette s'évanouit. Dans son rétroviseur se dérobe l'ami de sa mère qui lui a tout donné, sauf l'amour. Violeta qui lui a tout donné, même un enfant, avorte face au refus de ses parents. La mort dans l'âme, Martin Nunca fuit sa ville natale et entame ce déchirement fatal qui précède toute libération, comme une blessure tectonique par nuit de pleine lune. Mille raisons de rester,

autant de partir. Voyager, c'est apprendre à disparaître. À quêter aussi.

Il s'en va pour de bon, sur les traces de son père fantasmé, à la fois auteur de bande-dessinée, géologue et opposant politique. Sait-il seulement qu'on ne va jamais aussi loin que lorsque l'on ne sait pas où l'on va? Au fur et à mesure qu'il croit saisir la réalité, il se perd, s'émerveille et s'érode au contact d'un continent sud-américain, le sien, qui a survécu à tout, sauf à l'invasion blanche. «Je suis comme une bicyclette qui déroule ma bande dessinée, je sais qu'au bout j'arriverai, sans cesse je reviendrai, je suis tout ce que j'ai vécu, avec mes doutes en plus, je sais que je serai toujours le même, s'il y a une réponse à la fin» fredonne une voix de muse en entonnant le refrain de ce film-culte qui vous ramène aux racines nomades de l'humanité, car la question des origines est à l'origine de toutes les questions. Oui, comme une bicyclette, il pressent déjà qu'il trouvera l'équilibre en mouvement, la juste vitesse pour pouvoir se laisser grandir. En un tournemain, Martin boucle son sac sous la toiture, danse de joie avec sa bicyclette et s'échappe, libre comme l'air. Voyage, voie sans âge.

## Americo Inconcluso

Martin Nunca est bien sûr le personnage central de ce road-movie délirant, mais le véritable héros c'est un peu vous ou moi, chacun d'entre nous. Prêt à renaître à chaque instant, à chaque nouvelle rencontre. Pédalant dans le quotidien fait de drames et de petits riens en rade d'une terre minuscule, ramassée dans une cuvette, avec pour seule ouverture la gouille du lac Léman et le Mont-Blanc, comme si partir d'ici, c'était forcément s'élever.

Il y a d'abord le vacillement d'une voix intérieure à l'insouciant légèreté qui nous susurre de nous laisser simplement... aller. Un frisson de peur euphorisant, une attraction magnétique puis le saut dans ce vide qu'est l'inconnu, lointain écho de sa propre naissance, suivi d'un abandon total au mouvement perpétuel. Et puis l'illusion, une fois en selle, de tenir fébrilement son destin entre ses mains, pourtant satellisé autour d'une planète ronde d'ivresse. Bien vite se révèle la solitude absolue du pédaleur de fond, mais aussi cette incomplétude fondamentale créatrice d'hallucinations: le désir par exemple (assouvi par le cinéma) de rencontrer la femme de sa vie, déposée comme par enchantement en bordure de sa route. S'impose le besoin de composer le puzzle de sa vacillante identité en ressentant à fleur de peau l'insondable unité des hommes. L'errance est pleine d'erreurs, de détours, d'arrêts, d'échecs, d'interrogations et de découvertes dans un pays qui n'existe pas. Je, vous, il, nous sommes tous «des inventeurs de chemin», comme le héros de la bande dessinée du père de Martin qui disait aussi: «Quand on prend une décision, toute la vie change et s'adapte à nos projets».

Martin Nunca passe du vélo au voilier, atteint le détroit de Magellan et revisite mille épaves venues d'Espagne pour chercher de l'or. À son insu, il remonte en sens inverse la longue nuit de cinq cents ans de colonisation, cette cicatrice ouverte fondée aussi sur le massacre des Patagons et l'esclavagisme, si éloignée de l'exotisme. Ses roues tournent à un rythme lancinant à travers cette infinie Patagonie. Rien. Personne. Happé par cette démesure, déstabilisé par le vent, Martin ne comprend plus rien aux frontières invisibles, pourtant tracées par l'homme. Quelques estancias, des troupeaux de moutons et des plateformes pétrolières. Quel sens donner à tout cela mis à part le mouvement? Soudain, il rencontre le malicieux Americo Inconcluso (Amérique Inachevée) qui le fait monter à bord. Qu'importe désormais le moyen de locomotion, le moteur du voyage ne sera plus le cycliste, mais les rencontres. Ce chauffeur cubain avale tellement de kilomètres au volant de son camion qu'il incarne le continent métissé à lui tout seul. «Quel âge as-tu?» lui demande le protagoniste. «Soixante ans et je ne sais combien de dictatures, de paquets d'invasions. Quelle horreur! Je me souviens de tout, de l'assassinat, de... Je conduis avec la foi. Le chemin, je me l'imagine. Je le sens dans les tripes. En cinquante ans, je ne me suis jamais perdu.» Comme un enfant émerveillé qui réside en chaque voyageur, l'inconnu qui fut craint se transforme en un allié désirable. Désormais, chaque rencontre l'éclaire un peu plus. Martin Nunca chemine, inachevé comme l'Amérique.

## La perte de l'innocence

Dans ces années Menem submergées par la privatisation à tout crin et la dollarisation du peso argentin, le pays se transforme en un seul et vaste cloaque. L'eau (et la merde) montent? Qu'importe, on vendra même des parcelles d'eau! Tout est à vendre, la planète entière! Le péché s'est élevé au rang de vertu. Martin quitte la terre ferme, perd pied, navigue à vue dans l'univers flottant de la vie, bourrée d'intrigues, où rien n'est jamais acquis, en vaine quête de son enfance perdue. Il fuit l'oubli, à la recherche affolante de sa propre ligne de flottaison.

Un voyage tue les illusions. Martin Nunca perd son innocence, mais chaque lieu conserve sa mémoire. Buenos Aires se souvient: tout a commencé ici avec un rêve de l'armée anglaise, en 1816...

## Le pire des pêchés: ne pas être heureux

À chaque avancée, l'horizon recule un peu plus. Pourtant, à mesure qu'il parcourt les pourtours de son continent, sa conscience s'élargit, désormais panoramique comme la vision d'un oiseau. Accueilli comme un fils, parfois secouru, toujours apprécié, il rencontre les Indios chassés des terres fertiles, qui font preuve en toutes circonstances d'abnégation, de patience et de dévouement. Les plus pauvres l'aident et Martin Nunca se couvre d'une immense dette de reconnaissance. Le sentiment d'injustice le taraude: comment porter ce lourd fardeau? Tant de civilisations décapitées! Il parvient au Machu Pichu. Les Incas le fascinent «eux qui attrapaient le soleil, la lune, les étoiles et les comptaient en marchant», puis les Quechuas ou les Mayas qui découvrirent la rotondité de la terre, inventèrent le zéro, mais tous

«Quand on prend une décision, toute la vie change et s'adapte à nos projets.»



Le langage du cœur les remplacent tous. Moines au Tibet de l'est (1996).



Salar de Uyuni, Bolivie (1998)

furent envahis et exterminés. Il touche aux sombres et irrémédiables strates de l'histoire qui zébreront à jamais son cœur comme des éclairs. Ses émotions l'assaillent et lui pèsent. À Cuzco, il se fait détrousser, puis tombe amoureux, ce qui l'allège. Le voyage lui infuse peu à peu trois gages de survie: l'équanimité, la résilience et la tolérance. Il conserve toutefois sa légèreté en se souvenant des écrits de son père: «Il est aussi important de se réaliser que de s'amuser dans la vie. Ce serait triste de mourir en se disant avoir commis le pire des péchés: ne pas être heureux».

### **La vie n'a pas de prix**

Martin Nunca gagne en audace, change une fois de plus de moyen de locomotion et franchit illégalement la frontière brésilienne couché sur le toit d'un train, pour atteindre l'atmosphère étouffante de l'Amazonie. Baigné de lenteur, il affûte son sens de l'observation, rien ne lui échappe mais tout l'expose. Le voyage lui fait voir de toutes les couleurs, passant sans transition de l'ombre à la lumière. Se retrouvant sans le sous, il relativise pourtant bien vite sa condition de voyageur volontaire en découvrant la clameur des va-nu-pieds, le travail exténuant des mineurs exploités à la recherche de l'or, leurs corps noués jusqu'à l'épuisement. Nunca vit aussi son propre déracinement et la douloureuse solitude, fille du voyage. Brasília, la «capitale utopique», lui apparaît d'une brutale modernité. Puis, en pleine forêt, il assiste à un assassinat de sang froid par des coupeurs de route. Menacé de mort, il prend ses jambes à son cou, trébuche dans la boue et comme un animal traqué échappe de peu à sa fin. Gisant sur la piste, il doit sa survie au passage inopiné d'une vieille connaissance: le joyeux

salimbanque Americo Inconcluso qui le fait monter à bord de son camion en saisissant son désarroi sur le vif. Sa voix se ternit. Il raconte: «J'ai vu beaucoup de choses dans ma vie, mais ça, jamais: en six minutes, trois mille morts à Panama (une allusion à l'opération "Just Cause", l'invasion des troupes étasuniennes en décembre 1989). Je suis la voix et les oreilles du monde; l'info circule en camion, mais pas un mot dans la presse. Je te le dis: la vie d'un Sud-Américain ne vaut pas un clou. Combien de morts encore jusqu'à ce qu'ils nous respectent?»

### **Heureux qui comme Ulysse**

Martin Nunca jette son vélo et plonge dans l'océan alors que la crise propulse les populations du monde entier dans le tourbillon sauvagement orchestré du «New World Order» qui ne semble guère le toucher. Mais en route vers le Mexique et son père, Nunca apparaît pour la première fois songeur, griffonnant son carnet de notes. Le voyage lui révèle l'impermanence des choses et l'oblige au réel: «Je ne cherche plus mon père comme avant. Je l'ai découvert dans ce voyage. Je peux le voir tel qu'il est. Celui de tous les personnages rencontrés. (On vit à travers les autres, ils portent notre mémoire, celle du monde) et celui que j'imagine. Même s'il a toujours été absent, tout ce que j'attendais de lui, ce voyage me l'a donné». Martin Nunca pleure lorsqu'il réalise qu'il ne le retrouvera «jamais», – «Nunca», comme son nom de famille l'indique. Ultime pirouette cinématographique avant l'acceptation: l'hallucination d'une embrassade avec son père conduisant un camion décoré de Quetzalcoatl, le serpent à plumes de la mythologie aztèque. Cette fois-ci, il l'a compris, comme chacun d'entre

nous, son envol, il le fera seul. Martin Nunca renaît l'âme apaisée: «Je ne le cherche plus comme avant. Je veux le laisser tranquille. On est ensemble. Je le porte toujours en moi». Faire le tour de son continent pour se trouver et le posséder. *Full circle*: au son d'un bandonéon, son sourire perce le pare-brise comme la chrysalide de son enfance. Je, tu, vous, il, elle, heureux qui comme Ulysse revient d'un long voyage...



Claude Marthaler

## Claude Marthaler, cyclonaute

Né à Genève en 1960, Claude Marthaler réalise ses premiers voyages à vélo dès son adolescence. Puis, de 1988 à 1991, il pédale jusqu'aux Himalayas, traversant l'Inde pendant un an et demi. En 1994, il repart pour un tour du monde à vélo qui durera sept ans (122'000 km, 60 pays traversés). En 2005, il reprend la route avec Nathalie Pellegrinelli à travers l'Afrique et l'Asie et ne reviendra que trois ans plus tard. En 2011, il longe pendant six mois la frontière orientale de l'Europe. Si bien qu'aujourd'hui,

le cyclonaute a passé plus de quinze ans à pédaler à travers la planète. Sa passion d'enfant, devenue aussi son gagne-pain, se confond à sa vie comme les deux roues de sa bicyclette. Il la partage avec le public en écrivant régulièrement pour la presse et pour des magazines spécialisés, mais surtout au travers de plusieurs livres et de deux montages audiovisuels dont il est l'auteur. Claude Marthaler est notamment l'auteur du *Chant*

*des roues* (2002) et de *Entre selle et Terre* (2009) dans lesquels il raconte ses voyages au long cours. Son dernier ouvrage *Aux confins de l'Europe, du cap Nord à Istanbul, 10'000 km à vélo* paraîtra en 2013. Infos et contact: [yaksite.org](http://yaksite.org) [cyclonaute@gmail.com](mailto:cyclonaute@gmail.com)

# De la prison à l'horizon

*L'idée de mouvement, le sentiment d'oppression, le désir d'échapper à un milieu hostile peuvent être traduits au cinéma par différents procédés. L'analyse séquentielle du film *El viaje* en est un exemple frappant avec ses divers dispositifs cinématographiques mis en place pour exprimer la sensation d'étouffement ressentie par le protagoniste.*

par **Frédéric Favre**

**D**ANS LA THÉMATIQUE DE LA MOBILITÉ QUE NOUS EXPLORONS, il est particulièrement intéressant de se pencher sur la mise en scène du mouvement et de l'immobilité au travers de la grammaire cinématographique, que ce soit par le truchement des mouvements de caméras ou du montage, mais aussi du cadrage ou de la composition de l'image.

*El viaje* (1992) de Solanas représente un terrain d'exploration très fertile à cet égard, en particulier dans le début du film. Martin, le jeune héros, vit à l'extrême sud de la Patagonie, sans réelles perspectives. La mise en scène de Solanas va mettre tout d'abord en valeur et en signes l'enfermement et l'immobilité auxquels il est réduit: preuve par l'image.

Premièrement, Solanas va convoquer métaphoriquement l'iconographie carcérale dès le générique de son film, par la multiplication de surcadrages<sup>1</sup> et de barreaux à l'écran.

Le collègue de Martin est ainsi dépeint comme une prison au premier degré, un espace confiné d'autoritarisme et d'enfermement, le comble de l'immobilisme. Le jeune homme n'est pas libre de ses mouvements, pris au piège dans le cadre qui le sépare du reste du monde. Il n'est même pas libre de choisir où porter son regard, contraint par le surcadrage. Ces deux aspects sont encore renforcés par des plans fixes qui figent l'action.

## **Point de fuite sans issue**

La composition va venir encore renforcer cette idée d'enfermement au travers de profondeurs de





champ réduites et obstruées par des angles et des coins.

Martin n'est pas seulement emprisonné, il est pris au piège, fait comme un rat dans un coin de sa cage, enfermé par ses professeurs, par ses parents, par l'étroitesse de son univers en somme. Il est «au coin», pris en étau dans cette extrémité réduite du monde. Comme chez Kubrick, la symétrie agit comme un instrument renforçant l'oppression du récit.

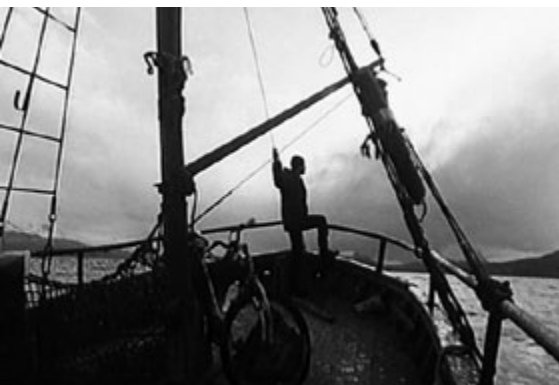
Ces cadrages extrêmes ont aussi pour effet d'insuffler une atmosphère surréaliste au film, ou plus précisément un réalisme magique (que l'on retrouve aussi dans la littérature sud-américaine, chez Gabriel García Márquez ou Borges par exemple). On navigue en permanence à la limite entre le réel et l'imaginaire et ce jeu sur la frontière entre le possible et l'impossible structure l'esthétique du film.

À l'étroitesse du cadre correspond aussi l'étroitesse d'esprit de l'entourage de Martin, de ses enseignants qui débitent leurs leçons de manière mécanique et ridicule, du directeur dont l'autorité vacillante tient de plus en plus du guignol fellinien, des médias qui récitent les laïus du pouvoir sans ciller.

Très souvent, dans des plans sombres et sous-exposés, on ne trouve qu'une petite fenêtre lumineuse, une lucarne surexposée qui représente la seule étroite issue pour le personnage. Insuffisante pour permettre une réelle évasion, ce hublot donne juste assez d'espace à Martin pour rêver.

Les points de fuite triangulaires qu'on retrouve sans cesse dans la composition peuvent aussi évoquer la forme même de l'Argentine et de sa pointe sud que constitue la Patagonie, la géographie physique faisant écho ici à la géographie du cœur.





Alors pour s'évader, pour arriver à s'extirper de toutes ces figures d'enfermement, Martin va avoir besoin d'un outil, une sorte de baguette magique qui jouera le rôle de lime à barreaux: ce sera son vélo. C'est sa bicyclette qui va littéralement lui donner des ailes (le plan de son «évasion», Martin se jette pour ainsi dire dans le vide avant le *cut*).

Dès lors les perspectives s'ouvrent, la caméra prend de la hauteur et devient mobile, les plans varient et s'élargissent de plus en plus, les obstacles disparaissent et le ciel argentin prend des dimensions d'infini.

### **La seule limite devient l'horizon toujours en mouvement**

C'est donc par le contraste saisissant entre, d'une part, des cadrages anguleux et fermés, des plans fixes et serrés et une profondeur de champ réduite, et, d'autre part, des plans très larges, aériens et aérés que Solanas va construire sa dramaturgie de l'évasion à vélo. L'opposition complète entre ces deux régimes de mise en scène va provoquer un effet de relief et renforcer à la fois le sentiment de claustrophobie omniprésente à l'entame du film et la sensation de libération jubilatoire au moment du départ.



Le vélo de Martin va ainsi jouer le rôle d'outil libérateur à la fois du personnage et du cadrage, le moyen qui va permettre au héros de passer de la prison à l'horizon dans sa quête d'identité. Il va ainsi pouvoir se confronter à lui-même, au monde et aux autres pour devenir adulte.

1 On parle de surcadrage lorsque les éléments du paysage créent un second cadre à l'intérieur de l'image elle-même. De cette manière, l'image est « fermée », l'œil s'oriente naturellement vers le centre de ce deuxième cadre. Cet effet découpe l'espace en deux zones : là où nous nous trouvons, et là où se passe l'action.

# Effort, plaisir et mécanique

*Le rire face à la mécanique du corps alliée à celle du cinéma dans Parpaillon et Les Triplettes de Belleville.*

par **Charlotte Rey**

**S**I LA VOITURE EST SYNONYME DE LIBERTÉ OU d'aliénation, le train de mort ou de passion, il en va tout différemment du vélo indubitablement marié à l'effort. Il permet bien sûr de parcourir le monde, mais, au contraire des machines à vapeur et à moteur, il n'est rien sans l'homme, sans la machine du corps humain qui doit libérer son énergie pour le faire fonctionner. Et parce que le corps participe activement et littéralement de son mécanisme, le dépassement de soi devient sujet de fantasme, de rêve. Ainsi, si la liberté que procure le déplacement à bicyclette possède une dimension intrinsèque, l'effort pour l'effort est également source de plaisir, un plaisir tout physique lié au dépassement de soi. Dans *Parpaillon* de Luc Moullet et *Les Triplettes de Belleville* de Sylvain Chomet, c'est autour de ces questions que se construisent certaines des problématiques et enjeux de mise en scène.

## ► **Plaisir de l'effort**

Le coureur cycliste a pour objectif d'arriver le premier, de dépasser les autres, ou parfois simplement de parvenir au bout du parcours, avec le désir de se dépasser lui-même. Dans *Parpaillon* de Luc Moullet, cyclotouristes et cyclo-sportifs tentent de gravir ce mont dont on entend dire dans le film que «c'est

vraiment le col le plus dur du monde, et qu'après ça [on n'a] plus rien à monter.» Cette réplique répond de manière quelque peu décalée à celle d'un homme suant qui déplore devoir attendre encore une année avant de pouvoir refaire ce rallye. Effort et plaisir, au travers de ce dialogue, sont ainsi étroitement imbriqués.

Dans une autre séquence, certains grimpeurs vont même jusqu'à se plaindre du tronçon de route nouvellement goudronnée qui rend l'aventure trop facile par rapport au parcours d'antan. Ils retournent leur veste quand celle-ci devient la simple piste caillouteuse qu'ils attendaient.

Un cyclotouriste: *C'est plus le Parpaillon, c'est du goudron. Ah les cochons! C'est vulgaire!*

Un autre s'arrêtant: *J'avais bien pris le rythme, merde! C'est trop facile, c'est plus comme dans le temps...*

Ironie du sort et une bonne dose de mauvaise foi...

Cet amour de l'effort, voire même de la souffrance physique, apparaît de manière récurrente dans le film de Luc Moullet. Elle est directement problématisée par le personnage d'un chef d'entreprise qui se fait fouetter tout en pédalant. Cette séquence s'inscrit dans un réseau de références de «La passion considérée comme course de côte»<sup>1</sup> d'Alfred Jarry, écrivain et

cycliste averti, inventeur de la pataphysique auquel il est explicitement fait référence dans le sous-titre du film.

*Jésus démarra à toute allure.*

*En ce temps-là, l'usage était, selon le bon rédacteur sportif saint Mathieu, de flageller au départ les sprinters cyclistes, comme font nos cochers à leurs hippomoteurs.*

*Le fouet est à la fois un stimulant et un massage hygiénique. Donc Jésus, très en forme démarra, mais l'accident de pneu arriva tout de suite. Un semis d'épine cribla tout le pourtour de sa roue avant.<sup>2</sup>*

L'écho au court récit de la montée du Christ vers la croix, une ascension sportive fragmentaire, raisonne dans *Parpaillon* tant par le fond que par la forme. À la manière de Jarry, le réalisateur gambade d'un groupe de coureurs à un autre: de l'entrepreneur, au jeune diable tricheur, en passant par le vieil homme malade ou le jeune couple. De plus, comme l'auteur du *Sûr-mal*, c'est par l'humour que le réalisateur soutient son propos. Si le mot «passion» n'apparaît pas de manière significative durant cette montée burlesque, ce terme renferme, en un joli condensé, à la fois l'effort fourni et le plaisir que procure ce sport. Un sport pour lequel certains vont jusqu'à mentir, comme ce personnage qui passe un coup de fil à sa femme d'une cabine téléphonique parachutée au milieu des prés:

*Mais non chérie, je n'suis pas avec une poule, je suis à l'hôtel Hilton. J'ai un repas important... un client de Riad... un contrat d'un million de dollars!*

L'amour de l'effort, confondu avec celui d'une maîtresse, demande le recours au même mensonge: mensonge stéréotypé, rendu ridicule par le contexte champêtre dans lequel il a lieu. L'accoutrement du mari en tenue moulante et bariolée – bien éloignée du costume porté lors d'une signature de contrat –, ainsi que la minutie du geste pendant le rangement de la carte téléphonique complètent ce tableau carnavalesque<sup>3</sup>; l'homme de pouvoir seul dans la nature, avec pour tout attribut une bicyclette et une carte téléphonique, invite ainsi le spectateur à sourire de l'absurdité de la situation.

Le costume et le rassemblement sportif n'impliquent pas les mêmes enjeux dans *Les Triplettes de Belleville* de Sylvain Chomet. Champion, cycliste toujours près à monter sur son vélo, se présente comme une figure archétypique du coureur. Il n'est défini que par son nom qui résume à lui seul le statut qu'il désire atteindre idéalement. Si son but ultime est de participer au Tour de France, le plaisir, pourtant, ne passe pas directement par l'effort, ou en tout cas jamais explicitement. Le personnage s'apparente plutôt à une petite machine qui aime rouler sans cesse, mais sans contrainte, si ce n'est celle du sifflet de sa grand-mère qui rythme ses coups de pédales. Ainsi, l'effort physique n'est pour lui que l'occasion de rester en contact avec ce qui le rend heureux, la présence sonore de M<sup>me</sup> Souza, mais aussi le souvenir de ses parents qu'il a perdus petit garçon, et dont il a conservé comme seul souvenir une photo d'eux à bicyclette. L'enlèvement du jeune homme par la mafia française

▼ Les Triplettes de Belleville

**Chomet crée un univers dans lequel plane l'ombre de Tati qui joue de la mécanique de la vie moderne et de ses dérives.**

*Les Triplettes de Belleville:*  
une course cycliste pour le  
plaisir du public aussi.



d'outre-Atlantique lors d'une étape de la Grande Boucle le condamnera plus tard à pédaler non plus par plaisir, mais sous la contrainte: lors d'une course virtuelle où il roule sur place devant un public de parieurs, du vin lui est administré par intraveineuse afin qu'il reste performant. Au service de la mafia, il ne recouvrera le sourire que lors des retrouvailles avec sa chère grand-mère.

Après ces retrouvailles, s'ensuit une course poursuite endiablée. Le «Goldsrpint» devenu mobile, conduit par Champion et ses compagnons de galère, devient un bateau roulant (constitué de la toile de l'écran et du podium de la scène). Grâce à cet engin sur la voile duquel des images continuent à défiler, le cycliste parvient à se libérer des chaînes de la mafia et à retrouver sa grand-mère. Cette machine hybride, au même titre que le pédalo qu'emprunte M<sup>me</sup> Souza afin de poursuivre le paquebot qui entraîne son fils à Belleville, va esquiver toutes les embûches. Ce n'est pas le cas des voitures des mafieux qui sont les victimes de divers autres moyens de locomotion auxquels elles ne résistent pas: un camion et un train constituent des obstacles infranchissables, tout comme un solide landau, contre lequel c'est le capot

de la berline qui plie. Sans oublier le bateau à pédales qui surpasse les automobiles, comme pour signifier que, pour le bonheur et la liberté, tout est possible à la force des mollets.

### Plaisir mécanique

Si l'histoire des *Triplettes de Belleville* n'a pas pour propos central la notion de plaisir à travers l'effort, les jeux autour de la mécanique n'en sont pas moins évidents et jubilatoires: en témoigne ce bateau roulant à l'aide des vélos ancrés dans un socle, qui projette le film d'une route en forêt. Sylvain Chomet crée un univers dans lequel plane l'ombre de Jacques Tati<sup>4</sup>, réalisateur qui, dans presque toute son œuvre, pense et joue de la mécanicité de la vie moderne et de ses dérives. Au-delà des citations de *Jour de fête* qui passe à la télévision ou de l'affiche des *Vacances de M. Hulot* dans le salon des Triplettes, c'est la relation à toute une mécanique autant sonore que visuelle, si chère au réalisateur de *Trafic*, qui transparaît tout au long de ce film d'animation.

Clic clic. Tic tac. Broom. Crrrr... Les villes de Jacques Tati sont emplies de bruit, magma sonore ou chuchotements qui se répondent. En contrepoint à l'image, les effets comiques sont rarement uniquement visuels. Les pas bien marqués ou le vrombissement des voitures rythment les séquences comme des métronomes. Ce sont eux qui donnent le ton, créent les tensions de chacun des films. La parole est placée au même niveau que les sons des machines automatiques, complétant la mécanique bien huilée des corps qui, eux aussi, se muent dans une chorégraphie complexe. Cet univers bruitiste est un constituant essentiel des *Triplettes de Belleville*. Champion ne



parle pas. Son chien Bruno, par contre, est des plus expressifs. Il aboie, renifle, s'exprimant ainsi plus verbalement que tout autre être dans le film. Quant aux Triplettes, elles chantent. L'ambiance sonore du film participe également de son rythme. Petits pas de M<sup>me</sup> Souza au pied bot, passage de train déclenchant un réflexe pavlovien au chien (à chaque train qui passe, il aboie) et tous les autres petits bruits du quotidien qui donnent un tempo au film, à l'image de cette petite machine mécanique qui roule d'une bobine de pellicule à une autre, comme le vélo de Champion gravissant une côte au son des coups de sifflet.

Si les bruits constituent des éléments rythmiques incontournables dans *Les Triplettes de Belleville*, la musique et sa mécanisation interviennent dans une dynamique qui se rapproche encore plus de celle de la mécanique du cycle. Lorsque Champion pédale pour activer la manivelle du tourne-disque à pavillon chez sa grand-mère, il s'agit alors d'un ingénieux système de vélo-phonographe. La musique dans tout le film est synonyme de plaisir et de liberté. Le trio de vieilles femmes vit de bien peu de choses, surtout de leur gloire de jadis et de leur succès sur la scène d'un cabaret. Leurs instruments ne sont pas des guitares ou un piano, mais des objets du quotidien: un frigo, un journal, un aspirateur, et grâce à M<sup>me</sup> Souza, une roue de bicyclette. Ce quatuor rassemble des objets du quotidien, détournés pour que du bruit naisse de la musique. Comme chez Tati, les clics clics et les tics tacs prennent une autre dimension qui s'apparente à tout le rythme de la bande sonore du film: des petites notes mécaniques provenant des rayons d'une roue permettent l'aventure.

À l'inverse des *Triplettes de Belleville*, dans *Parpaillon*, la musique se fait très peu entendre. Elle n'est présente que dans quelques séquences. Par exemple, quand un cycliste installe un lecteur de cassettes à l'avant de son engin, faisant ainsi rugir «Psyché Rock» de Pierre Henry et Michel Colombier extrait de *La messe pour le temps présent*<sup>5</sup>. Dans un premier temps, la musique provient directement du lecteur, elle est diégétique, mais quand le cycliste se lance dans la course, alors même qu'il s'éloigne, le volume sonore augmente: la musique prend le pas sur tous les autres sons qui constituent la bande sonore, elle devient le monde. D'ailleurs, quand le cycliste ralentit, la pièce de Pierre Henry s'interrompt brusquement et laisse place à un duo contrebasse et piano, au tempo lent qui correspond au changement de vitesse du coureur. Toutefois, comme chez Tati, les bruits mécaniques des bicyclettes constituent un élément rythmique essentiel de la bande sonore. Le roulement qui sera identifié comme celui que fait une roue pleine souligne le générique d'ouverture du film. Ou encore, un cycliste qui pose des petits éléments pour faire sonner sa roue affirmera en dépassant un cyclotouriste:

*Je ne peux pas m'en passer c'est ma musique à moi!*

À ces cliquetis, répond au plan suivant le grondement d'un torrent qui ne s'arrête jamais, musique de la nature. Les changements de plateaux de la chaîne, le passage rapide d'un cycliste devant la caméra sont autant d'images sonores qui rappellent sans cesse la mécanique qui fait les joies du cyclisme.

Par ailleurs, au côté des plans invoquant des chaînes rompant, des pneus se perçant ou la

transformation d'engins – qui montrent tous la constitution mécanique des vélos – des séquences se construisent autour de gags. Selon Sylvain Du Pasquier, le gag est directement lié à l'absurde:

*Si, à l'inverse du comique, le gag perturbe très fortement le message filmique, c'est pour déboucher immédiatement et inéluctablement sur un discours absurde. Le récit ainsi parasité aura alors comme corollaire, non la fermeture de la polysémie du discours normale, mais son exploitation maximale, sa mise à nu [...].<sup>6</sup>*

Cette polyphonie du discours est un héritage du burlesque qui joue énormément sur la mécanisation du corps humain. Dans *Parpaillon*, tous ces éléments sont réunis et se déploient sous quatre catégories différentes: gag de situation ou idéologique, gag de fausse politesse ou poétique, ou encore gag chorégraphique<sup>7</sup>.

Le gag de situation est bien illustré par la scène décrite précédemment durant laquelle un homme d'affaires en tenue de cycliste fait croire à son épouse qu'il est au Hilton. Pour ce qu'il en est du gag de la fausse politesse, on le retrouve dans le dialogue entre deux hommes qui auraient eu un accrochage: le lésé assure qu'il n'a rien, alors que le fautif, sur un ton de mauvaise interprétation de gentilhomme, insiste pour le dédommager. Quant aux gags idéologiques, on pourrait retenir, bien sûr, le directeur d'entreprise battu, mais également la course effrénée entre Jésus et Marx. Sans oublier le gag chorégraphique qui, dans ce film, est constitué par le petit ballet de cyclistes aux maillots de couleurs différentes qui se relaient à

un rythme régulier pour former les couleurs de drapeaux: leur sortie du champ équivaut à une sortie de route que le spectateur ne peut qu'imaginer. Enfin, le gag poétique se retrouve dans le film de Luc Moullet, lorsqu'un homme souriant grimpe en tutu, pour laisser ensuite place au silence. Dans celui de Sylvain Chomet, on retrouve un gag du même ordre quand une pluie de grenouilles s'abat sous une vieille femme tenant une épuisette... ce sera son dîner.

### **En guise de conclusion: le chiasme, figure du cycle**

Mécanique de l'effort, effort mécanique. Chomet, Tati, Jarry, Moullet. Les chiasmes s'entrecroisent, se répondent l'un l'autre. Comme la chaîne de pédalier, ça tourne, ça roule, ça recommence, ou casse. Regard croisé sur deux œuvres aux références qui se font écho.

Du Parpaillon à Belleville, le rythme des cliquetis des rayons raisonne, les rôles des cyclistes se mêlent à la musique des bruits du monde: toujours et encore ce mouvement perpétuel du disque, de la roue, de la manivelle du cinématographe. Le corps est une machine que le dessin mis en série décompose. La machine devient corps quand elle permet l'imagination.

Mécanique de l'effort dans un univers mécaniste. Le cycliste pédale. Pour notre plus grand plaisir, nous le suivons.

- 1 Alfred JARRY, «La passion comme course de côte», *Canard sauvage*, Paris, 11-17 avril 1903. Repris in extenso par Daniel GRONOWSKI et Bernard SARRAZIN, *L'esprit fumiste et les rires fin de siècle. Anthologie*, Paris, José Corti, 1990, pp. 425-426.
- 2 Alfred JARRY, *idem*.
- 3 «Carnavalesque» doit être envisagé ici à l'aune de la théorie de Mikhaïl Bakhtine qui considère cette notion dans un sens élargi qui implique un renversement des valeurs. Mikhaïl BAKHTINE, *L'œuvre de François Rabelais et la culture populaire au Moyen Âge et sous la Renaissance*, [1965], Paris, Gallimard, 1998.
- 4 Le second long métrage du réalisateur, *L'illusionniste* (2010), est un hommage non dissimulé à Tati. Le protagoniste, un magicien, a les traits du réalisateur, et tout le film se déploie autour de l'univers de ce dernier.
- 5 *La messe pour le temps présent* est composée en 1967 pour une chorégraphie de Maurice Béjart montée au Festival d'Avignon la même année. Cette suite de danses est un hommage à Pierre Belda, un danseur, tué dans un accident de voiture. Bien que le choix de ce morceau emblématique soit probablement fortuit dans le film de Luc Moullet, le parallèle entre l'aspect chorégraphique qu'il comporte et le contexte de son utilisation première semble intéressant à souligner ici.
- 6 Sylvain Du PASQUIER, «Les gags de Buster Keaton», *Communications*, 15, 1970, pp. 132-144, [www.persee.fr/web/revues/home/prescript/article/comm\\_0588-8018\\_1970\\_num\\_15\\_1\\_1218](http://www.persee.fr/web/revues/home/prescript/article/comm_0588-8018_1970_num_15_1_1218), consulté le 25.5.2012.
- 7 Fabien BOULLY, «Gag, Nonsense, Seeing, Imagination. Luc Moullet and Parpaillon's Pataphysical Theater», [www.rouge.com.au/6/parpaillon.html](http://www.rouge.com.au/6/parpaillon.html), consulté le 23.5.2012.

# L'homme au volant

**Dès les années 1960, le cinéma du «New Hollywood» envisage la voiture comme accessoire de pouvoir permettant à l'homme d'atteindre pleinement sa masculinité. Si les films Christine, Duel et Crash reflètent cette idéologie patriarcale, ils se font également la critique d'une société attachant le plein pouvoir à une machine aliénante et déshumanisante.**

*«La personne assise dans le siège du conducteur est celle qui commande: elle peut choisir la voie à suivre, la vitesse, décider où s'arrêter et quelles routes il vaut mieux ne pas emprunter. Autrement dit, celui qui tient le volant détient le pouvoir.»<sup>1</sup>*

par **Léonore Hess**

## Gender studies et «New Hollywood»

DÈS LE DÉBUT DES ANNÉES 1960, s'opère une importante réorganisation de l'industrie hollywoodienne. Outre les changements concernant la production et la diffusion, l'un des buts de ce «New Hollywood» sera celui de réhabiliter la figure de l'homme blanc de classe moyenne qui, avec les événements de la guerre du Vietnam, des revendications anti-racistes et des crises économiques, s'est vue fortement dévalorisée. Ainsi, la majeure partie des films produits par cette industrie met en scène, selon des schémas normés, des hommes à la recherche d'une masculinité forte et stable. Autrement dit, le discours émis par ce cinéma est empreint de l'idéologie patriarcale. C'est un cinéma fait par et pour les hommes. Aussi, les études genre ont trouvé ici un terrain d'analyse plutôt propice aux questions des valeurs, du discours et de la construction de la masculinité (cette dernière ne peut bien évidemment pas être envisagée de manière autonome, elle

implique l'interdépendance entre le masculin et le féminin, mais nous nous limiterons ici au genre masculin.)

Les études sur la masculinité s'articulent de façon prioritaire autour d'un examen historique des rapports de pouvoir et des formes de privilèges sociaux liées à la mise en œuvre du genre. L'étude des films «new hollywoodien» est ainsi tout à fait révélatrice de ces mêmes rapports, dans le sens où ils retranscrivent la position dominante des hommes et la subordination des femmes que légitime l'idéologie patriarcale.

*La masculinité est à la fois un lieu dans les relations de genre, les pratiques au travers desquelles les hommes et les femmes entrent en prise avec ce lieu dans le genre et les effets de ces pratiques sur le plan de l'expérience corporelle, de la personnalité et de la culture.*

**Robert Connell**

## «To be in the driver's seat»

Parler de la voiture dans le cinéma américain permet donc un questionnement sur les hommes (dans leur identité genrée), et sur les rapports de pouvoir, de force et de domination qu'ils établissent avec la machine et, dans une plus large mesure, avec les individus et la société en général. Ainsi, la pensée s'ouvre sur la question de la masculinité portée à l'écran par

le biais du rapport privilégié que le genre masculin semble partager avec les voitures. *Crash* (Cronenberg, 1996), *Christine* (Carpenter, 1983) et *Duel* (Spielberg, 1971) se prêtent à une analyse de ce type. Chacun à leur manière, ils mettent en scène certains aspects et certaines valeurs propres à l'idéologie patriarcale, notamment celui du contrôle, de la domination, de la virilité et surtout de la supériorité innée de l'homme blanc.

La voiture, son iconographie et la culture qui s'y rapporte sont particulièrement omniprésentes dans le cinéma hollywoodien. Du western aux road-movies, des courses-poursuites aux bolides des super-héros, le cinéma américain semble avoir fait de la voiture un accessoire pleinement masculin, source de pouvoir et de privilèges. Elle est en effet un être porteur d'une quantité d'attributs qui semblent pouvoir s'imbriquer avec ceux que la société patriarcale adjoint aux hommes. Et c'est, entre autre, la notion de pouvoir qui les lie. «Le rapport entre technologie automobile et pouvoir est rendu évident dans la langue anglaise par l'expression "*to be in the driver's seat*". Souvent employée au sens figuré pour parler de quelqu'un qui contrôle ou domine une situation quelconque, elle se prête aussi à une interprétation au sens propre. Dans les deux cas la force de l'expression tient à la clarté de l'image. La personne assise dans le siège du conducteur est celle qui commande: elle peut choisir la voie à suivre, la vitesse, décider où s'arrêter et quelles routes il vaut mieux ne pas emprunter. Autrement dit, celui qui tient le volant détient le pouvoir.» Et c'est bel et bien l'homme qui, dans une grande majorité de films américains (et pas seulement d'ailleurs), détient le volant et le pouvoir.

Les notions de modernité, de privilèges sociaux, de liberté, d'évasion, de vitesse, de danger, de puissance et de contrôle sont rattachées, dans nos sociétés modernes, à la voiture et le fait que les hommes monopolisent le volant leur confère l'accès à ces mêmes notions. Aussi, l'acte de conduire une voiture est un acte performatif, il est un signe social symbolique (pour reprendre les termes de Judith Butler), il est un fait, un geste, une expression constitutive du genre masculin. Si le genre passe avant tout par des pratiques, le cinéma «new hollywoodien» n'a cessé, alors, de mettre en scène des hommes à la conquête de leur masculinité, souvent mise en danger par les femmes, les catastrophes naturelles ou encore et justement par la technologie. La mise en scène de l'homme blanc, son rôle et ses caractéristiques suivent, dans ce même cinéma, des schémas hyper-normés. En ce sens, *Christine* et *Duel* reflètent cette «tradition», face à *Crash* qui ne semble pas rentrer dans cette norme et qui donne à voir le corps masculin et sa sexualité de manière inaccoutumée.

### La voiture séductrice

*Christine* traite donc de manière plutôt «conventionnelle» la quête de la masculinité. Arnie est un jeune lycéen chétif et souffre-douleur de ses camarades dont la masculinité est mise à mal. Son flagrant manque de confiance, sa soumission à l'autorité parentale et son inexpérience sexuelle le dévirilisent complètement. Plus que ça, ils l'infantilisent. Le

**Du western aux road-movies, le cinéma américain a fait de la voiture un accessoire masculin, source de pouvoir et de privilèges.**

**Dans *Christine*, la voiture est autant un tremplin qu'une chute mortelle et fatale.**

schéma narratif du film de Carpenter suit, selon cet axe, la quête de la masculinité d'Arnie. La réaffirmation du caractère hégémonique de sa masculinité va se mettre en place dès sa rencontre avec Christine,

une vieille voiture abîmée et accidentée qu'Arnie décide de rénover. Commence la métamorphose parallèle des deux protagonistes. La voiture, qui n'était jusque-là qu'une épave,

se mue en une pulpeuse automobile rouge, sensuelle et attirante. Son attitude accentue sa féminisation, elle est jalouse et vengeresse, elle cherche à détruire tout ce qui peut mettre en péril sa relation privilégiée avec son conducteur. Arnie, lui, change autant d'apparence que de comportement. Il a remplacé ses lunettes contre un blouson en cuir, sort avec la plus belle fille du lycée et se révolte contre l'autorité parentale qu'il subissait jusque-là. Ainsi, la métamorphose de l'un est interdépendante de celle de l'autre. Et tous les attributs dévirilisants ou «démasculinisants» d'Arnie s'effacent et laissent place à un homme confiant, fort, beau et séducteur. Ce passage de l'enfant à l'adulte (qui sous-entend ici une évolution de la masculinité) provient également de ce que signifie, dans la culture US, de conduire une voiture. En effet, pour les jeunes Américains qui peuvent passer leur permis dès seize ans, cette responsabilité leur confère l'accès au stade «d'adulte» (fait surprenant quand on sait que la majorité est effective à l'âge de vingt-et-un ans seulement...) Dès lors, Arnie contrôle, possède, domine. Il acquiert les codes de l'idéologie patriarcale. Arnie, en conduisant Christine, la contrôle et la possède, et si la conduite d'une

voiture implique le contrôle de son propre corps, Arnie atteint alors cette maîtrise. Mais la relation amoureuse, voire passionnelle qu'entretiennent Arnie et Christine se révèle bientôt destructrice. D'une part pour les autres protagonistes du film qui se font pourchasser et parfois tuer par la belle automobile mais d'autre part pour Arnie lui-même. La libération qu'il avait entamée se transforme en un perversissement, en une aliénation qui lui vaudra la mort. Dès lors, les comportements des deux protagonistes se confondent et créent une ambiguïté qui ne permet plus de distinguer qui a le pouvoir, le contrôle ou les commandes. Les rapports de force se fusionnent, la jalousie devient dangereuse, la vengeance mortelle et la passion destructrice. Ainsi la voiture a sur Arnie un double effet, une double conséquence: elle le libère (si l'on considère l'accession à la masculinité comme une libération) autant qu'elle l'aliène et le pervertit. Elle est autant un tremplin qu'une chute mortelle et fatale. La féminisation de la machine pourrait également sous-entendre que l'accession d'Arnie à sa masculinité se fasse par le biais d'une femme. Les théories des *gender studies* dans le cinéma classique hollywoodien, en particulier celle de Laura Mulvey, exposent le caractère actif de l'homme et passif de la femme (selon les schémas normatifs de ce cinéma). Ici, en admettant que Christine soit le protagoniste féminin de premier plan, l'ambivalence perdure. La symbiose de ces deux personnages est telle qu'elle empêche une quelconque distinction entre protagoniste passif ou actif. Le parcours et l'accès d'Arnie à sa masculinité a bel et bien lieu, et ce par le biais de son rapport à la technologie, incarnée ici par une voiture



«*Duel* est un réquisitoire contre les machines. J'ai décidé très tôt que tout le film devait conduire à la complète dislocation de notre société entièrement technologique», Steven Spielberg.

est puissant. La petite voiture conduite par David ne fait clairement pas le poids face à cette énorme machine. Ainsi, cet Américain moyen, seul dans sa voiture au beau milieu du désert californien, avec pour seul contact extérieur les téléphones passés à sa femme, est victimisé et infériorisé par la mise en place de ce duel. Il fuit, l'autre traque. Sa peur et sa panique (visible par ses regards craintifs et sa transpiration) le dévirilisent. Il n'a plus le contrôle, ni de lui-même, ni de sa propre voiture. S'il est démasculinisé par cet affrontement, il l'est également par les reproches que lui fait sa femme au téléphone, par son manque d'assurance au *Chuck's café* et par les moqueries des enfants du bus scolaire. Son attitude générale l'infériorise.

L'autre conducteur (dont on ne voit jamais le visage mais uniquement des «morcellements» de son corps) est supérieur de part la taille de son véhicule mais également de part le contrôle qu'il en a. Ainsi, la mise à l'épreuve de la masculinité de David doit passer par la maîtrise de son véhicule, «acte qui s'apparente à la maîtrise de son propre corps»<sup>2</sup>. Une fois qu'il parvient à en prendre les commandes, le renversement des rapports de force entre ces deux machines pourra se faire. En détruisant son adversaire de poids lourd, David retrouve et prouve sa supériorité, son courage, son hégémonie. C'est la victoire de l'intelligence sur la force brutale. Le dernier plan montre David en contre-plongée, signe de dominance, alors qu'il était au début écrasé par la caméra. Il est parvenu à son but, celui de retrouver une masculinité forte et véritable.

féminisée. C'est à travers Christine qu'il met en scène l'acte performatif de son identité genrée.

### **Rapport de force, rapport de taille**

*Duel* de Steven Spielberg offre également un axe d'analyse plus ou moins similaire. L'hégémonie masculine du personnage principal du film, David Mann, est mise en péril dans sa confrontation avec un adversaire plus fort et plus puissant que lui. D'un point de vue formel, le duel est celui d'un poids lourd et d'une voiture, il évoque la thématique de l'homme contre la machine. D'un point de vue analytique, il pourrait s'agir d'un affrontement de deux niveaux de masculinité, de rapports de force, de domination. Le camion de part sa taille imposante, le lourd bruit de son moteur et son caractère agressif et assassin

«Après toute cette propagande de la sécurité routière, c'est presque un soulagement que d'être la victime d'un vrai accident»,  
*Crash*, David Cronenberg



► *Crash*

### Corps et carrosserie

*Crash*, quant à lui, offre à penser cette question de la masculinité de manière différente que *Christine* et *Duel*. Le film semble questionner les schémas habituels et acceptés des figures masculines du «New Hollywood» et des valeurs patriarcales qu'il porte et transmet. Sans forcément les dénoncer, il propose tout de même une exploration de la corporalité dans son rapport avec les technologies modernes (de nouveau incarnées par la voiture). Ainsi, le corps masculin est repensé hors des codes traditionnels. L'idéologie patriarcale se traduit entre autre, au cinéma autant que dans la société, dans le comportement sexuel et dans l'expérience corporelle des hommes et des femmes. La sexualité des hommes (et des femmes bien entendu, mais restreignons-nous ici aux hommes) et le rapport à leurs

corps sont, au sein de cette même idéologie, hyper-construits et hyper-normés. Le cinéma hollywoodien dont on parle retranscrit ces codes. Ce qui n'est pas le cas de *Crash* (bien que sur certains aspects il reste imprégné de ces derniers).

Steve Neal exprime l'idée que «dans une société hétérosexuelle et patriarcale, le corps masculin ne peut être explicitement désigné comme l'objet érotique d'un autre homme, ce regard doit être motivé d'une autre façon et sa composante érotique refoulée.»<sup>3</sup> En ce sens, le film ne semble pas refouler cette «composante érotique» de l'homme. Peut-être est-elle déplacée ou travestie par le fait que le film, contrairement à *Christine* et *Duel*, n'humanise pas les voitures mais «machinise» les humains. Mais la relation homosexuelle qu'entretiennent James et Vaughan et le rapport qu'ils ont au corps, à la chair, la manière dont ils l'exploitent et l'expérimentent déconstruisent les mécanismes traditionnels de la sexualité masculine. Ici, c'est à nouveau la voiture qui permet la libération de l'homme. Elle est exemptée d'une sexualité et de fantasmes refoulés. Esprit et corps suivent alors librement leurs pulsions. C'est un rapport physique, charnel qui se crée avec les voitures. La chair humaine et les carrosseries semblent avoir le même potentiel érotique. Mais tout comme dans *Christine* et *Duel*, si la machine offre dans un premier temps ce potentiel libérateur, elle finit par être tout autant destructrice. Car dans *Crash* l'orgasme est atteint dans l'accident mortel, dans la percussion fatale des voitures et des corps. L'homme libre de ses fantasmes est alors promis à la mort, puisqu'il l'attend, la recherche, la provoque afin de parvenir au stade absolu et final de son plaisir.

### Déplacements

Il est intéressant de voir à quel point les trois films placent leurs protagonistes respectifs dans un espace reclus du monde extérieur, de la nature, voire d'une

**En détruisant son adversaire, David de *Duel* prouve sa supériorité, son courage, son hégémonie. C'est la victoire de l'intelligence sur la force brutale.**



certaine forme de réalité. L'intérieur de la voiture s'apparente à celui d'un univers clos, qui emprisonne son conducteur et l'empêche d'accéder à la réalité extérieure. De ce point de vue, elle met à l'épreuve sa liberté, valeur si chère à l'idéologie patriarcale. C'est en ce sens que la technologie, incarnée ici par la voiture, est aliénante, ou du moins subversive.

Ainsi, si ces trois films restent pleinement imprégnés des valeurs de l'idéologie patriarcale, ils questionnent cependant le rapport du genre masculin à la technologie moderne, celle de la voiture, dans ce qu'elle a d'aliénant et de destructeur. Ils témoignent de la potentielle critique d'une société de consommation, de culture de masse où les progrès et les avancées technologiques déplacent les hommes (et les femmes) dans un monde déshumanisé, l'éloignant ainsi des «valeurs» de nature, d'authenticité, d'humanité. Les dérives modernes sont dénoncées dans ce qu'elles ont d'aliénant pour l'homme qui n'a, dès lors, plus d'autre issue que la mort, symbolisée dans chacun de ces films par un crash final.

- 1 Jaime CORREA, *Femmes au volant: Psychose et Thelma et Louise*, in Starfield PENNY (dir.) *Femmes et pouvoir*, CinémAction n° 129, Paris, Éditions Corlet, 2008, p. 150.
- 2 Jaime CORREA, *Femmes au volant: Psychose et Thelma et Louise*, in Starfield, PENNY (dir.) *Femmes et pouvoir*, CinémAction n° 129, Paris, Éditions Corlet, 2008, p. 150.
- 3 Steve NEALE, *Masculinity as Spectacle*, 1993.

## The Straight Story de David Lynch

### Éloge de la lenteur

Œuvre singulière dans la filmographie de Lynch, *The Straight Story* est une histoire vraie, simple et sincère, qui dresse le portrait d'un homme au visage fébrile et incroyablement touchant. Film de la réconciliation avec l'autre, avec soi et avec l'inconnu, mais aussi film du voyage, du hasard et de la mort, ce périple humaniste, où la lenteur du moyen de transport détermine le rythme tant du film que des pensées, immerge le spectateur dans un monde intimiste et authentique.

À première vue, et comme son titre semble l'indiquer de manière méta-discursive («The Straight Story»: une histoire droite, linéaire, simple), l'auteur semble s'éloigner de l'univers dérangé et surréaliste qui lui est propre. Même si le film reste empreint de l'esthétique et de l'atmosphère si particulières à l'univers de David Lynch. Mais à y regarder de plus près, on pourrait aussi voir dans cette histoire apparemment «droite» un des films les plus métaphysiques de Lynch. En effet dès le générique, un plan large nous plonge dans le ciel étoilé.

Les plans aériens et célestes qui reviennent sans cesse ponctuer le récit nous plongent dans des espaces spirituels et méditatifs. On peut même suggérer qu'Alvin (qui a une attaque au début du film) est une âme en route vers sa propre mort, dans ce voyage sans retour vers la réconciliation entre deux frères.

lundi 1<sup>er</sup> octobre à 20h

## The General

### Le mécano de la «General»

US, 1926, NB, 35mm, 107', muet  
■ Clyde Bruckman, Buster Keaton  
INT Buster Keaton, Marion Mack, Glen Cavender

Johnnie Gray, mécano sudiste durant la guerre de Sécession, a deux amours: sa fiancée Annabelle Lee et sa locomotive, la «General». Lorsqu'un groupe de soldats nordistes s'empare de sa locomotive, Johnnie part seul affronter l'armée de l'Union.

Buster Keaton est réputé pour sa science du gag: précision, gestuelle, inexpression des protagonistes au profit de l'action seule. *The General* est un bijou d'inventivité confirmant la place de Keaton comme maître du burlesque américain.

► pp. 2 et 10

lundi 12 novembre à 20h

## La bête humaine

FR, 1938, NB, 35mm, 100'  
■ Jean Renoir INT Jean Gabin, Simone Simon, Fernand Ledoux, Julien Carette

Jacques Lantier, mécanicien sur locomotive, est témoin du meurtre commis par le sous-chef de gare envers l'amant de sa femme. Il n'en souffre mot à personne et devient à son tour l'amant de cette femme.

Basé sur l'œuvre d'Émile Zola, *La bête humaine* a lancé la carrière de Jean Gabin et constitue l'un des plus beaux films de Jean Renoir. Rythmé par les passages du train, ce film est un classique qui n'a pas pris une ride.

► p. 10

lundi 8 octobre à 20h

## Trafic

FR, 1971, Coul., 35mm, 96' ■ Jacques Tati  
INT Jacques Tati, Maria Kimberly, Marcel Fraval

Monsieur Hulot, dessinateur d'automobile, est chargé d'assurer le convoyage d'une voiture de camping révolutionnaire de son invention. Mais rien ne se passera comme prévu...

Traversé de moments magiques, *Trafic* est un film sur l'automobile, vue tant comme mythe contemporain que comme objet domestique. Au-delà du burlesque, il décrit aussi la détresse de l'homme moderne, instrumentalisé par la technique.

## L'école des facteurs

FR, 1947, NB, 35mm, 16'  
■ Jacques Tati INT Jacques Tati, Paul Demange

Ce premier film de Jacques Tati est un bijou du «burlesque cycliste» et constitue le point de départ du long métrage *Jour de fête*.

lundi 19 novembre à 20h

## Parpaillon

FR, 1993, Coul., BETA SP, 84'  
■ Luc Moullet INT Jean Abeillé, Gérard Courant, Jacques Germain, Richard Guedj, Luc Moullet, Rosette

Un rallye de cyclistes amateurs se lance à l'assaut du col du Parpaillon. Ce parcours devient le terrain de jeu des cyclistes et de leurs loufoqueries: ils trichent, tombent ou draguent.

Prévu au départ pour la télévision, ce film de Luc Moullet est autant un exercice de style burlesque qu'un hommage à Jarry et au monde cycliste. Ce réalisateur de la Nouvelle Vague et critique aux *Cahiers du cinéma* jongle avec les références littéraires et philosophiques pour offrir un film plein de zigzags pour les yeux.

► pp. 28 et 31

lundi 15 octobre à 20h

## Christine

US, 1983, Coul., 35mm, 110', st all-fr  
■ John Carpenter INT Keith Gordon, John Stockwell, Alexandra Paul

Arnie Cunningham, souffre-douleur de son lycée, ne peut compter que sur son meilleur ami Denis. Mais son destin croise un jour Christine, une voiture délabrée dont il s'entiche. Contre l'avis de Denis et de ses parents, il décide de réparer la voiture qui va le métamorphoser.

John Carpenter livre un film horrifique au premier degré, où, dans une relation vampirique, Arnie est à tel point transformé par l'objet de son désir qu'il finit par ne faire plus qu'un avec son véhicule démoniaque.

► pp. 4 et 35

lundi 26 novembre à 20h

## El viaje

AR, 1992, Coul., 140', st all-fr  
■ Fernando Solanas INT Walter Quiroz, Soledad Alfaro, Ricardo Bartís

En partenariat avec le festival Filmar (17 nov au 2 déc 2012)

Martin, 17 ans, vit à l'extrême sud de la Patagonie. L'absence de perspectives le plonge dans le désespoir. C'est ainsi qu'un jour, il enfourche sa bicyclette et part à la recherche de son père. Son voyage nous fait parcourir toute l'Amérique latine à travers la richesse de ses mythes et de son histoire, sans oublier la situation actuelle, souvent catastrophique.

Solanas transcende sans cesse la réalité et parvient malgré tout à la capter avec précision. Le comique et le tragique se succèdent comme des battements de cœur. Un film aux allures d'un feu d'artifice surréaliste éminemment poétique.

► pp. 19-23 et 24-27

lundi 22 octobre à 20h

## Week-end

FR/IT, 1967, Coul., 35mm, 95'  
■ Jean-Luc Godard INT Mireille Darc, Jean Yanne, Jean-Pierre Kalfon

Un couple petit-bourgeois se rend dans la campagne afin de s'assurer d'un héritage. Entre embouteillage, accident et manifestation, ce trajet banal devient un cauchemar.

Réalisé après *Deux ou Trois choses que je sais d'elle*, un film sur la banlieue, *Week-end* dépeint la destruction de la société française, où la vraie campagne n'existe plus et où la voiture n'offre qu'aliénation. Ce film constitué de petites saynètes donne une impression de fragmentation, à l'image du monde que le réalisateur esquisse.

► p. 3

lundi 3 décembre à 20h

## Duel

US, 1971, Coul., 35mm, 90', st fr  
■ Steven Spielberg INT Dennis Weaver, Jacqueline Scott, Eddie Firestone

Au volant de sa petite voiture rouge, David Mann traverse le désert américain. Il est rapidement gêné par un camion-citerne. Agacé, Mann finit par doubler le camion qui le prend en chasse. Une course-poursuite implacable et disproportionnée s'engage alors entre Mann et l'imposante machine.

*Duel* est un formidable exercice de style aux influences hitchcockiennes où Spielberg capte l'accablement de son héros face à la menace déshumanisée du camion.

► pp. 4 et 37

**lundi 29 octobre à 20h**

### **Strangers on a Train** **L'inconnu du Nord-Express**

US, 1951, NB, 35 mm, 101'  
■ Alfred Hitchcock **INT** Farley Granger, Robert Walker, Ruth Roman, Leo G. Carroll

**Nomination aux Oscars**

Bruno et Guy se rencontrent dans un train. Le premier propose au second de tuer sa femme, qui refuse de lui accorder le divorce, en échange du meurtre de son père. Si Guy rejette cette proposition, Bruno décide malgré tout d'étrangler la femme de Guy. Bruno a réalisé ainsi sa part du contrat et exige que Guy en fasse de même.

Inspiré du premier roman de Patricia Highsmith, ce film est une belle analyse des méandres de l'âme humaine et marque un sommet dans la carrière d'Hitchcock, l'incontestable maître du suspense. Un film saisissant.

► p. 11

**lundi 5 novembre à 20h**

### **Crash**

CA/UK, 1996, Coul., 35mm, 90', st all-fr  
■ David Cronenberg **INT** James Spader, Holly Hunter, Elias Koteas, Deborah Kara Unger

Le couple que forment James et Catherine Ballard est en proie à certaines insatisfactions sexuelles. Les choses changent le jour où James est victime d'un accident de la route.

Sans suivre de véritable schéma narratif, le film de Cronenberg propose une considération sur le rapport corps/technologies. Aux blessures intérieures s'allient jouissance et pulsions sexuelles. Les accidents se succèdent autant que les étreintes, seul moyen de communication entre les différents protagonistes du film.

► pp. 5 et 38

**lundi 10 décembre à 20h**

### **Les Triplettes de Belleville**

FR/CA, 2003, Coul., 80', animation  
■ Sylvain Chomet

Madame Souza aide son petit-fils à assouvir sa passion pour le cyclisme. Durant le Tour de France, ce dernier ayant été enlevé, la vieille femme part à sa recherche. Arrivée à Belleville, elle est recueillie par Les Triplettes. Une histoire qui finit bien.

Sylvain Chomet, connu dans le monde de la bande dessinée pour sa collaboration avec Nicolas de Crécy, plonge le spectateur dans un univers nostalgique et imaginaire. Cette aventure pleine de références à Jacques Tati est une balade sur la musique de M.

► p. 29

**lundi 17 décembre à 20h**

### **The Straight Story** **Une histoire vraie**

US, 1999, Coul., 35mm, 112', st all-fr  
■ David Lynch **INT** Richard Farnsworth, Sissy Spacek, Harry Dean Stanton, Jane Galloway Heitz

Alvin, un vieil homme vivant dans une petite ville de l'Iowa, entreprend de traverser le pays sur sa tondeuse à gazon afin de rejoindre son frère malade qu'il n'a pas vu depuis dix ans.

Œuvre singulière dans la filmographie de Lynch, *The Straight Story* est une histoire vraie, simple et sincère. Périphe humaniste où la lenteur du moyen de transport détermine le rythme tant du film que des pensées et immerge le spectateur dans un univers intimiste et authentique.

► p. 39



Auditorium Ardit  
Place du Cirque | Genève

Tous les lundis à 20h  
du 1<sup>er</sup> octobre au 17 décembre 2012

Ouvert aux étudiantEs et non-étudiantEs  
Ouverture des portes à 19h30  
Bar à l'entrée

Tarifs:  
8.- (1 séance)  
18.- (3 séances)  
50.- (abonnement)

[a-c.ch/locomotion](http://a-c.ch/locomotion)  
Ciné-club universitaire  
Activités culturelles  
Université de Genève



