«Transatlantique» : première au Palace, ce jeudi à 20h00

Autopsie d'une croisière

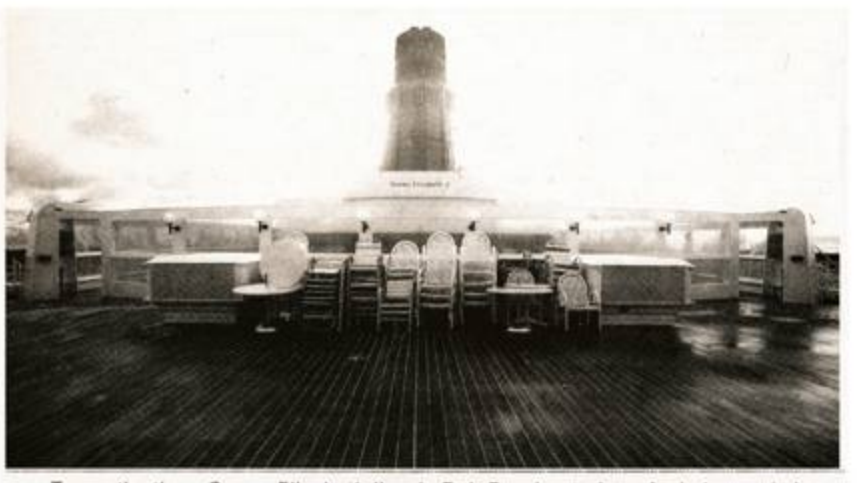


Le «Queen Elisabeth II» est le dernier grand paquebot transatlantique : fasciné par cette ville flottante, le documentariste Rob Rombout y consacre un très beau film d'une heure, qui est une véritable plongée dans un univers à part, dernière manifestation d'une époque révolue et immense musée flottant où près de 3000 personnes vivent ensemble pendant cinq jours.

Déjà auteur, en 1990, de *Nord Express*, un documentaire sur la ligne ferroviaire Paris-Moscou, Rob Rombout nous revient avec un nouveau film, tourné cette fois en cinéma et non plus en vidéo et consacré à un sujet qui fera rêver tous ceux qui ont gardé un brin d'enfance : le «Queen Elisabeth II», dernier rescapé de l'ère des grands paquebots transatlantiques (notre illustration).

Somptueux documentaire de 56 min. en couleur, «gonflé» en 35mm., *Transatlantique Queen Elisabeth II* sera diffusé dans l'émission «Traces» (RTBF1). Mais les Liégeois auront la chance de le découvrir sur grand écran, en avant-première, ce jeudi 10 décembre à 20h00 au cinéma Palace 5. La projection sera suivie d'une concert du compositeur verviétois Jean-Christophe Renault, auteur de la musique originale. Nous avons des places pour les lecteurs de La Wallonie.

(Voir en page 4)



«Transatlantique Queen Elisabeth II», de Rob Rombout : le goût de la symétrie

Le «Queen Elisabeth II» est le dernier grand paquebot transatlantique : fasciné par cette ville flottante, le documentariste Rob Rombout y consacre un très beau film d'une heure, tourné en cinéma, qui est une véritable plongée dans un univers à part, dernière manifestation d'une époque révolue et immense musée flottant où près de 3000 personnes vivent ensemble pendant cinq jours. Première à Liège, ce jeudi au Palace, avec en prime un concert du Verviétois Jean-Christophe Renault, compositeur de la musique originale du film.

En 1990, Rob Rombout avait tourné un documentaire intitulé **Nord Express**. Il s'agissait de suivre l'un des plus anciens et des plus longs itinéraires ferroviaires d'Europe : la ligne Paris-Moscou. Aujourd'hui, le revoici avec un nouveau film, tourné cette fois en cinéma et non plus en vidéo et consacré à un sujet un peu décalé : la liaison Souphampton-New York par le «Queen Elisabeth II», dernier rescapé de l'ère des grands paquebots transatlantiques.

Tourné en pellicule super 16mm. et «gonflé» en 35mm., **Transatlantique Quenn Elisabeth II**, somptueux documentaire de 56 min. en couleur, est une coproduction entre plusieurs partenaires dont l'émission «Traces» de la RTBF (Centre de Bruxelles), Wallonie Image Production (Liège), la BRTN, la Télévision Suisse romande et Nota Bene. Le film sera diffusé le jeudi 17 décembre à 22h30 sur la RTBF1. Mais les Liégeois auront la chance de le découvrir sur grand écran, en avant-première, ce jeudi 10 décembre à 20h00 au cinéma Palace 5. La projection sera suivie d'une concert du compositeur verviétois Jean-Christophe Renault, auteur de la musique originale.

Il était une fois le Queen Elisabeth II

Nous avons rencontré le réalisateur, natif d'Amsterdam, âgé de 39 ans et professeur à l'INSAS. Nous avons commencé par lui demander s'il était fasciné par les moyens de transport :

— Rob Rombout : «C'est vrai que je suis un fanatique des trains et des bateaux : c'est un reste de l'enfance. Mais ce n'est pas uniquement le moyen de transport qui m'intéresse ici. C'est un autre aspect qui s'est imposé à moi au moment des repérages : au milieu de l'océan, dans un huis clos, 1800 passagers et 1100 membres du personnel vivent ensemble pendant cinq jours. On ne capte pas la télévision à bord, l'accès au téléphone est très restreint et en fait, c'est un des seuls lieux au monde où des gens sont dépendants l'un de l'autre, qu'ils le veuillent ou non. Et c'est un groupe qui est en permanence confronté avec le même horizon, la mer. L'idée qui m'attire, c'est donc celle du huis clos. Je vais d'ailleurs y revenir dans mon prochain film qui sera consacré à la vie sur une plateforme de forage pétrolier en mer du Nord, où il y a le même type de conditions de vie, sauf que ce n'est pas un lieu de plaisance.

— Ce qui vous attire dans la vie d'un grand paquebot, c'est l'idée d'une société artificielle, d'un microcosme...

— Ça m'intéresse en général : on a toujours tendance à penser que chacun peut choisir la vie qu'il veut, qu'on a la liberté de décider ce qu'on veut faire, indépendamment du lieu où on est. Moi, en tant que cinéaste, j'ai l'idée inverse : j'ai envie de trouver des espaces et de voir dans quelle mesure ils influencent les gens qui les occupent. Il y a une hypothèse un peu déterministe, dans mon film, qui était déjà présente dans **Nord Express**. Je ne cherche pas à savoir si les gens s'amusent pendant le voyage, mais j'ai plutôt voulu en profiter pour demander à mes interlocuteurs, isolés sur la mer, de tirer un bilan de leur vie. Pour moi, c'est plus important dans le film que les impressions de voyage ou l'appréciation des gens sur la qualité des loisirs proposés.

L'univers d'une ville flottante

— Il y a donc les itinéraires personnels des occupants du bateau, mais il y a aussi la volonté de montrer comment tout cela fonctionne ?

— L'impression qui domine chez moi, même après le film, c'est la fascination pour l'énormité de ce bateau de douze étages, de 330 mètres de long, qui file très vite, à 50 kilomètres/heure... J'ai envie de montrer cette immensité, plutôt que de filmer comme dans un reportage. Je montre le bateau comme quelque chose de grand et qui n'est pas si accessible que cela.

— Mais c'est aussi un microcosme très organisé où chacun a un rôle à remplir : vous montrez également cette organisation humaine.

— Ce qui m'a frappé, c'est qu'il y a trois groupes dans l'espace du bateau : le personnel, qui vient de partout (il y a 170 nationalités); les passagers, essentiellement des Anglais et des Américains, quelques Allemands et, enfin, les officiers. Contrairement au personnel, les officiers ont le droit d'avoir des contacts avec les passagers. Il y a même des activités sociales qui sont organisées pour présenter les officiers aux passagers. Entre eux, tout est prévu et bien défini, tandis que les passagers ne voient jamais le personnel, à la limite ils ne connaissent pas son existence. Le message implicite de la compagnie, c'est que le personnel n'existe pas : dans les quartiers du personnel, on voit des portes «Accès interdit» partout, alors que du côté passager, on voit des portes grises sans indications, comme s'il n'y avait rien derrière. Tout est en parallèle, mais sans communication.

Un espace cloisonné

— Cette structure semble avoir aussi une incidence dans l'organisation de l'espace du bateau : les étages supérieurs pour les passagers et les officiers, les étages inférieurs pour le personnel.

— Les lieux de travail et de logement des différentes catégories sont tout à fait séparés : les passagers ont accès aux ponts supérieurs, alors que le pont du personnel est minuscule. Mais la plupart des travailleurs des cuisines ou des machines ne voient jamais le jour. Même les passagers sont censés jouer leur rôle : ils doivent assister à certaines cérémonies, fréquenter certains lieux, etc. Chaque chose et chacun a sa place, ce qui correspond tout à fait à l'organisation de la société britannique et à son immobilisme.

— N'est-ce pas un univers qui paraît désuet, figé dans le temps ? Certaines séquences du film, comme celle de la séance de music-hall, paraissent sortir tout droit d'un film des années cinquante... Il y a aussi toutes les images mythiques liées à l'arrivée à New York, qui rappelent l'avant-guerre...

— L'architecture extérieure du navire est traditionnelle, la décoration intérieure date des années soixante : beaucoup de plastic, plafonds bas, ce n'est pas toujours très joli. Mais l'ambiance à bord, celle que j'ai cherché à rendre dans le film, est effectivement celle des années cinquante, un univers moins chaotique, plus rassurant qu'aujourd'hui. Ça me rappelle aussi les albums qu'on feuilletait quand on était enfant : ces bateaux et ces avions qu'on ne croyait pas pouvoir un jour utiliser... On pense aussi à la traversée de Tintin vers l'Amérique...

— La croisière d'un grand navire est évidemment un motif très romanesque...

— Oui, beaucoup de romans ou de films à suspense (le dernier film de Polanski, par exemple) se situent dans le huis clos d'un paquebot : dans un lieu limité, on peut construire une histoire qui n'est pas influencée par l'extérieur, tout en utilisant au mieux le décor. C'est cependant un espace difficile à montrer, parce qu'on ne le voit pas de l'extérieur. A ce niveau, le son joue un rôle très important pour moi pour rendre l'impression d'espace et le film est construit comme un montage parallèle entre différents lieux qu'on suit simultanément.

Repérages et tournage

— Comment avez-vous préparé le tournage ?

On ne pouvait pas tourner ce film comme l'aurait fait une équipe de télévision en reportage. Il fallait négocier un accord sur tous les aspects du tournage, notamment concernant certaines prises de vue particulière (l'étrave filmée à la verticale qu'on découvre au début du film, par exemple), ce qui impliquait la collaboration de tous les occupants. J'ai travaillé avec la même équipe que pour **Nord Express** et nous avons appliqué la même méthode de tournage qui consistait à ne rien tourner sur le vif, mais à préparer minutieusement toutes les séquences : définir les endroits où on va tourner, savoir comment on va travailler, pour éviter la tentation d'improviser sur le vif. Moi, j'avais envie de garder un style cohérent, avec des plans fixes, l'utilisation de la symétrie, pendant toute la durée du film. Je devais donc bien connaître le sujet.

J'ai donc fait la traversée avec le producteur et le directeur-photo. Nous avons visité en prenant des photos, en choisissant les endroits pour tourner, en prenant des informations sur les possibilités d'éclairage, etc. On n'a d'ailleurs pas tout vu en cinq jours. Mais il fallait bien préparer, car le film est assez cher : tourné en cinéma, avec une équipe de huit personnes, il coûte environ dix millions. C'est dire qu'on ne peut rien laisser au hasard, car la minute de tournage coûte cher. Alors, après le repérage, on a fait un dossier de production très fouillé pour trouver le financement.

— Dans quel esprit avez-vous entrepris le tournage ?

— Ce n'est jamais naturel quand on tourne : mon travail est de rendre au montage l'ambiance perçue au moment du repérage. Le repérage ressemble fort au film, si on veut, alors que le tournage est toujours quelque chose d'artificiel. Mais on peut quand même rendre les gens à l'aise, malgré l'appareillage technique.

— Comment avez-vous rencontré vos témoins ?

— On les choisit, parmi les passagers ou l'équipage. On fait une interview en son seul : je faisais cela deux heures tous les soirs. Et au cours de l'interview, je proposais à la personne un lieu de tournage approprié pour lui et pour le film. C'est vrai que dans un tournage, on triche par principe, mais ce n'est pas pour cela qu'on est des tricheurs...».

Tourné sur treize jours en mai de cette année, monté en deux mois et demi (Rob travaille toujours avec sa femme qui est monteuse), **Transatlantique** est un documentaire d'une qualité exceptionnelle qui atteint le niveau des meilleures réalisations internationales. C'est un vrai bonheur de le voir sur grand écran : incitons donc les Liégeois qui aiment les belles images, les beaux voyages et le dépaysement à aller le voir jeudi soir au Palace. Quelques invitations sont disponibles pour nos lecteurs (voir ci-dessous).

Propos recueillis par René Begon

Transatlantique Queen Elisabeth II, de Rob Rombout, en avant-première au Palace 5, ce jeudi 10 décembre à 20h00 (projection suivie d'un concert de Jean-Christophe Renault). Cinq invitations valables pour deux personnes sont réservées aux lecteurs de notre journal : contacter Wallonie Image Production, dès aujourd'hui, pour réserver (Tél. 43.11.27).



Mr et Mrs Hammonds, passagers