

LES FILMS DU BALIBARI
ET NAPAFILMS PRÉSENTENT



THIS TRAIN I RIDE

UN FILM DE ARNO BITSCHY

MUSIQUE ORIGINALE WARREN ELLIS

PRODUIT PAR CLARA VUILLERMOZ, LIISA KARPO, MARIANNE MÄKELÄ
MONTAGE CATHERINE RASCON PRISE DE SON JÉRÔME LAPIERRE, JULIEN DESPOSITO
DESIGN SONORE ET MIXAGE HEIKKI KOSSI M.P.S.E. PIETU KORHONEN

LES FILMS DU
BALIBARI



arte

yle

TV

La Région
Centre-Val de Loire

PARIS DE LA LOIRE

PROJONEP
ANGEA

ovk

Scam*

CC BY-NC-ND

© 2019

POST-PRODUIT PAR NIKU GRÖN 2019

SOMMAIRE

Directeur de publication :
Christophe Caudéran

Autrice du dossier :
Mathilde Fleury-Mohler

Crédit photos :
Les films du balibari

Conception graphique :
Lauriane Celton

Remerciements :
Clara Vuillermoz, Estelle Robin You
et Giulia Boccato (les films
du balibari), Arno Bitschy,
Catherine Rascon

Publication : juin 2020

Les textes sont la propriété
de Premiers Plans – Lycéens
et apprentis au cinéma.

FICHE TECHNIQUE

Générique
Synopsis

3

RÉALISATEUR

4

GENÈSE : DE L'IDÉE AU FILM

De la musique punk aux femmes libres
Comment choisir ses personnages
La relation filmeur - filmée
Écrire un projet documentaire
Temporalité

5-10

DÉCOUPAGE NARRATIF

10-11

MISE EN SCÈNE ET POINT DE VUE

Cinéma direct : le spectateur embarqué
La place du réalisateur, entre effacement
et intervention
Une image de la sensation

12-14

ÉTUDE DES PERSONNAGES

Trois mouvements
Similitudes
Divergences
Le train, quatrième personnage du film

15-19

BANDE-SON

Un bruitage pour faire exister le train
Une musique impressionniste

20-21

MOTIFS

Libres !
La solitude ou la communauté
Une expérience potentiellement dangereuse
Déconstruire le western
Un film de mouvements

22-30

LA FIGURE DU HOBO

Quelques éléments d'Histoire
Vagabonds des temps modernes
Le hobo, icône de la culture américaine

31-34

RÉFÉRENCES

Filmographie
Bibliographie

35

FICHE TECHNIQUE

GÉNÉRIQUE

Documentaire, France • Finlande, 2019,
1h18, anglais VOST FR

Réalisateur : Arno Bitschy

Société de production : Les films du balibari

Productrice : Clara Vuillermoz

Co-production : Liisa Karpo, Marianne
Makëla | Napa Films (Finlande)

Montage : Catherine Rascon

Musique originale : Warren Ellis

Ingénieurs du son : Jérôme Lapierre,
Julien Desposito

Sound design, mixeurs : Heikki Kossi,
Pietu Kohronen

Étalonneur : Eymeric Jorat

En coproduction avec

ARTE G.E.I.E (La lucarne)

Chargée de programme : Sabine Lange

Lyon Capitale TV

Directrice de la programmation :
Perrine Robert

YLE

Chargé de programmes : Erkko Lyytinen

Avec le soutien de la Scam – Brouillon
d'un rêve, de l'Institut Français (bourse
Lumière), Région Auvergne-Rhône-Alpes,
Région Pays de la Loire, Procirep-Angoa,
du CNC, Finnish Film Foundation et de
AVEK.

SYNOPSIS

Les États-Unis, aujourd'hui. Un train de marchandises traverse le paysage et déchire le silence. Un jour, des jeunes femmes ont tout quitté et bravé le danger pour parcourir le pays à bord de ces trains. Elles les attendent, cachées dans des fourrés, dormant sous les ponts des autoroutes.

Le réalisateur devient momentanément le compagnon de route de ces femmes dont les trajectoires se croisent et se répondent.



Christina, 30 ans. Elle est soudeuse dans une usine du Wisconsin, une vocation qui lui est venue alors qu'elle voyageait seule sur le rail : au contact du métal, et tout en continuant de voyager ainsi, elle s'est réconciliée avec une vie de travailleuse.



Karen, 20 ans. Sans destination particulière, elle saute de train en train comme un remède à l'ennui de sa banlieue chic de Floride. Cette expérience lui fait découvrir sa force. Au fil de son parcours, elle tombe amoureuse et décide de devenir hôtesse de l'air, de s'installer quelque part.



Ivy, 40 ans. Adolescente, elle a fué et parcouru le pays pendant des années dans des trains de marchandises, une expérience qui l'a profondément influencée. Aujourd'hui, elle vit à San-Francisco où elle anime un atelier d'art-thérapie pour des femmes SDF et chante dans un groupe punk. Elle tente de préserver des îlots de contre-culture dans une ville qui s'est transformée en une banlieue bourgeoise de la Silicon Valley.

RÉALISATEUR

Arno Bitschy est monteur de formation. Pendant longtemps il n'a pas pensé « le documentaire comme une forme de cinéma ». C'est en étant bénévole dans un festival de cinéma documentaire à Lussas qu'il découvre un cinéma exigeant et un champ des possibles infini : « le documentaire, ce n'est pas juste des films animaliers, c'est du cinéma : il n'y a pas de film de fiction ou de film documentaire, il y a des films », explique-t-il. Cet électrochoc l'emmènera en Bosnie filmer un festival d'utopistes français. Puis il réalise son premier documentaire, *Marie-France* (2007), le portrait d'une femme tatouée, qui exorcise ses démons et les souffrances de son passé par le tatouage (4 années de tournage, auto-production).

En 2010, il participe à l'atelier documentaire de la Fémis, une étape décisive dans les prémises de son parcours de documentariste. Puis il développe un projet musical et documentaire avec le label de musique

Jarring Effects. *Mother city blues* (2013), le portrait d'une ville, Cape-Town en Afrique du Sud, ou le regard de trois rappeurs sur une utopie arc-en-ciel qui s'éteint en même temps que son fondateur Nelson Mandela. Ce projet mutera en série pour aboutir à Detroit, autre capitale de la musique. *Résilience* (2015), ou le portrait musical d'une ville en état de choc, du combat de ses habitants pour leurs droits et d'un rêve américain en fin de course.

Un retour à Detroit lui permettra de filmer le prolongement de *Résilience*, sous forme de biopic, le portrait d'une âme isolée, *Jazz* (2017). Une vieille femme qui chante des chansons de Billie Holiday dans sa maison abandonnée. À travers elle, un autre regard sur la ville.

Au fil de ses expériences, Arno affûte une caméra sans concession avec l'envie de capter l'humain dans sa complexité et ses facettes les plus étranges.



GENÈSE : DE L'IDÉE AU FILM

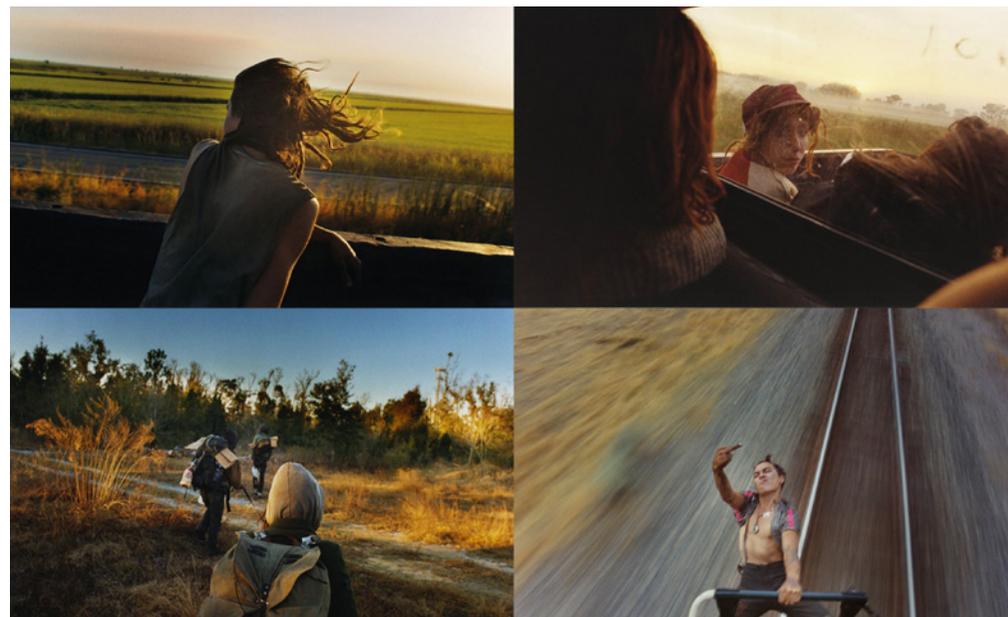
DE LA MUSIQUE PUNK AUX FEMMES LIBRES

« Je connaissais le milieu des hobos aux États-Unis, les vagabonds, raconte Arno Bitschy. La culture hobo, c'est quelque chose qui fait partie de la culture américaine depuis la Grande dépression. Il y a de la musique hobo et il y a même un festival pour les hobos aux États-Unis. Ça fait partie du folklore américain. Je fais de la musique et, il y a une quinzaine d'années, je suis parti en tournée aux États-Unis jouer dans un groupe de punk rock. Et là, j'ai découvert que des punks prenaient aussi des trains et avaient un peu récupéré cette culture hobo. Ça m'intéressait et j'ai gardé cette idée dans un coin de ma tête. Plus tard, je suis tombé sur les photographies d'un certain Mike Brodie qui est quelqu'un qui a fait de la photographie en prenant des trains, en vivant cette vie-là. Et ce qu'il a fait est magnifique. Il saisit vraiment cet instant de liberté totale, les yeux des gens. Et, du coup, ça m'a ramené ce projet en tête. J'ai donc commencé à écrire sur lui parce que ce gars-là a fait des photos pendant ses voyages en prenant des trains et quand il a arrêté de prendre des trains, il a arrêté de faire de la photo et il est devenu mécanicien. Il ne fait plus de photos. Il n'a, du reste, jamais fait d'autres photos que ces photos dans les trains. C'était donc le point

de départ de mon écriture mais, au final, je me suis rendu compte que ça ne marcherait pas avec lui, d'autant que lui-même n'était pas intéressé. »

« C'est alors que j'ai pris conscience qu'il y avait beaucoup de filles, avec le mouvement punk, qui s'étaient mises à prendre des trains, ce qui n'était pas le cas avant. Ça a fait son petit cheminement et je me suis dit que c'était quand même intéressant de travailler sur des filles. C'est beaucoup plus puissant, en fait. Je ne voulais en aucune façon faire un documentaire sur des punks, sur des marginaux qui se défoncent, sur des gens qui s'autodétruisent. Je voulais quelque chose qui aille plus loin. Or chez les

femmes il y avait quelque chose de vraiment intéressant, car contrairement aux hommes elles ne sont pas dans la performance. Sauter dans les trains est un acte militant et féministe. J'ai rencontré une dizaine de femmes qui avaient pris ou qui prenaient des trains pour les interviewer, juste discuter et c'est alors que je me suis rendu compte que le film était là. C'était un film sur des femmes en recherche de liberté et sur ce que le train leur avait donné, c'était ça qui m'intéressait. Le train transforme les femmes et elles sont devenues libres en prenant les trains. C'est la métaphore de leur transformation. Et voilà. Le film est né comme ça. »



GENÈSE : DE L'IDÉE AU FILM

COMMENT CHOISIR SES PERSONNAGES

Avant que le mouvement punk n'amène les femmes à voyager seules en sautant dans les trains, peu de femmes prenaient le train seules, elles étaient souvent en couple avec un homme. Pour elles, l'expérience des trains s'avère beaucoup plus profonde, plus radicale que pour les hommes : ce n'est pas un moyen de prouver leur puissance, leur force, mais un outil émancipateur, d'affirmation de soi. Arno Bitschy a donc choisi de ne filmer que des femmes. Le milieu punk a été le point de départ du réalisateur : Arno Bitschy y avait des contacts, et c'est par ce biais-là qu'il a rencontré Ivy.

L'objectif était d'avoir une palette de personnages, plusieurs images des États-Unis, des expériences complémentaires. Le réalisateur a rencontré une dizaine de femmes dont le rapport au train était intéressant. Alors comment le choix des personnages s'est-il opéré ? D'abord, pragmatiquement, ces femmes étant nomades, il a été difficile de les rencontrer, puis de les apprivoiser et les convaincre d'apparaître dans un film, parfois de les retrouver. Ensuite, il y a une question d'entente entre le réalisateur et le personnage. Enfin, au montage, dernière étape d'écriture du film, le potentiel qu'offre le matériau filmé peut

réorienter les choix : le personnage a-t-il donné au réalisateur ce qu'il attendait ? Il peut également y avoir une question de cinégénie – c'est le cas de Karen.

Catherine Rascon, la monteuse, témoigne : « Quand j'ai vu les rushes, il y avait d'autres personnages, par exemple Sierra que l'on voit au petit matin endormie sur un canapé. Mais Christina, Ivy et Karen offraient déjà beaucoup de matière. J'avais beaucoup de résistance à l'égard de Karen, la préférée du réalisateur : pour moi, c'est une icône, une fille de papier glacé, elle me faisait l'effet de la séduction, je pouvais d'avance imaginer sa trajectoire, et c'est pour moi le contraire de la recherche documentaire. Moi j'avais un coup de cœur pour celle qui ne montre pas son visage, car j'ai trouvé ça très intéressant de mettre le film en route avec l'idée d'être cachée. Elle donne son action et sa voix mais pas son visage, elle reste mystérieuse. » De la même manière, elle ne donne pas tout lorsqu'elle décide, paisible et ferme, d'interrompre la lecture de son carnet de notes – carnet de notes qu'on retrouve chez Ivy également, et donc qui relie les deux femmes. Le milieu punk est aussi codé que d'autres, et c'est parce que Karen et Christina étaient en dehors de ces codes, (in)différentes, qu'Arno Bitschy a eu envie de les filmer. Au

final, Christina, secrète et silencieuse, Karen, introspective et solitaire, Ivy, militante dévouée à la communauté, dessinent une cartographie de ces femmes qui conquièrent une liberté.

Au cinéma, et même dans le documentaire appelé « cinéma vérité », on sait que l'objectivité n'existe pas, qu'elle est justement une fiction. Le regard que le réalisateur porte sur les voyageuses se décalque sur ces femmes. Ce regard n'est pas non plus le même sur chacune d'elles, il ne les filme pas de la même façon. De plus, le travail de montage réécrit et met en récit les faits, ce qui modifie encore ce qui nous arrive des personnages. C'est ainsi que Christina, Karen et Ivy, qui contrairement aux personnages de fiction existent dans le réel, deviennent des personnages de fiction. Ainsi construites, elles deviennent l'expression non pas de la vérité, mais d'une vérité, celle du cinéaste en premier lieu.

En plus de filmer ces femmes, le réalisateur les a enregistrées. À l'étape du montage, le premier travail a été de monter ces textes pour leur donner la parole. Non pas une parole de commentaire, mais une parole condensée, qui ne soit pas redondante, ni d'une femme à l'autre ni avec l'image. Une parole qui aille au-delà de la vie de chacune et appartienne à l'expérience du train.

GENÈSE : DE L'IDÉE AU FILM

LA RELATION FILMEUR - FILMÉE

On peut deviner le degré de proximité du réalisateur avec chacun des personnages, peut-être parfois sa fascination, à partir de la façon dont il filme leurs visages.

Christina n'a pas voulu être filmée à visage découvert. Cela a contrarié le réalisateur qui dans un premier temps n'a plus souhaité en faire un personnage. De son côté, la productrice Clara Vuillermoz avait des réticences quant à la présence à l'écran d'un personnage caché, compliqué à appréhender selon elle pour le spectateur. La monteuse a insisté pour garder le personnage : le fait que ce personnage veuille rester caché est

un élément fort du film, cela apporte du sens à ce qui est raconté.

Avec l'expérience et le recul, Arno Bitschy a réfléchi sur la manière dont il avait approché ce personnage. Il s'est rendu compte qu'il voulait lui faire faire, lui faire dire des choses qui ne correspondaient pas à ce qu'elle était. Aujourd'hui, il constate qu'il ne s'était pas mis au diapason de Christina, qu'il ne l'avait pas acceptée telle qu'elle était. L'un des défis, pour un documentariste, est d'arriver à filmer l'autre, donc à capter son image, sans le capturer. De cette liberté découle aussi celle du spectateur. Peut-être est-ce grâce à cette liberté, qu'Arno a su instaurer avec elle, qu'Ivy accepte de reprendre le train avec lui. Et fai-

sant ce cadeau à Arno, elle en fait un au spectateur.

Arno Bitschy a cherché des femmes fortes pour ses personnages mais aussi pour l'accompagner dans la fabrication du film : il a collaboré avec la productrice Clara Vuillermoz et la monteuse Catherine Rascon. C'est entre autres la manière dont il filme les femmes qui les a convaincues de travailler avec lui : un regard qui ne joue pas sur la séduction ou la caricature, à la hauteur de l'engagement de celles qu'il filme. Ce regard, il le porte aussi sur le milieu punk : il filme les gens de près, ne les tient pas à distance, porte un regard tendre sur eux.



GENÈSE : DE L'IDÉE AU FILM

ÉCRIRE UN PROJET DOCUMENTAIRE

« Le réel est encore plus passionnant que la fiction parce qu'on ne peut pas contrôler le réel, témoigne Arno Bitschy. Et quand on s'abandonne à suivre le réel et à filmer le réel, il se passe des choses qu'on n'aurait jamais pensé à écrire, et c'est là où ça devient vertigineux. » Le documentaire, genre cinématographique miroir de la recherche de liberté des voyageuses ?

Passer par l'écriture peut sembler moins indispensable pour un documentaire que pour une fiction. Pourtant, le documentaire aussi passe par l'écriture d'un dossier. Pour trouver une production et les financements nécessaires, bien sûr, mais aussi parce que l'écriture permet au cinéaste de cerner les enjeux du film, ses intentions de mise en scène, les problématiques que doivent faire émerger les personnages. La liberté particulière qu'offre le tournage d'un

documentaire, ainsi que le surgissement du réel auquel le cinéaste doit se confronter, n'empêche pas d'avoir anticipé des situations, des dispositifs de tournage, un point de vue.

Voici quelques extraits du dossier de demande d'aide à l'écriture adressé au CNC. Ces extraits permettent de comprendre l'évolution d'un projet documentaire : nous constatons que si certaines intentions sont conservées, d'autres sont abandonnées, au tournage ou au montage.

EXTRAIT DE DOSSIER SUR LA STRUCTURE DU RÉCIT

J'ai choisi de croiser deux trajectoires, celle d'Ivy et celle de Christina, elles sont en résonance et se complètent. De ces deux personnages en mouvement, je construirai mon récit sur les ressorts du montage alterné, créant ainsi une unité pour deux personnages qui ne se connaissent et ne se rencontrent pas. Ainsi, la voix de l'une pourra accompagner l'autre et inversement.

Trois personnages incarneront finalement cette recherche de liberté. Oui, les séquences sont alternées

entre Ivy et Karen, rencontrée entre temps. Par contre, pas de trace de cette idée de la voix d'Ivy qui accompagnerait Karen à l'image, et inversement. Le montage alterné prend en charge à lui seul la résonance entre les deux parcours. « Je pensais que les personnages étaient trop différents pour ce type de montage, explique Catherine Rascon. L'une essaie de sortir de l'adolescence, l'autre vit sa vie de femme après avoir vécu quelque chose d'autre ; elles n'ont pas du tout la même analyse de la situation. »

GENÈSE : DE L'IDÉE AU FILM

EXTRAIT DU DOSSIER SUR LES INTENTIONS DE TOURNAGE

Dans leurs déplacements urbains, je saisirai mes personnages dans notre monde, celui de la société de consommation, des gratte-ciels, de la foule, des hommes d'affaire, des touristes, et de cette population SDF de plus en plus nombreuse. Je veux capter les regards, les attitudes, les expressions, les slogans publicitaires, les reflets déformants, les prédicateurs, les vitrines des restaurants chics... Ces interactions sont autant de scènes qui évoquent leur besoin de rupture avec ce monde contemporain et justifient leur choix.

EXEMPLE 1 DE SÉQUENCE

Enola marche dans la rue avec son vieux sac sur le dos, un gros bidon d'eau pend et oscille. C'est la fin de la journée, elle traverse le centre ville, les terrasses des restaurants et bars sont bondés. Les gens discutent, s'amusent, boivent, elle traverse le monde moderne. Ils ne font pas attention à elle, elle ne fait pas attention à eux, chacun est le fantôme de l'autre.

EXEMPLE 2 DE SÉQUENCE

San-Francisco, Castro District. Une centaine de personnes bloquent des grands bus flambant neuf, sur l'un est écrit Google, sur l'autre Yahoo. À l'intérieur des trentenaires regardent la foule par la fenêtre, leur smartphone à la main, imperturbables. Dehors, les slogans fusent, « Dehors la Silicon Valley », « Google dégage ! »,

« Pas de gentrification pour San Francisco ! ». La foule qui scande ces messages est un mélange d'activistes, de retraités, des hommes et des femmes de toutes les couleurs et de tous les genres. Sur les pancartes, « Danger spéculation », « Nous revendiquons notre ville », « Sortez du bus, rejoignez-nous »... Une dame apostrophe Ivy et lui demande ce qu'il se passe. « On bloque les bus des compagnies de la Silicon Valley parce qu'ils emmènent tous les jours leurs employés à 30 km d'ici. Depuis leur arrivée en ville, les loyers ont explosé et San-Francisco est devenue la ville la plus chère des États-Unis. Si on n'agit pas maintenant, le berceau de la contre-culture ne sera bientôt plus qu'un souvenir de carte postale. »

Enfin, il y a peu de scènes dans les centres d'affaires. La confrontation entre les deux mondes s'est concrétisée autrement lors du montage : elle est par exemple représentée par une discussion entre Ivy et Matt, ingénieur en informatique rencontré sur un trottoir. Matt est arrivé de Seattle à San Francisco pour travailler dans la Silicon Valley. Il a un visage, une voix, une gestuelle ; il attend son taxi devant sa porte, peut-être pour rejoindre l'un de ces cafés mentionnés dans le dossier. Au lieu de clients attablés aux terrasses des restaurants et cafés branchés, bourgeoisie sans visage, intouchable, Matt incarne cette classe sociale. Quant à l'idée des fantômes, elle apparaît autrement : Karen et Christina évoluent dans des zones fantômes, des espaces invisibles, que personne ne fréquente.

GENÈSE : DE L'IDÉE AU FILM

TEMPORALITÉ

Le film est terminé en 2019, mais c'est dix ans après son voyage aux États-Unis, pendant lequel il a rencontré des hobos, qu'Arno Bitschy a commencé à mettre en mots ce désir de film. Pour apprivoiser et comprendre le milieu, approfondir ses relations avec les personnages, approcher au plus près leur quotidien, il a besoin de faire plusieurs séjours sur place. En 2015, il obtient une première aide financière : la bourse Lumière de l'Institut Français puis l'aide à l'écriture de la région Rhône-Alpes. Il n'a pas toujours été facile pour le cinéaste de garder le contact depuis l'autre bout du monde avec des personnes marginalisées. « J'ai remarqué que la mentalité américaine ne colle pas trop avec la communication à distance, explique-t-il dans le dossier de demande d'aide à l'écriture du CNC. Les gens sont très disponibles si vous êtes là, le contact est facile, mais si vous partez alors vous disparaîsez assez vite de leur mémoire. » Paysages et saisons, vêtements et coupes de cheveux, témoignent de la pluralité des voyages.

DÉCOUPAGE NARRATIF

1 Générique 00:00:13 > 00:00:57

Une série de plans fixes annoncent les principaux thèmes du film : le train, son univers rude et métallique, l'appel des espaces vides, qu'ils soient en pleine nature ou dans des zones périphériques.

2 Christina – Où serais-je aujourd'hui ? 00:00:58 > 00:13:23

Une usine, le bruit, le métal, la cadence régulière des pièces découpées ; une femme, soudeuse. Un train, le bruit, le métal, la cadence régulière des wagons ; la même femme, allongée sur le wagon à ridelles. C'est Christina. En voix off, elle raconte ce que ces voyages lui ont apporté, comment cette expérience l'a transformée et a bouleversé le cours de sa vie. Vêtements, saisons, paysages témoignent de la pluralité des voyages pendant lesquels Arno Bitschy l'a filmée. Dans cette première partie, fugace, qui lui est consacrée, Christina initie le spectateur à ce genre de voyages.

DÉCOUPAGE NARRATIF

3 La culture punk 00:13:24 > 00:17:41

Un concert punk, une femme au micro. Affiches, tableaux, objets, tatouages, ainsi qu'un petit sanctuaire renvoient à la culture hobo que le mouvement punk s'est réappropriée. Le réalisateur filme principalement des femmes : leurs visages quand elles écoutent, leurs corps quand elles dansent, leur peau tatouée, leurs photos au mur. Au sein de cette communauté, les femmes sont présentes et semblent plus libres que dans d'autres milieux. Au matin, nous découvrons le lieu, en pleine nature, le long d'une voie de chemin de fer. Petit à petit, chacun se réveille, puis c'est le départ.

4 Karen – Cultiver sa force 00:17:42 > 00:33:00

Nous rencontrons Karen et plongeons dans le quotidien du voyage : regarder les paysages qui défilent, disposer de son temps, dormir à la belle étoile, mais aussi attendre, peiner pour localiser et accéder aux triages. Karen se confie sur sa famille, ce qui a motivé son départ, ce que lui apportent ces voyages.

5 Ivy – Sauter dans un train à 16 ans 00:33:01 > 00:47:15

Ivy a pris les trains à plein temps de 16 à 21 ans. Aujourd'hui, à 40 ans, elle vit à San Francisco. La séquence s'ouvre par un concert chez un disquaire, Ivy est la chanteuse. Puis elle raconte ses expériences passées, ouvre sa malle aux souvenirs au sens propre comme au figuré. Avec elle, nous découvrons la ville : d'abord un quartier populaire animé, puis un quartier gentrifié silencieux, où elle discute par hasard avec un ingénieur informatique. Nous découvrons son implication militante pour sa ville et la « communauté ».

6 Karen – Prendre un boulot et se marier 00:47:16 > 00:56:57

Seconde et dernière séquence de voyage avec Karen, d'abord en stop puis en train. Le spectateur apprend qu'elle veut se marier et devenir hôtesse de l'air. Assise dans un wagon à ridelles, puis dans une chambre d'hôtel, elle explique son choix et décrit la tenue professionnelle qui sera la sienne.

7 Ivy – Guérir le monde 00:56:58 > 01:04:48

Ivy explique que sauter dans les trains lui a permis d'envisager un monde différent. Aujourd'hui, elle milite pour ce monde : elle prend soin de la communauté, intervient auprès de sans-abris, de prostituées, en utilisant l'art. La séquence se termine par une promenade en bord de mer avec sa mère, puis par quelques plans d'une séance d'acupuncture.

8 Karen – Chérir l'amie que je suis devenue pour moi-même 01:04:49 > 01:06:16

Dernière séquence avec Karen, filmée de nuit sur son skate. Elle explique en voix-off ce que sauter dans les trains lui a permis de conquérir.

9 Ivy – C'est un miracle 01:06:17

De nuit, Ivy et Arno traversent la ville puis sautent dans un train. Le matin, le train traverse des paysages enneigés. Ivy rayonne.

MISE EN SCÈNE ET POINT DE VUE

CINÉMA DIRECT : LE SPECTATEUR EMBARQUÉ

Dans les années soixante, le documentaire prend un nouvel essor et de nouvelles formes grâce à des progrès techniques tels que l'allègement des caméras et le son synchrone. Naît le « cinéma vérité » puis le « cinéma direct » qui veulent restituer le réel. Laissons ici les débats suscités par ces terminologies et les pratiques qui leur sont associées ; il est évident que l'acte même de filmer transforme la matière enregistrée et que le montage est une manipulation productrice de sens. Le cinéma direct implique pour le réalisateur un travail d'immersion dans un lieu, le refus d'un regard vertical sur le sujet filmé, la suppression du médium entre la personne filmée et lui, la transparence de l'équipe de tournage. Des éléments qu'on repère dans le dispositif filmique de *This Train I Ride*.

Ici, le cinéaste se veut le témoin d'une expérience. Il veut être le plus discret possible pour avoir un minimum d'impact sur les situations. Il part avec une équipe réduite : lui-même étant à la

fois réalisateur et cadreur, il est parfois seul (avec Karen), parfois accompagné d'un preneur de son (avec Christina et Ivy). Pas de voix-off explicative, pas d'entretiens pour décrypter les situations d'un point de vue historique ou sociologique. Le réel phénoménologique se dévoile tout seul, au fur et à mesure des voyages, et donc de l'observation du réalisateur.

Dans la première séquence avec Karen, le cinéaste la suit dans son quotidien : avec elle, le spectateur fait l'expérience du bruit, de l'incertitude, de l'attente, de la rudesse de la vie quotidienne, mais aussi de la liberté qu'elle procure, de la nécessité d'une ressource intérieure. Le dispositif filmique permet d'aller plus loin que la description d'une expérience : faire goûter au spectateur un peu de cette vie-là. Durant la séquence dans laquelle Arno saute dans un train avec Ivy, il garde sa caméra allumée pendant la recherche du wagon adéquat et l'embarquement final, partageant ainsi le plus possible, le mieux possible, l'aventure et la sensation d'adrénaline avec le spectateur. Sans réaliser un film militant, Arno Bitschy « souhaite donner une claque vivifiante qui bouscule le spectateur et

qui bouscule notre monde. »

Les mouvements de caméra ont parfois l'ambition que le spectateur partage le point de vue des personnages. Par exemple, lorsque Christina, accoudée au rebord du train sur lequel elle circule, regarde passer le train qu'elle croise, la caméra adopte un axe vertical puis redescend net pour se stabiliser à l'horizontal, comme si nous penchions la tête en arrière pour regarder le ciel, puis que nous la redescendions pour regarder le train passer. La souplesse et la rapidité du mouvement donne presque l'impression de le sentir dans sa propre nuque. Ce type de mouvement est également repérable quand Christina regarde depuis un côté de la route la gare de triage qui se situe de l'autre côté : la caméra regarde à droite, puis tout droit, et nous avons alors l'impression d'évaluer la distance, le danger, la possibilité de traverser. Dernier exemple, quelques plans plus tard : Christina range son sac. En filmant de si près les mains de Christina quand elle lui détaille le contenu de son sac, Arno Bitschy nous invite à partager le moment de cette découverte et par conséquent une partie de l'intimité de la jeune femme.

MISE EN SCÈNE ET POINT DE VUE

LA PLACE DU RÉALISATEUR, ENTRE EFFACEMENT ET INTERVENTION

Le point de vue du cinéaste est assumé. Très discrètement d'abord : si le spectateur comprend que c'est à Arno que Christina montre le contenu de son sac, il n'y a pas vraiment d'interaction entre eux, et on aperçoit seulement vers la fin de la partie qui lui est consacrée un rapide regard caméra. Petit à petit, Arno Bitschy intervient davantage, il questionne Karen : « Qu'est-ce que ça t'a appris sur toi, d'être dans les trains ? », puis propose son point de vue sur Ivy : « Tu essaies de guérir le monde, c'est ça ? » Cette progression nous amène progressivement jusqu'à la dernière séquence dans laquelle le spectateur est amené à faire corps avec Ivy et Arno.

Mais ce processus n'a pas été évident : au départ, « Arno Bitschy ne voulait pas de sa « grosse voix d'ours » dans le film. Moi, au contraire, raconte Catherine Rascon, je trouvais que cette voix posant des questions à des femmes, c'était profondément émouvant. Il y avait dans cette voix, exogène, quelque chose qui relevait de la curiosité absolue. C'est entre autres par sa

voix qu'apparaît sa gourmandise pour les moments partagés. Sa subjectivité doit exister : c'est lui et personne d'autre qui réalise ce film, et cette subjectivité justifie la dernière scène dans laquelle il saute dans le train avec Ivy. »

UNE IMAGE DE LA SENSATION

Beaucoup de séquences ont pour but de rendre compte d'une atmosphère – l'attente –, d'une émotion – la liberté –, d'une sensation – l'adrénaline. La vie au grand air féconde les sens.

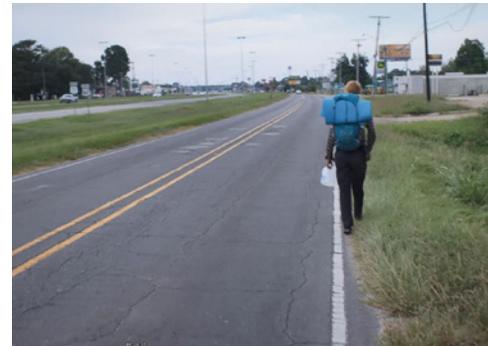
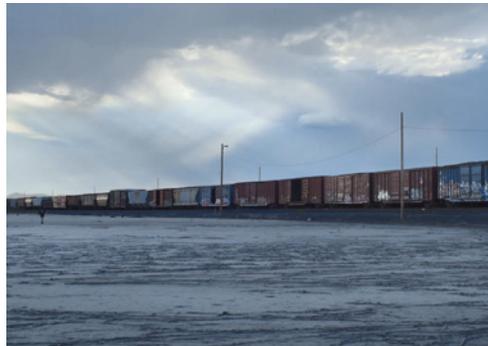
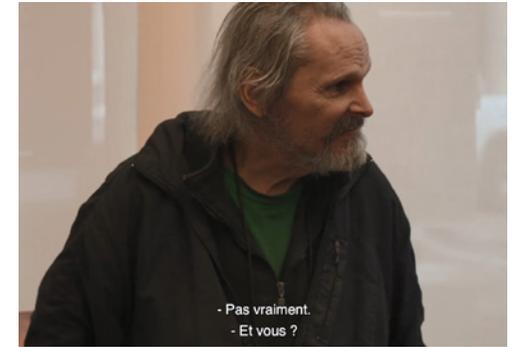
« Quand j'ai commencé à voyager », confie Karen, « pour la première fois j'ai commencé à être heureuse, presque tout le temps. » C'est la nuit. Sur son visage, une lueur, celle du feu de bois qu'elle a allumé. Un tout petit feu, fragile, qu'elle nourrit patiemment, de brindilles, d'herbes sèches. Dans le plan suivant, toujours de nuit, sur un train nous traversons une banlieue endormie, une de ces banlieues tristes et monotones dans laquelle elle a grandi. Dans ces maisons aux rideaux fermés, aucun feu ne brûle. Pour seule lumière, celle des nombreux réverbères, publics et individuels, qui écrasent la rue et les devantures des maisons de leur

lumière froide et crue. Ces lumières s'opposent à la lumière chaude et palpitante du feu. Retour de Karen à l'image : elle dort à l'air libre, cheveux au vent.

Arno Bitschy alterne des plans serrés dans lesquels il filme les détails des corps (peau, cheveux emmêlés, tatouages et slogans, vêtements rapiécés) et qui permettent d'approcher les personnages au plus près de leur intimité, et des plans larges qui placent les personnages au cœur des décors qu'ils traversent et du monde dans lequel ils vivent.

Lorsque Christina se rappelle un soudeur qu'elle a aperçu une nuit et dont l'image a déclenché sa propre vocation, l'image des wagons qui défilent en gros plans sous nos yeux devient abstraite. Les couleurs représentent les « gerbes d'étincelles », la vitesse devient l'empreinte intemporelle. « Ça n'a duré que quelques secondes mais cette image m'est restée pendant des années » : les wagons, qui pourraient symboliser les années, laissent en défilant entrevoir régulièrement et très rapidement les rails, qui évoquent peut-être les secondes.

MISE EN SCÈNE ET POINT DE VUE



ÉTUDE DES PERSONNAGES

TROIS MOUVEMENTS

De manière générale, les femmes du film, même les personnages secondaires, se répondent à travers les séquences. La monteuse l'indique par exemple en créant l'enchaînement suivant : une femme, qui apparaît dans la séquence du concert et ne croise pas le chemin de Karen, regarde passer un train et montre un wagon du doigt. Par ce geste, elle invite le spectateur à suivre le personnage qu'elle désigne. Cut. Séquence suivante : Karen. Ces femmes ont un lieu commun, partagent cet exercice de la liberté.

« Mon film sera construit autour de ces trois destins qui se succèdent et se répondent, au fil de leurs pérégrinations », prévoit le documentariste. Le film donne l'impression globale qu'il est découpé en trois parties, une par femme. C'est vrai pour Christina

qui, dans une sorte de prologue, une évocation, sur le ton de la confiance, du murmure, initie le spectateur aux voyages géographiques et intérieurs qu'il va partager. Elle n'a pas le temps de nous devenir familière. Bien qu'on la suive très peu de temps, c'est elle qui introduit d'emblée les motifs du film : trains de marchandises, triages, grands espaces, rusticité... ; les émotions des personnages : liberté, solitude, étirement du temps... ; les questionnements qui les agitent : injonctions sociales et émancipation, conformisme et bifurcation, normalité et marginalité, sédentarité et nomadisme, acceptation de l'inconfort intrinsèque à la vie, voire nécessité de l'inconfort pour passionner la vie.

Le montage alterné des séquences entre Karen et Ivy met en regard les raisons qui ont poussé ces trois femmes à sauter clandestinement dans des trains, leurs manières de

voyager, d'être femme, les questions et les enjeux qui les travaillent. Qui se rejoignent, s'éloignent, se reconnaissent... L'écueil aurait été de faire une portraitisation croisée, systématique, point par point, thème par thème, qui se serait approchée du reportage télévisuel. Pour éviter cela, il a fallu garder une part de secret, notamment « rendre la rencontre mystérieuse », explique Catherine Rascon.

Elles sont chacune une image de l'Amérique et des nombreuses problématiques qui traversent son histoire passée et contemporaine, comme l'immigration (les contours de la Thaïlande sont tatoués sur la cuisse de Christina, Karen est d'origine asiatique également), la lutte des classes (Karen vient de la Floride qu'on montre au cinéma et Ivy de la Floride ignorée par Hollywood, Ivy se bat contre la gentrification d'une ville devenue la plus chère des États-Unis).



ÉTUDE DES PERSONNAGES

SIMILITUDES

Christina confie que si elle n'avait pas sauté dans des trains elle ne sait pas où elle serait aujourd'hui, Karen révèle une tentative de suicide, Ivy raconte que c'est la pratique artistique qui lui a permis de rester en vie (« keep me here on earth »). Pour Ivy, Christina et Karen, l'expérience a cela de commun qu'elle s'est révélée salvatrice : sauter dans les trains leur a permis de se construire, d'avancer vers une conscience plus forte de ce qu'elles voulaient vivre. Lorsque Karen veut « dégager un accès » pour accéder au train, c'est à entendre au sens propre comme au figuré. Prendre le train est aussi une fuite : « on dirait que tout le monde [...] fuit quelque chose », chante Ivy, qui a fugué. « Vers quoi courons-nous ? », poursuit-elle. En prenant des trains, ces femmes courent entre autres vers l'inconnu, et c'est cela qui rend également l'expérience si forte. Cet inconnu est figuré dans le dernier plan du film par l'entrée dans un tunnel : avec Ivy et Arno, nous plongeons littéralement dans le noir.

Si adulte, Ivy semble proche de sa mère, elle commente ainsi des photos de famille : « ma mère et moi [...] on dirait qu'elle va me jeter par-dessus bord. [...] Là c'est ma mère et moi, et

mon père, [...], les parents qui exhibent le bébé. » Au vu de ces paroles, on se dit que la relation qu'il nous est donné de voir aujourd'hui n'a pas toujours été aussi complice. D'autant que plus loin dans le film, sa mère raconte : « C'est amusant, les gens viennent me voir et me disent : « Merci de nous avoir donné Ivy ! Bravo pour votre travail ! » Je réponds qu'en vérité, si elle n'avait pas fugué, elle ne serait pas telle qu'elle est. » Emouvantes paroles d'une mère qui reconnaît à ce point l'altérité, la liberté, l'émancipation de sa progéniture. On repense alors à la mère de Karen qui a avoué à sa fille à plusieurs reprises qu'être mère au foyer avait gâché sa vie. Il y a dans

les vies effleurées de ces mères une porte ouverte sur la longue histoire, encore en cours, de l'émancipation des femmes, de génération en génération.

Ce n'est pas par hasard que ce wagon a été choisi, parmi des dizaines d'autres, au montage : la première signification du verbe *deliver* est *livrer, distribuer* mais également, au sens figuré, *tenir sa promesse*. Et *to deliver somebody* signifie *donner naissance* ou *sauver*. Différents sens qui peuvent mettre le spectateur sur des pistes de réflexion : ces femmes n'ont-elles pas eu une seconde naissance, ou n'ont-elles pas été sauvées par les trains ?



ÉTUDE DES PERSONNAGES

DIVERGENCES

En regardant ces expériences hors du commun, on ne peut s'empêcher de relever un certain héritage dans les parcours d'Ivy et Karen – sur les origines sociales et le contexte familial de Christina, nous ne savons rien. Ivy vient d'un milieu populaire : sa mère a élevé seule ses trois filles et « s'est démenée pour subvenir à leurs besoins ». Ivy ne parle pas à la première personne du singulier mais dit « on » et « nous ». Quand elle parle de ses souvenirs et montre des photos de l'époque où elle prenait des trains, elle est toujours entourée. Pour la première fois de sa vie, raconte-t-elle, elle a eu « l'impression de ne pas être seule au monde ». Dans son champ lexical, on retrouve le partage, la communauté, la pratique artistique collec-

tive, le militantisme. Cette expérience l'a amenée à « envisager un monde différent, dans lequel elle aimerait vivre ». De la même manière que sa mère s'est débattue pour subvenir aux besoins de ses filles, Ivy se bat pour sa ville et les plus fragiles.

De son côté, Karen parle à la première personne du singulier. Elle témoigne de son expérience autrement : « Avant, le silence et la solitude me pesaient, mais après avoir pas mal voyagé seule, j'y ai trouvé du réconfort. [...] Je chéris l'amie que je suis devenue pour moi-même, [...] la seule personne à qui me fier dans cette foule d'inconnus. » Son expérience de la route est introspective. Elle voyage seule et ne cherche pas la rencontre. Pourtant, elle confie s'être « toujours sentie seule », désirer « un groupe d'amis proches » et « créer

des liens ». Alors qu'elle prononce ces paroles, à l'image défilent des images de lieux déserts, impersonnels, où la mécanique l'a emporté sur l'humain – lieux auxquels ressemblera son environnement professionnel si elle devient hôtesses de l'air, semble nous dire le film.

Mais si le désir de foyer de Karen, dont le domicile parental ne semble pas répondre à la fonction d'un « lieu où l'on peut rester chez soi si l'on en a envie », paraît loin des combats d'Ivy, si l'expérience prend pour l'une et l'autre une forme et un sens différents, toutes en ont tiré une force et une sérénité. C'est là le sens de l'enchaînement entre la séquence d'Ivy en séance d'acupuncture et celle où Karen confie être devenue une amie pour elle-même.



ÉTUDE DES PERSONNAGES

LE TRAIN, QUATRIÈME PERSONNAGE DU FILM

« Les films sont plus harmonieux que la vie Alphonse, il n'y a pas d'embouteillage dans les films, il n'y a pas de temps mort. Les films avancent comme des trains, tu comprends ? Comme des trains dans la nuit.¹ » N'est-ce pas aussi pour vivre une sorte d'exultation quotidienne, illusion à laquelle fait croire le cinéma, que ces femmes prennent le train ?

Le cinéma et le train, c'est une longue histoire. D'abord techniquement puisque le train est une métaphore de la machine cinéma : les wagons défilent comme les photogrammes de la pellicule. Le train devient une machine physique et mentale qui renvoie aux dispositifs de prise de vue et de montage et à la salle de cinéma.

Et puis le train apparaît dès les prémices du cinéma : présent dans l'un des premiers films réalisés par les

frères Lumière, *L'Arrivée d'un train en gare de La Ciotat*, il devient un motif fondamental de l'un des premiers genres de cinéma à se développer : le western ; *L'Attaque du Grand Rapide*, le premier western, est réalisé en 1903. Le train fera une grande carrière au cinéma, d'Alfred Hitchcock à Wes Anderson, en passant par des dizaines de réalisateurs et réalisatrices qu'il a inspirés.

Le train est également un outil de passage d'un monde à l'autre, du réel à l'imaginaire. « J'aime beaucoup les trains, raconte Jim Jarmusch, cinéaste du déplacement, de la déambulation, de l'errance, de la quête. Tout spécialement le son des trains, quand ils passent la nuit, au loin, quand tout est calme. Quand j'étais enfant, il y avait un train qui passait, pas très près de chez moi, à un ou deux kilomètres, mais la nuit je l'entendais passer et c'était toujours comme si mon imagination sautait dedans et partait avec. Tout cela me semblait

être une aventure. J'avais vu dans les films ces types qui sautent dans les trains en marche, et il fallait que je le fasse, aussi. En plus, non seulement au sens propre mais aussi au sens figuré, le train porte votre imagination, vos émotions. » Christina, elle, raconte : « À chaque fois que je vois un train, à chaque fois que j'entends un train siffler ou que je vois un train siffler, je me vois sauter dedans. »

Le train est le cœur de leur transformation. C'est un train générique, emblématique. Pour faire exister l'idée du train, la monteuse a travaillé à désincarner le train, à le détacher de sa réalité factuelle, de manière à ce que les trains vus dans le film ne représentent pas un train en particulier. Pour cela, il fallait qu'il y ait un nombre de trains important.

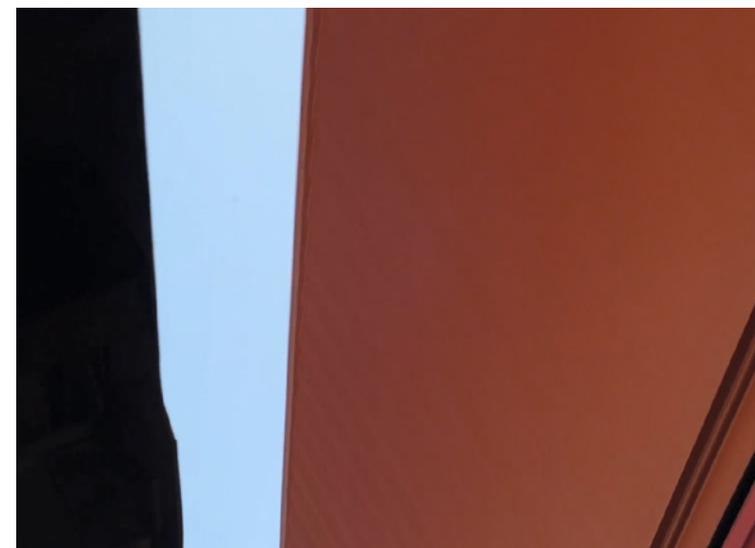
La manière dont est filmée Christina montre combien l'expérience est physique : étendue sur le train qu'elle qualifie de « monstre d'acier », elle absorbe les secousses et le bruit.

¹La Nuit américaine, François Truffaut, 1973

ÉTUDE DES PERSONNAGES

C'est aussi une sorte d'animal qui n'est pas sans dangers pour les voyageuses, comme nous le verrons plus précisément ensuite, même si cet aspect du voyage est peu évoqué. Et une créature fantastique qui emporte les jeunes femmes vers des nouvelles contrées, des frontières à dépasser, des territoires de soi-même à conquérir.

La bande-son renforce l'existence autonome du train et lui donne une dimension physique. Elle rend compte du bruit permanent, éprouvant. Dans la scène suivante, la brutalité du son est redoublée par celle de l'image : échelle et angle de plan, vitesse de l'image.



Mais le son, sur la durée, doit être supportable pour le spectateur. Bande-son et musique participent à faire du train un motif poétique, enivrant, comme le décrivent Jarmusch et Christina. L'équipe son a créé un décor sonore qui fait que le train habite en permanence l'oreille du spectateur, mais parfois si légèrement qu'il travaille le spectateur comme il travaille Christina, Karen et Ivy.

BANDE-SON

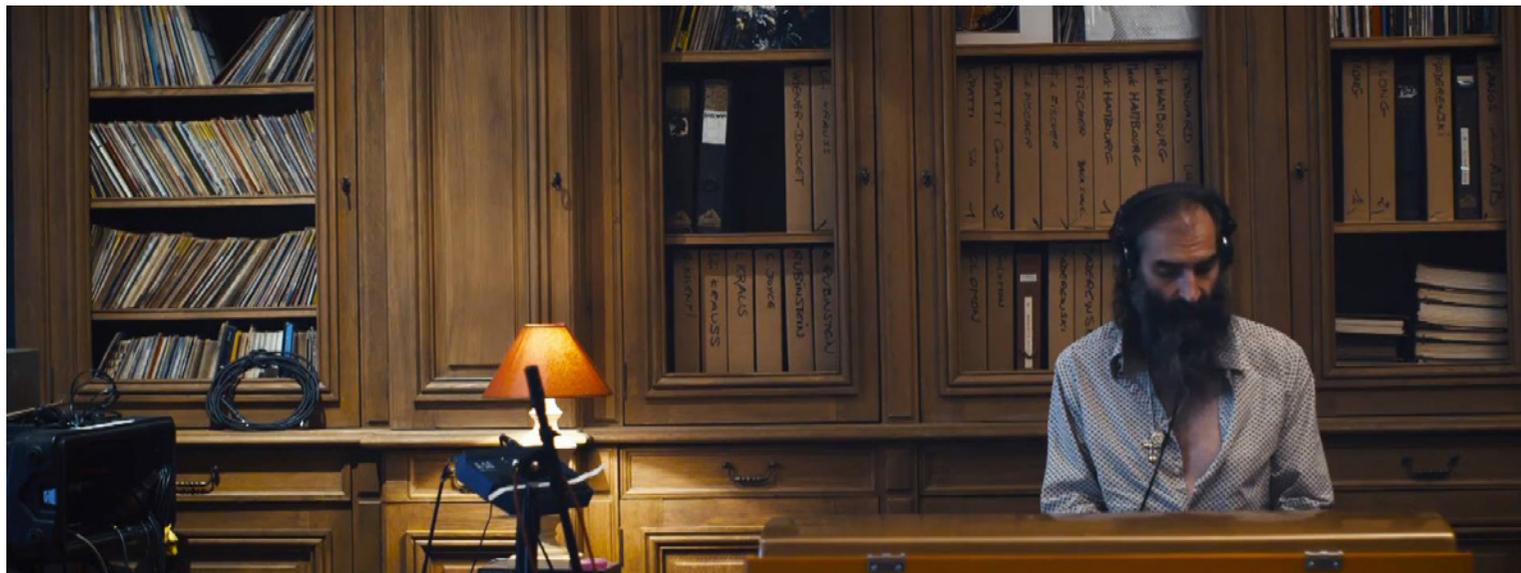
UN BRUITAGE POUR FAIRE EXISTER LE TRAIN

La bande-son a été reconstituée après le tournage car le bruit du train est bien sûr très fort. Pour des raisons de coproduction, la postproduction du son a été faite en Finlande : montage son, bruitage, mixage. Heikki Kossi, principal collaborateur dans l'équipe finlandaise, est avant tout bruiteur. Il a ajouté de nombreux bruits et a fait un gros travail de design sonore. Prenons l'exemple de la séquence dans laquelle Karen se faufile de nuit entre les wagons dans un triage : en plus

de la musique, l'ambiance nocturne est colorée par des résonances de grincements, de crissements, de claquements, alors que les trains sont à l'arrêt et que l'endroit est désert. On peut faire la même analyse de la séquence dans laquelle Karen discute avec un hobo : le bruit du train qui passe n'est pas naturel, il a été recomposé. Grâce à ces bruits aux basses souvent puissantes, dans la salle de cinéma le spectateur est pris par la dimension physique du train. Le son participe aussi de la poésie du film. Par exemple, dans la séquence où Karen dort dehors à bord d'un train,

le son du vent est poétique parce qu'il devient symbolique.

Du point de vue du réalisateur, le son est en partie une déception : il aurait aimé un film au son plus brut, plus rêche, qui malmène davantage le spectateur, comme le sont les voyageuses. Mais, reconnaît-il, « j'ai réalisé une bonne partie du tournage tout seul avec un micro caméra, donc le son était pauvre. Il fallait par conséquent l'enrichir. Heikki et son équipe ont recréé les bruits et ont donné ainsi davantage de profondeur au son. Par contre, j'ai posé mes limites pour que cela ne sonne pas faux. »



Warren Ellis, le compositeur de la musique du film.

BANDE-SON

UNE MUSIQUE IMPRESSIONNISTE

Le réalisateur a souhaité travailler avec Warren Ellis car il trouvait que ce compositeur pouvait avoir à la fois « une approche bruitiste du son et une musicalité douce et calme avec un fort pouvoir évocateur ». Warren Ellis a travaillé à partir de quelques mots envoyés par le réalisateur, ce qui lui a permis de ne pas être bloqué par des indications trop rigides. Il a composé la plupart des morceaux dans des trains et des métros, pour être lui-même en mouvement quand il composait.

C'est bien ce que le spectateur retrouve dans le film : parfois une musique assez douce accompagne, nappe ces personnages un peu flottants, parfois une musique plus éclatante intègre des bruits pour faire vivre le train de marchandises, machine possédant sa musicalité propre.

« Au début », se souvient Arno Bitschy, « Warren Ellis m'a dit qu'il ne voulait pas avoir d'images et m'a de-

mandé de lui donner des mots, des sensations, des émotions. Des mots comme peur, joie, liberté... Il voulait des choses abstraites pour commencer à travailler sur la musique, alors je lui ai envoyé des sons de trains pour qu'il s'imprègne de la musicalité du bruit du train. » Warren Ellis explique : « Je crois que le problème, aujourd'hui, c'est que la musique est, pourrait-on dire, comme de la colle. S'il y a un problème dans une scène, on va « coller » de la musique triste, pour mieux faire comprendre l'émotion au spectateur. C'est le système américain mais, avec ce procédé, on peut être sûr que la plupart des musiques sont oubliées tout de suite. »

La musique est posée par petites touches sur le film, sa présence est rare et précise : une petite dizaine de morceaux ont été composés pour ce film. La musique a pour rôle de souligner les émotions suscitées par le voyage, sans être redondante, en restant sobre. Ainsi elle laisse le spectateur relativement libre : « il était clair

qu'Arno ne voulait pas une musique qui aurait été émotionnelle, qui aurait changé l'image, voire même le sentiment », explique le compositeur. L'émotion doit venir des femmes.

Ces morceaux accompagnent souvent un mouvement, motif sur lequel nous reviendrons dans une partie ultérieure : la musique est présente dans les génériques de début et de fin – deux séquences où les personnages partent de leur lieu de vie et de travail pour un voyage en train –, et dans d'autres séquences où les personnages sont en mouvement mais sur d'autres moyens de transport : Ivy sur son vélo, Karen sur son skate. Elle se déploie par exemple pendant le premier voyage du spectateur, avec Christina : la musique est à la fois mystérieuse et envoûtante, tout en créant une tension, une certaine nervosité qui correspond à l'adrénaline dont nous parle Ivy. La musique s'élance dans les vastes plaines, puis se déploie au-dessus des forêts embrumées.

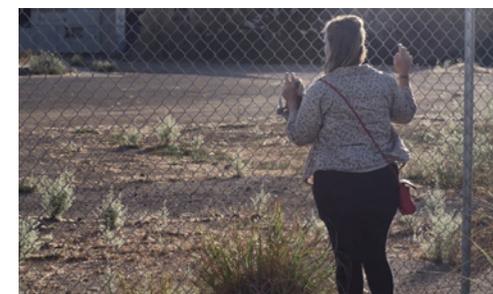
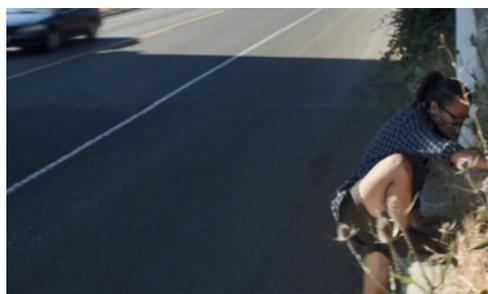
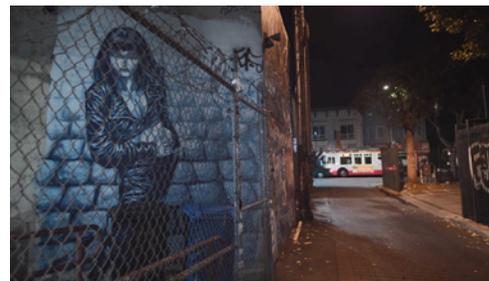
LIBRES !

Le film devait initialement s'appeler *Libres !*, car son thème principal, c'est la liberté. La traduction littérale du titre final est « Ce train que je chevauche », formule très visuelle qui renvoie à une position physique active, voire féministe si l'on pense au fait que les femmes n'ont pas toujours eu le droit de monter à cheval à califourchon. Dans le dossier envoyé à la chaîne Arte, qui coproduira le film, Arno Bitschy témoigne : « Une fois la violence du voyage acceptée, alors le temps s'étire et se dissout pour laisser place à une impressionnante sensa-

tion de liberté, totalement addictive. En découvrant cette vie et en filmant ces femmes, je me questionne : dans ce pays malade de son obsession de la virilité, une des formes ultimes de libération est peut-être d'embrasser cette vie radicale ? Tout quitter, tout refuser de cette société ultra-conformiste ? Je m'interroge sur le fantasme de liberté de ce pays, ce fameux étendard, ces grands espaces où tout est possible, ces destins qui se forgent à la force de leur seule volonté... Je questionne ces stéréotypes dont j'ai été abreuvé depuis le plus jeune âge, ce cinéma américain qui a façonné

ma manière de voir le monde, et plus tard de le filmer, moi natif de Saint-Étienne, petite ville de la Loire. Je suis celui qui débarque du vieux continent avec ses fantasmes et ses espoirs déçus. Le rêve américain n'a jamais existé que dans le regard de ceux qui arrivent dans ce pays. »

Dans les films avec des personnages de hobos, comme *L'Épouvantail* (Jerry Schatzberg, 1973 ; visuel 1), le grillage est un motif récurrent. Il est également très présent dans *This Train I Ride*, entravant l'accès à un train, ou comme emprisonnant une femme peinte sur un mur.



MOTIFS

Si le mot n'est jamais prononcé par ces femmes, c'est bien de féminisme² dont il est ici question. Le réalisateur le pose d'emblée comme un thème central en ouvrant le film par ces paroles de Christina, en train de se rouler une cigarette – au début du XX^e siècle, et encore aujourd'hui dans certains milieux, la cigarette est signe d'émancipation pour la femme, encore plus les cigarettes roulées – : « On m'a toujours dit : « Tu ne peux pas être une soudeuse, parce que tu es une fille. » Ou que je ne pouvais pas prendre le train ou voyager seule parce que j'étais une fille. » Pour appuyer ces

paroles, le plan suivant est celui d'un wagon sur lequel figure cette inscription : « war high » (initialement « warning high cube », mais tronquée pour en faire un slogan), dont la traduction littérale pourrait être « de haute guerre ». C'est bien un combat que Christina, et bien d'autres, doivent mener pour réaliser leurs désirs.

L'aventure est, encore aujourd'hui, un univers plus masculin que féminin : le roman d'aventure reste plus lu par les garçons et les hommes, les écrivains voyageurs sont des hommes, l'aventure sexuelle est valorisée chez les hommes...

Le thème de l'autonomie revient à plusieurs reprises : Christina déclare qu'elle n'a « pas besoin qu'on résolve ses problèmes, pas besoin d'être sauvée ». Karen, quant à elle, fait une découverte : « je suis la seule personne à qui me fier dans cette foule d'inconnus qui croisent mon chemin, la seule voix que je veux écouter au milieu du bruit. »

Dans l'avant-dernier plan du film, les mains d'Ivy tiennent solidement un garde-corps du train dans lequel elle a sauté : elle est à la barre, elle se gouverne, souveraine de sa vie.



²Le féminisme a pour but de promouvoir et d'atteindre l'égalité politique, économique, culturelle, sociale et juridique entre les femmes et les hommes.

LA SOLITUDE OU LA COMMUNAUTÉ

La séquence du concert fait exister un monde chaleureux. « Elle existe pour aller contre des personnages caricaturaux, c'est-à-dire simplifiés et emblématiques, explique Catherine Rascon. Pour indiquer qu'autour de ces femmes il y a un monde, donc d'autres personnes, et des rencontres. Les tags, par exemple, sont les marques du passage d'autres gens, d'une société. » À partir de ces images, on imagine, et c'est ce dont témoigne Ivy, qu'on peut aussi prendre le train ensemble. Ce lieu, et ce milieu, est un point d'ancrage, et un univers. « C'est aussi faire exister, poursuit-elle, l'émotion toute particulière que suscite l'autel des morts, à celles et ceux qui sont tombés, sur les rails ou ailleurs, auquel cas souvent par overdose. C'est entre autres l'image de la mort, mais une mort festive, à l'image des fêtes mexicaines. Les images d'Arno étaient très belles, et il y avait là comme un conte, un peu macabre mais un conte. »

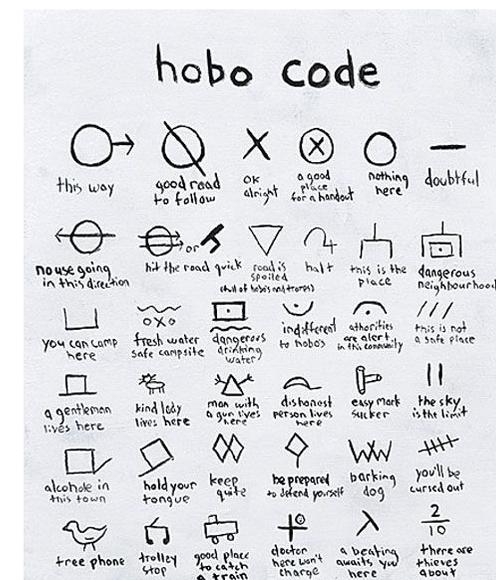
Cette séquence permet de montrer que ces personnes sont marginales mais ont une vie sociale. La marginalité, ici comme sur les trains, se vit au plein air : on chante autour d'un feu, on boit, on en repart au petit matin. « Il existe près des écluses / Un bas quartier de bohémiens / Dont la belle jeunesse s'use / À démêler le tien du mien / En bande on s'y rend en voiture, / Ordinairement au mois d'août, / Ils disent la bonne aventure / Pour des piments et du vin doux. /

On passe la nuit claire à boire / On danse en frappant dans ses mains, / On n'a pas le temps de le croire / Il fait grand jour et c'est demain. / On revient d'une seule traite / Gais, sans un sou, vaguement gris [...] »³

Cette communauté a un système de signes qui lui est propre. Christina, quand elle montre ce que contient son sac de voyage, commente ainsi le marqueur : « la carte de crédit du hobo ».

Ces signes, Jack London en donne une traduction assez co-

casse : « Sur le château d'eau de la gare de San-Marcial, au Nouveau-Mexique, l'avis suivant était inscrit : 1- Grand-rue, assez bonne ; 2- Taureaux⁴, pas hostiles ; 3- Dépôt de locomotives, bon pour roupille ; 4- Trains allant vers le Nord, pas bons ; 5- Habitants, pas bons ; 6- Restaurants bons seulement pour cuisiniers ; 7- Buffet, bon seulement pour travail de nuit.⁵»



³« L'Étrangère » in: *Le Roman inachevé*, Louis Aragon, 1956

⁴Policiers en argot hobo.

⁵*La Route : Les Vagabonds du rail*, Jack London, 1907

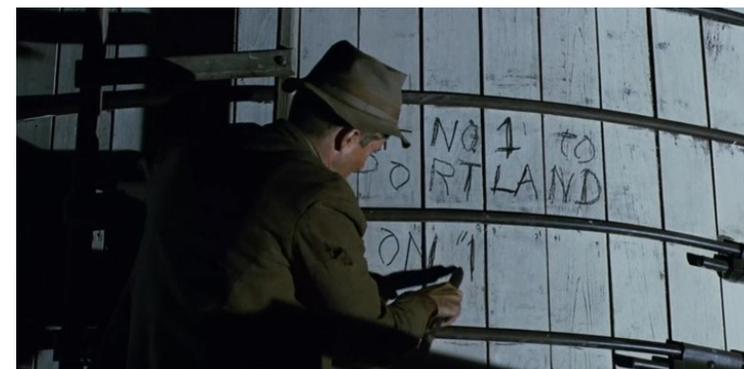
MOTIFS

En plus de ces codes, les lieux fréquentés par les hobos, et notamment les anciens châteaux d'eau qui bordent les voies ferrées car elles servaient à alimenter en eau les anciennes locomotives à vapeur, sont souvent ornés de multiples inscriptions qui témoignent du passage des uns ou des autres.

« Les châteaux d'eau, raconte encore Jack London, servent d'annuaires aux

vagabonds. Ce n'est pas uniquement pour distraire leurs loisirs qu'ils gravent ainsi leurs noms, la date de leur passage et leur itinéraire. À maintes reprises j'ai croisé des trimardeurs qui me pressaient de leur dire si je n'avais pas vu quelque part tel ou tel de leur camarade, ou leurs monicas⁶. Plus d'une fois j'ai pu leur indiquer une monica de date récente, le réservoir d'eau et la direction vers laquelle leur copain se rendait. Heureux de possé-

der ces renseignements, ils filaient à la poursuite des autres hobos. J'en ai connu certains qui, pour rejoindre un ami, le pourchassaient d'un bout à l'autre du pays sans se lasser.⁷» Dans *L'Empereur du Nord* (Robert Aldrich, 1973), ces signes ont un rôle extrêmement important puisqu'ils seront le témoin de la réussite d'un hobo à emprunter une ligne réputée imprenable à cause d'un chef de convoi qui tue volontiers ceux qui s'y risquent.



L'Empereur du Nord (Emperor Of The North Pole), Robert Aldrich, 1973



⁶Les monicas sont les « noms-de-rail » dont les vagabonds s'affublent entre eux.

⁷*La Route : Les Vagabonds du rail*, Jack London, 1907

MOTIFS

Karen est reliée à cette séquence par le feu, et c'est la musique punk et le concert qui font le lien avec Ivy qui, quand elle apparaît pour la première fois, est en train de chanter chez un disquaire. C'est dans cette communauté qu'Ivy s'est construite. Karen

et Christina, elles, sont plus solitaires. Karen regarde la foule de loin, par exemple en train de se baigner dans une rivière, ou la fend sur son skate-board. La solitude les aide à se construire hors des normes. Christina témoigne : « Je suis seule avec la na-

ture et le train, sans avoir besoin de changer ma façon d'être à cause des gens autour de moi. » La liberté passe aussi sûrement par le fait qu'elles ne soient pas en permanence confrontées à des miroirs et à la question de leur propre apparence.



UNE EXPÉRIENCE POTENTIELLEMENT DANGEREUSE

Commençons par un rapide regard en arrière. Lorsqu'on visionne des films avec des personnages de hobos, on tombe immédiatement sur des personnages de femmes travesties en hommes, qui se protègent ainsi du viol – depuis des siècles, les femmes se déguisent en hommes pour se protéger ou pour gagner en liberté, les exemples en littérature et au cinéma sont légion. C'est le cas, par exemple, dans *Beggars of Life* et de *Wild Boys of the Road* de William Wellman. Dans le premier, Nancy est démasquée et elle évite le viol de peu ; dans *Wild Boys of the Road*, l'une des filles qui ne s'est pas cachée sous des vêtements d'hommes est violée. Dans un film plus récent, *Wendy et Lucy* de la réalisatrice Kelly Reichardt, Wendy prend la route de

l'Alaska en voiture dans l'espoir de trouver un petit boulot. Dans la séquence finale, elle décide de partir en train car sa voiture est en panne ; elle semble se cacher sous sa capuche.

Ce thème du danger est présent dans *This Train I Ride*. Bien qu'il existe aussi pour les hommes (Josh, l'ancien colocataire d'Ivy, a été « poignardé à mort dans un wagon couvert »), il est appréhendé différemment par les femmes. À ce sujet, Christina a rédigé des règles de prudence très précises, qui vont de la ruse psychologique : « leur poser beaucoup de questions sur leurs copines », à la règle pratique : « ne pas dormir au même endroit », en passant par la reprise des codes de la masculinité : « élever la voix tout de suite ». On peut supposer que, comme Ivy et sa mère, elle a subi, en tout cas frôlé, des violences masculines.



Les Mendiants de la vie (Beggars of Life),
William A. Wellman, 1928



Wild Boys of the Road, William A. Wellman, 1933



Wendy et Lucy (Wendy and Lucy), Kelly Reichardt, 2008

MOTIFS

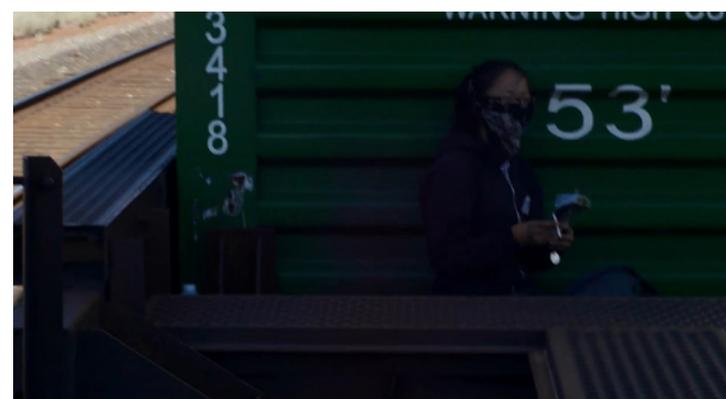
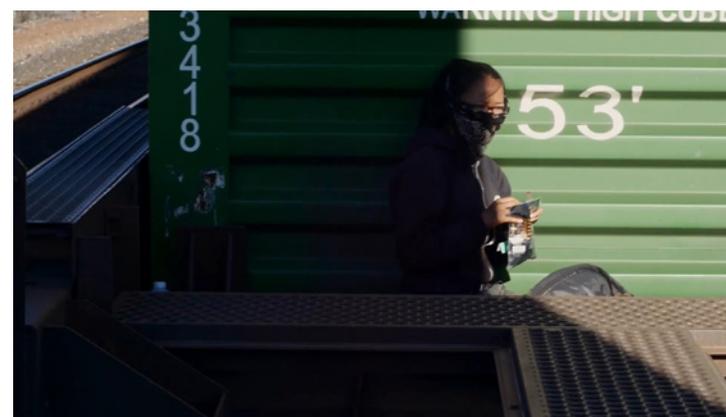
Dans le plan qui suit cette courte lecture de son carnet de notes, Christina est petit à petit cachée par l'ombre du train. Ce plan résonne avec la morale de la fable *Le Grillon* de Florian (1793) dans laquelle un grillon se lamente en comparant son sort à celui d'un superbe papillon paradant dans les airs, qui finit déchiré par des enfants : « Combien je vais aimer ma retraite profonde ! / Pour vivre heureux, vivons caché. » Remarquons que si, de face, le visage de Christina est caché par un foulard, de derrière elle présente un autre visage, tout aussi mystérieux. Protecteur car inquiétant ? On

pense à Roger Caillois qui avançait l'idée que certains insectes imitaient sur leur corps des formes pour éloigner leurs prédateurs⁸.

Le danger, c'est également les caméras de surveillance, les gardiens armés, les autres hobos, et surtout les trains : « tous tes sens doivent être en éveil », prévient Ivy. Mais dans cet avertissement, on sent aussi tout le plaisir de l'adrénaline : « jusqu'à ce que la mort nous sépare », s'est tatoué une jeune femme sur le haut du torse, « je sauterai dans des trains tant que j'en aurai la force, se promet Karen. [...] C'est comme une drogue ».



⁸Le Mimétisme animal, Roger Caillois, 1963



DÉCONSTRUIRE LE WESTERN

Nous sommes dans un monde de western, celui de l'Ouest sauvage. « L'un des thèmes fondamentaux dans le western », analyse Michel Boujut, « c'est le train de la dernière chance. Celui que le héros ou l'héroïne va prendre ou ne pas prendre, et qui peut-être transformera leur vie. Ne pas arriver à prendre le train est

souvent signe de mort. » Dans *This Train I Ride*, pas d'hommes qui descendent du train mais des femmes qui y montent. Ces femmes sont les nouveaux cowboys solitaires, elles viennent bousculer le monde de ces hommes virils, des Indiana Jones – Karen n'en a vus aucun –, l'ancien monde... *This Train I Ride* un film de vie.

Le western, c'est aussi le mythe des

grands espaces. Dans *This Train I Ride*, les paysages grandioses défilent sous nos yeux. Mais la manière dont ils sont filmés déconstruit leur rôle de *softpower* qu'ils ont habituellement dans le cinéma américain. *This Train I Ride* n'est pas l'illustration d'une traversée de l'Amérique : l'un des enjeux de *This Train I Ride* est de filmer des paysages d'une grande beauté, sans fabriquer de beau.



Il était une fois dans l'Ouest (C'era una volta il West), Sergio Leone, 1968

UN FILM DE MOUVEMENTS

Lorsqu'Arno Bitschy décide de faire ce film, il part deux semaines en repérages. « Ce fut une expérience unique, épuisante, effrayante, exaltante. Je me suis rendu compte à quel point ce choix de vie était radical. Faire partie de 10 000 tonnes de métal en mouvement pendant 24h ou même plusieurs jours, avec le bruit, le froid, les secousses. » Il comprend combien le mouvement est un motif important pour ces voyageuses : « tous mes personnages s'inscrivent dans un déplacement, ce sont des trajectoires en cours, un travelling permanent et sous toutes ses formes : train, autostop, vélo, skateboard, marche... En suivant le mouvement de leur corps, je raconte

leur monde. » Elles ne cessent de questionner leurs choix, leurs trajets. Le réalisateur suit souvent les protagonistes : il marche derrière Christina le long de la voie ferrée, derrière Karen sur le bord de la route, derrière Ivy et sa copine sur les hauteurs de San Francisco. Ce mouvement est également symbolique : ces femmes sont en mouvement, physiquement mais également intellectuellement.

Autre mouvement : celui qui conduit de l'expérience du train au choix d'un métier. C'est cette expérience qui a permis à Christina et Karen de savoir qu'elles voulaient devenir l'une soudeuse, l'autre hôtesse de l'air. Catherine Rascon explique comment a été pensée la construction de la première séquence : « Nous avons souhaité

monter le film avec le mouvement suivant : partir d'un ancrage, du sol, d'une ville d'Amérique, de quelque chose de froid. Commencer par l'idée de partir. » Partir de là où est le spectateur, à terre, puis embarquer.

Jusqu'à la toute fin du film, nous sommes soit hors du train, soit sur le train, mais jamais nous ne prenons le train. Catherine Rascon analyse : « Il y a là une sorte de suspense : on y est, on n'y est pas, mais comment arrive-t-on à y être ? C'est là que le cinéma du réel est le plus puissant : c'est l'expérience du cinéaste qui compte. » Lorsqu'enfin nous prenons le train avec Ivy et Arno, l'intensité du moment est dévoilée, le mouvement est accompli.



LA FIGURE DU HOBO

QUELQUES ÉLÉMENTS D'HISTOIRE

En 1873, lors de la Grande Dépression, plus de 3 millions de personnes se retrouvent au chômage. Les hobos sont des travailleurs migrants américains, des saisonniers qui voyageaient clandestinement sur les trains de marchandises. Ils représentent toute une époque pendant laquelle la classe ouvrière américaine est le produit de la pauvreté dans les grandes villes. Ils trouvaient des petits boulots en suivant le calendrier des saisons, en demandant sur les marchés si des fermiers avaient besoin d'aide dans les champs ou dans les entrepôts, en cherchant dans les petites annonces dans les journaux, en faisant du porte-à-porte. Ils fournissent une main-d'œuvre saisonnière dans l'agriculture, le découpage de la glace et l'abattage

des forêts mais travaillent surtout sur les chantiers de construction temporaires et en particulier ceux du chemin de fer. Le hobo est américain comme le cow-boy est américain ; il apparaît dans l'histoire de la frontière pour la même raison : on avait besoin de lui sur le marché du travail.

VAGABONDS DES TEMPS MODERNES

L'origine sociale du vagabond

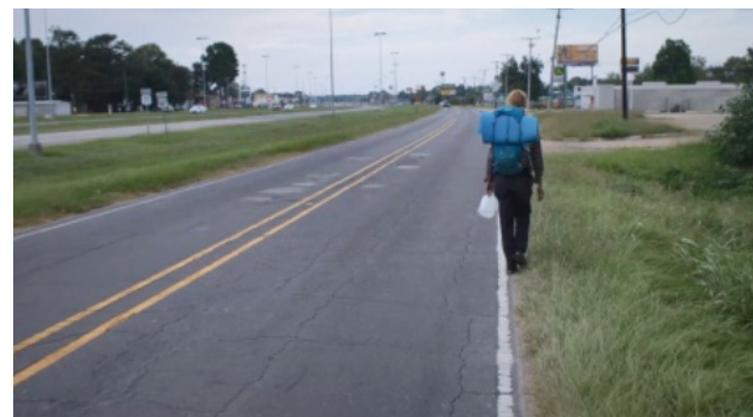
« C'était pas juste pour le côté glamour, témoigne Ivy, c'était par nécessité aussi. C'était pour l'aventure, mais c'était aussi faute de moyens. » Aujourd'hui, il existe encore des hobos qui sautent dans les trains par nécessité financière. Mais de nouvelles raisons de fuir la vie sédentaire ont jeté de nouvelles populations sur les

routes. Certains recherchent un nouveau style de vie, plus proche de la nature, d'autres fuient les conflits familiaux et les contraintes de la vie sédentaire.

Lors de la discussion entre Karen et un vagabond, on perçoit nettement l'ironie de l'homme : « Putain, ce que vous êtes propres, tous les deux ! Y a un routier, dans le coin ? » Peut-être que la remarque de Karen – « je n'aime pas trop prendre les trains poubelles » – confirme l'intuition de cet homme que Karen fait partie de ces vagabonds nouvelle génération qui sont sur la route sans nécessité financière, issus d'une classe bourgeoise qui s'ennuie, cherche peut-être l'aventure, et d'autres sensations fortes que celles que procurent les drogues. La moquerie de l'homme ne



Les Temps modernes (Modern Times), Charlie Chaplin, 1936



LA FIGURE DU HOBO

manque pas de faire son effet : Karen décline immédiatement son curriculum vitae de routarde.

Puis ils se rendent compte qu'ils ont tous deux passé du temps au Nouveau-Mexique, mais leur expérience s'avère fondamentalement différente : lui parle du fait qu'il est difficile d'y « gagner sa croûte » (« it's hard to make a dollar »), que « les gens sont durs » (« people are fucking hard »), elle réagit en expliquant que « c'est un état très pauvre ». Ils ne parlent pas depuis le même endroit.

Le montage fabrique cet aspect du personnage : c'est après cette séquence que vient le récit de ses origines sociales et des raisons qui l'ont poussée à voyager ainsi – la Floride du Sud, une banlieue étriquée, des

rapports détestables avec ses parents qui avaient tout et n'étaient pas heureux. Alors qu'elle parle de « pelouses manucurées » et de « grands parcs bien agencés », on la voit traverser un fossé, se bagarrer avec un grillage puis s'enfoncer dans un bois non entretenu, entre une route et une voie de chemin de fer. C'est là que, elle, découvre le bonheur.

Voyage et tourisme, nomadisme et sédentarité

Karen semble parfois se rapprocher davantage de la touriste que de la vagabonde : « j'adore sauter dans des trains, [...] c'est un voyage gratuit, j'aimerais bien le faire dans d'autres pays. » Cette conversation fait partie d'une série d'indices qui font que le

spectateur n'est pas complètement surpris lorsqu'il découvre que Karen, 20 ans, souhaite se marier et devenir hôtesse de l'air. Dans une « chic new guest room », elle décrit avec force détails la chic tenue de travail qui sera bientôt la sienne. Certains y verront une soif plus grande que tout de voyager. D'autres la verront se faire rattraper, inconsciemment, par son éducation et les valeurs de son milieu social. L'expérience de cette jeune femme, à peine sortie de l'adolescence, fait songer aux rites de passage, ainsi qu'à l'importance des voyages dans la formation des classes supérieures.

Le train, et tous ses noms magiques – l'Orient-Express, le Transsibérien, l'Indian Pacific... –, ouvre ses portes sur l'imaginaire du voyage, invite à la



LA FIGURE DU HOBO

⁹*La Prose du Transsibérien et de la petite Jehanne de France*, Blaise Cendrars, 1913

¹⁰Espace interchangeable où l'être humain reste anonyme. Il s'agit par exemple des moyens de transport, des grandes chaînes hôtelières, des supermarchés, des aires d'autoroute, mais aussi des camps de réfugiés. L'homme ne vit pas et ne s'approprie pas ces espaces, avec lesquels il a plutôt une relation de consommation.

¹¹Sherene Razack (2002). « Introduction: when place becomes race ». Dans Razack, Sherene (dir.) *Race, space and the law: unmapping a white settler society*. Toronto: Between the Lines Publishers, Toronto: Canadian Scholar Press Inc.

¹²Claude Grimal, *Waiting for a Train In*. *En attendant Nadeau*, 6 août 2016. Consulté sur www.en-attendant-nadeau.fr/2016/08/06/waiting-train-tully

¹³Ibid.

rêverie, à descendre dans une gare imprévue : « En ce temps-là j'étais en mon adolescence / J'avais à peine seize ans et je ne me souvenais déjà plus de mon enfance / J'étais à 16 000 lieues du lieu de ma naissance / J'étais à Moscou, dans la ville des mille et trois clochers et des sept gares / Et je n'avais pas assez des sept gares et des mille et trois tours / Car mon adolescence était si ardente et si folle / Que mon cœur tour à tour brûlait comme le temple d'Éphèse ou comme la Place Rouge de Moscou quand le soleil se couche.⁹» L'avion, c'est le tourisme de masse ; l'aéroport, c'est le non-lieu de Marc Augé¹⁰. L'enchaînement de ces deux plans, qui succède à l'annonce de Karen, est explicite.

Sherene Razack, universitaire féministe postcoloniale canadienne, fait l'hypothèse que dans nos sociétés sédentaires, la mobilité participe de la construction de l'identité : la pénétration dans un espace autre permettrait de prendre conscience de soi¹¹.

Le train aura réconcilié les trois femmes avec une vie sédentaire : « C'est à cause des trains que je suis soudeuse, témoigne Christina. C'est comme s'ils m'avaient réconciliée avec le fait de devoir travailler comme une personne normale, avec une

vie normale. » « Je veux me poser quelque part pour pouvoir créer des liens, explique quant à elle Karen. [...] Un foyer. »

Génération 2.0

À plusieurs reprises, Karen consulte son téléphone portable. Karen fait partie de cette nouvelle génération 2.0 qui se réapproprie la culture dite du hobo, qui possède la particularité d'être à la fois marginale et de bénéficier d'un très fort imaginaire. Les pratiques du traditionnel hobo ont été recyclées avec l'arrivée des nouvelles technologies et le grand nombre d'applications, de sites, de chats... Reddit a remplacé le bouche-à-oreille, WiFiFreeSpot les informe des lieux où ils peuvent se connecter, On-Track-On-Line leur offre un aperçu de la fréquence de passage des trains de marchandises, etc.

LE HOBO, ICÔNE DE LA CULTURE AMÉRICAINE

« Le hobo a fourni à la littérature, à la chanson, au cinéma, un personnage qui s'adapte à des esthétiques et des idéologies variées. Lié à la mythologie américaine du train, il est associé à la ferveur nationale concernant

l'espace, le mouvement et la liberté, mais aussi aux schémas imaginaires ambivalents qui accompagnent la figure du pauvre.¹²» Le romantisme du personnage du hobo lui ôte sa portée contestataire en même temps qu'il relègue les sans-abris contemporains au statut de victimes.

Dans la littérature

La figure du hobo se construit au tournant du XX^e siècle à travers une hybridation des écritures, au carrefour entre littérature, témoignage et sociologie. Le livre *Le Hobo* de Nels Anderson donne le coup d'envoi aux méthodes d'observation participante de l'école de Chicago dès 1923. « Hart Crane, Jack London, Carl Sandburg, Jack Kerouac, Ralph Ellison, Nelson Algren... ont donné au hoboing ses lettres de noblesse en publiant des textes inspirés de leur expérience personnelle sur le rail. À côté de ces œuvres de romanciers ou de poètes célèbres, toute une littérature de plus ou moins bonne qualité a été publiée à la fin du XIX^e siècle et dans les premières décennies du XX^e pour un public intéressé et troublé par cette frange marginale de la population, porteuse de tant de représentations contradictoires.¹³» Les écrivains de la Beat Generation, dont

LA FIGURE DU HOBO

Jack Kerouak, Allen Ginsberg et William Burroughs, en furent les plus célèbres représentants.

Dans la musique

Woody Guthrie, pionnier de la chanson engagée et du folk song moderne, héros du *protest-song* qui avait écrit sur sa guitare « cette machine tue les fascistes », chante la guerre, l'amour, la nature, le syndicalisme, l'injustice, le racisme, la révolte, l'errance, la société américaine. Une scène, décrite dans l'un des dossiers du film et qui n'a pas été retenue au montage car le personnage d'Enola n'a pas été conservé, montre que cette culture est toujours vivante chez les vagabonds.

Extrait du dossier CNC : exemple de séquence qui a été soit seulement imaginée, soit vécue mais non tournée, soit tournée mais non gardée au montage.

Enola tombe nez à nez avec une bande de hobos, comme elle. Ils font la manche, chantent de vieilles chansons folk avec un banjo avec un écriteau en carton qui dit : « braqueurs de banque au chômage, merci ». Elle va vers eux, l'accueil est chaleureux, le sentiment d'appartenir à une grande famille. Elle raconte son voyage, eux le leur. Cette rencontre semble lui faire du bien. La bande est habillée de tout et de rien, de vieux jeans recousus, des casquettes usées, des t-shirt déchirés, certains ont des tatouages sur le visage, d'autre sur les bras, les mains... Les gens passent, amusés, les billets d'un dollar s'accumulent dans un vieux chapeau. Ils boivent des bières, et partent en acheter encore plus avec l'argent du chapeau. Le groupe rigole, crie, exulte, l'ivresse les emporte, tantôt poétique, tantôt pathétique. Rigolant, brailant dans un grand chaos, ils se mettent à chanter en cœur un morceau de Woody Guthrie « This land is your land » :

*« Alors que je marchais, j'ai vu un signe ici,
Et ce signe disait : Défense d'entrer ;
Mais sur l'autre côté... ça ne disait rien.
Eh bien, ce côté a été fait pour toi et moi.*

*Sur les places de la ville, dans l'ombre du clocher
Près du bureau de l'aide sociale, je vois mon peuple
Et certains se plaignent, et certains se demandent
Si ce pays est encore fait pour toi et moi.*

*Personne de vivant, ne pourra m'arrêter
Alors que je marche sur l'autoroute de la liberté.
Personne de vivant ne me fera faire demi-tour,
Ce pays est fait pour toi et moi. »*

RÉFÉRENCES

FILMOGRAPHIE

The Hobo, Laurel et Hardy, 1917

Les Mendiants de la vie (Beggars of Life), William A. Wellman, 1928

Wild Boys of the Road, William A. Wellman, 1933

Wanda, Barbara Loden, 1970

Joe Hill, Bo Widerberg, 1971

Bertha Boxcar, Martin Scorsese, 1972

L'Épouvantail (Scarecrow), Jerry Schatzberg, 1973

L'Empereur du Nord (Emperor Of The North Pole), Robert Aldrich, 1973

En route pour la gloire (Bound for Glory), Hal Ashby, 1976

Les Moissons du ciel (Days of Heaven), Terrence Malick, 1978

Murs murs, Agnès Varda, 1982

Sans toit ni loi, Agnès Varda, 1985

Wendy et Lucy, Kelly Reichardt, 2008

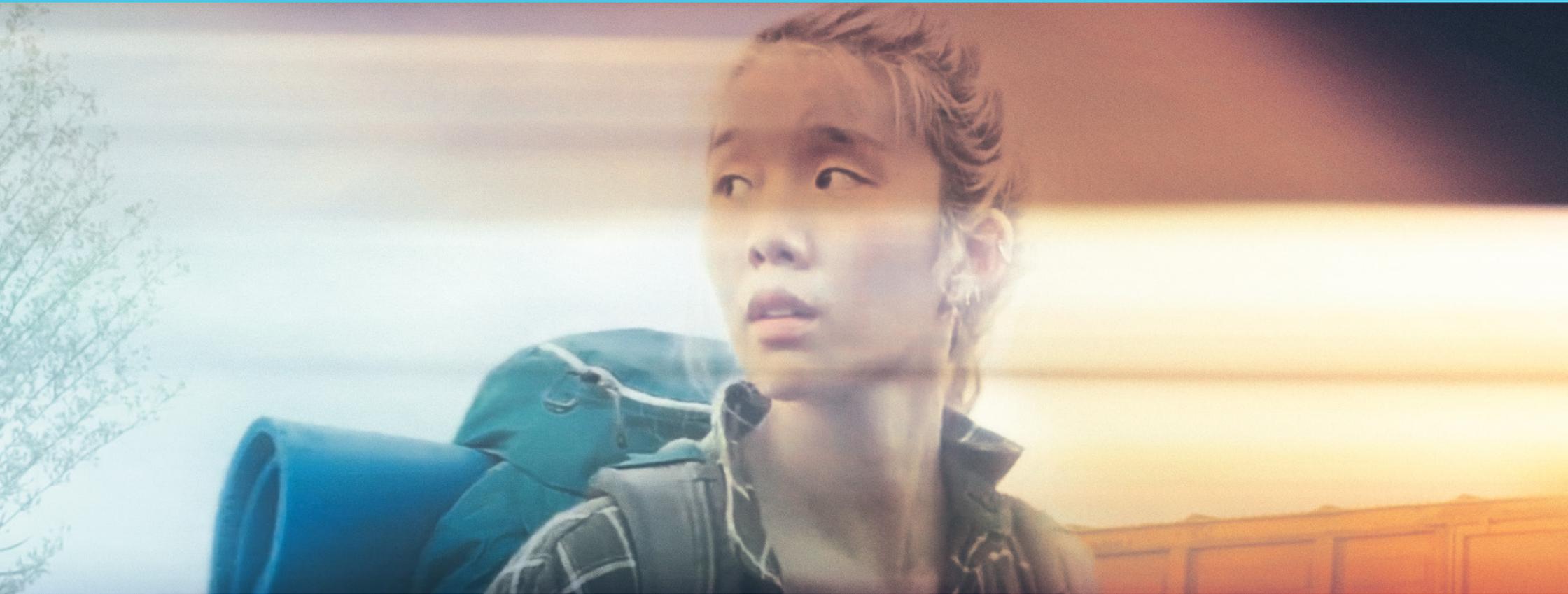
BIBLIOGRAPHIE

La Route : Les Vagabonds du rail, Jack London, 1907

Des souris et des hommes, John Steinbeck, 1937

Sur la route, Jack Kerouac, 1957

Au fil des rails, Ted Conover, 2001



**FESTIVAL
premiers plans
D'ANGERS**

