



HAL
open science

Discontinuités et ruptures : le rail trompeur

Pierre Arbus

► **To cite this version:**

| Pierre Arbus. Discontinuités et ruptures : le rail trompeur . CinémAction, 2012. hal-02279467

HAL Id: hal-02279467

<https://hal.science/hal-02279467>

Submitted on 5 Sep 2019

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

« Discontinuités et ruptures : le rail trompeur »

Par Pierre Arbus

Article publié dans la revue *Cinémaction*, « Le Train des cinéastes », n° 145, dir. Albert Montagne, Condé-Sur-Noireau : Ed. Charles Corlet, 2012, p. 25 à 29.

PLAN DE L'ARTICLE

Introduction

I. Le train au cinéma, ou la figure illusoire du *continuum*

- « Comme un train dans la nuit »
- Les réticences du cinéma
- L'analogie paradoxale

II. Un imaginaire de la rupture

- Le déni des territoires
- La menace du discontinu
- Le train : un temps court de l'histoire

III. Les stratégies de l'oubli, ou quand le train emporte mémoire et responsabilité, et le film avec lui.

- D'une rupture à l'autre
- Du flottage à l'oubli
- Le déni du trajet ou de l'itinéraire

Conclusion

Avec le XXe siècle s'ouvre une destinée commune entre le train et le cinéma. Deux inventions qui, même si elles ne sont pas contemporaines, emportent le voyageur hypothétique vers des scènes où on ne l'attend pas, dans un mouvement qui réussit à inscrire la durée, non plus comme un ennui, mais comme une aventure. Il se trame, entre le train et le cinéma, une relation fort riche d'occurrences. D'autres auront rappelé déjà l'épisode originel, sur lequel on ne reviendra pas, si ce n'est pour en préciser la teneur événementielle : le train filmé par la caméra des Lumières, s'arrête en gare de la Ciotat, et c'est bien cet arrêt progressif, cette représentation d'une inertie en cessation qui, paradoxalement, paraphe, dans l'imaginaire collectif, l'acte de naissance du cinéma. De là, le pressentiment d'analogie qui fonde l'avant-garde de ce lien, rythmique, esthétique, tragique, entre le film de cinéma et le mouvement hypnotique de la bielle qu'assure la continuité du rail. Pourtant, même si c'est bien sur le mode du *continuum* que train et cinéma s'allient, il ne faut en négliger les nombreux obstacles ou incidents venus briser, de film en film, la tranquille évidence de cette astreinte assidue. Le train comme métaphore du *continuum* ne tend-il pas ainsi à l'illusion, à une forme de persistance rétinienne, éloge masqué du discontinu visant à associer le film dans une stratégie de l'oubli, une négation des territoires banalisés de l'histoire et de la responsabilité ?

I. Le train au cinéma, ou la figure illusoire du *continuum*

1. « Comme un train dans la nuit... »

C'est François Truffaut qui l'a pensé : le cheminement inéluctable de la pellicule dans le projecteur, le claquement alternatif de la croix de malte, le son tendu du glissement des aciers, l'un l'autre se frottant, la pulsation et le balancement rythmés par la jonction des rails, c'est dans cet amalgame résolument moderne que s'installe la continuité du spectacle cinématographique. Continuité tragique, puisque le déroulement du film et son contenu restent immuables, quels que soient la singularité du public, ses réactions dans la salle, ou l'état de forme ou de méforme des acteurs... Ce sont là les termes de la fiabilité : comme pour le train, le risque de rupture est quasi inexistant sinon à titre accidentel : le film brûle ou casse, comme le train déraile. Mais jamais l'acteur n'oublie son texte, jamais il ne s'enlise dans les tensions de l'angoisse ou les scrupules de la dextérité, les prises à partie lui importent peu. Le cinéma selon Truffaut, du moins selon les termes de cette analogie, c'est l'expression tragique d'une fluidité, d'un lissé qui, sans connaître son aboutissement, dévoré par la nuit, le sait inéluctable, fatal et déterminé ! Combien de cinéastes ont défendu de la sorte une hypothétique *inertie* du film de cinéma ? Ce sont les vices de la fiction que de manifester ainsi

l'affirmation d'une toute-puissance dans la destinée de ce réel que l'on invente. C'est le temps des *auteurs* qui, à aucun moment, ne daignent prendre la mesure des territoires que le cinéma traverse, obnubilés qu'ils sont par la force démiurgique, par l'inertie de leur invention, par la grâce un peu édulcorée de leurs *manières*.

2. Les réticences du cinéma.

Au-delà de ce rapprochement un peu attendu, on voit bien que les représentations du train au cinéma sont loin, bien loin, d'un tel déterminisme. Assez souvent négatives, elles semblent au contraire l'éloge de la rupture, de la continuité interrompue, le guide sournois des existences brisées. Rupture des liens de la communauté humaine avec son territoire, de la mesure des haines ou des violences, l'image du train au cinéma réhabilite la clairvoyance de l'imaginaire dans un sens peu favorable à la perception idéale du train comme emblème de la modernité. Ce qu'emmènent les trains dans les westerns, ce qu'ils emportent ou ce qu'ils croisent ne sont jamais des promesses d'abolition. *Nuit et brouillard* évoque les trains de la mort, où la rupture de la continuité du rail aboutit à l'impasse, au désespoir du salut, à l'innommable... *La Station*, le film de Sergueï Loznitsa, signale au plan sonore la possibilité du train, un train qui ne passe pas, tandis que passent les saisons, dans une gare où somnolent des voyageurs à la présence vague, évanescence et grise... Quant au film de Péléchian, *Fin*, il nous embarque dans le train du retour de l'exode, vers l'Arménie retrouvée, un voyage où les tunnels, nombreux, semblent une menace, l'expression d'une présence sournoise, redoutée, celle du *discontinu*...

3. L'Analogie paradoxale

De tout cela il naît un paradoxe : le train est associé à la continuité. Le cinéma récupère jusqu'à la manifestation sonore de ce *continuum*, qu'elle traduit comme une pulsation – c'est davantage qu'une ambiance –, et la fluidité est un lieu commun longtemps recherché par les monteurs, au même titre qu'il définit le déplacement même du train sur la voie. C'est ici l'argument d'une familiarité indubitable, une rhétorique de l'évidence ou de la certitude. Mais, on l'a vu, le cinéma valorise un grand nombre de motifs contradictoires, au plan esthétique, dramatique, moral... Comme pour faire de la rupture un événement, une trace mémorable qui dirait la vocation du cinéma à la dénonciation exemplaire de ce qui rompt le *continuum* d'une histoire raisonnable, majoritairement admise, des relations humaines et de leur évolution. Pourquoi le paradoxe ? N'y a-t-il pas là une proposition susceptible d'endormir le jugement, une tentation manichéiste dissimulant, sous la forme d'une complexité intellectuelle (le paradoxe) valorisante pour celui qui la décrypte, l'univocité du discours, et donc une menace doctrinaire : imposer le sens en contrariant l'imaginaire ? C'est bien là la brutalité du paradoxe, vécu par les voyageurs lorsque le train s'arrête ou ne part pas : l'immixtion dans le *continuum* du discontinu – l'incident, la grève, le retard – fait

événement, en contradiction avec le déterminisme du *train dans la nuit* ou de l'horaire de l'indicateur. Le voyageur se dit otage, il faut comprendre, *otage* de la doctrine...

II. Un imaginaire de la rupture

1. *Le déni des territoires*

En retour, le train tendrait à faire du film un mode représentatif de la rupture. Le territoire du cinéma, c'est le discontinu, c'est la durée interrompue, c'est la crise. Pourtant, la crise a sa place dans le *continuum*, dès lors qu'elle n'est pas envisagée comme une table rase, ou le reniement de choix précurseurs dont on aurait mal évalué l'issue. Il existe tout un imaginaire de la rupture porté par le cinéma, voire, théorisé par les maîtres de l'enseignement du scénario. C'est le cycle laborieux, un peu systématique, des tensions et résolutions, où la rupture trouve des formes innombrables : séparation, fuite, exode, invasion, résistance ou collaboration... Le chemin de fer lacère le territoire, il divise, dénie, oublie ou marginalise, comme un trait, une biffure de l'intervalle *ab* et *ad*. C'est une problématique qui l'accompagne depuis son origine, se prolonge jusqu'à aujourd'hui, dès lors qu'il est question de supprimer tel ou tel arrêt isolé au Centre de la France. Car il s'agit premièrement de joindre un point d'origine à un point d'aboutissement : peu importe les territoires traversés, qui y vit, et ce que l'on y fait ! Il n'y a que deux événements, deux ruptures essentielles dans le voyage en chemin de fer : l'embarquement, ou la gare de départ, et la gare d'arrivée, le Terminus... Avant, après, ce sont les pas perdus, et pendant, c'est l'ennui, l'insignifiance qu'il faut occuper !

2. *La menace du discontinu*

En effet, le *continuum* au cinéma reste un fantasme, une utopie esthétique, et le train ne le sert que comme masque de son échec. Mieux encore, l'image du train entraîne le film vers la duplicité ou le dénie de responsabilité. Le travelling, emblème de l'arrivée du train à Dachau dans *Nuit et brouillard* fait de cet aboutissement singulier, exemplaire, un événement de l'Histoire : nous entrons dans la courte durée... L'univocité de la démonstration ne distingue en rien l'exemple du contre-exemple : au final, c'est l'événement et lui seul que l'on retient. Car, tous les trains ne vont pas à Dachau, donc, tous peuvent y revenir un jour ! La rupture, c'est ici la représentation complaisante d'une destination que l'on dit singulière, unique, et emblématique du mal en soi, indépendamment de son origine et de son devenir, dans l'oubli stratégique des territoires de l'intervalle – concrètement ici, sans remonter trop loin, la guerre de 1870, l'affaire Dreyfus, le traité de paix de 1918, le capitalisme fou, la crise de 1929, la misère sociale en Europe, etc., etc. : aucune image, aucun dispositif esthétique n'est en mesure d'exprimer le scandale philosophique d'un génocide, et malheureusement, d'autres génocides ont précédés, d'autres ont suivi, et le film d'Alain Resnais n'a rien empêché...

Représenter ainsi l'histoire, même sous l'argument du point de vue, n'est pas anodin ! L'histoire est un *continuum*, et désigner ses crises comme des ruptures tend à déresponsabiliser tous ceux qui y ont part, nous tous assurément...

3. *Le train, un temps court de l'histoire*

Afin de matérialiser la rupture idéologique entre l'Espagne et le reste de l'Europe, et plus prosaïquement, pour exercer un meilleur contrôle de la frontière, il vint à l'idée de Franco de modifier la largeur des voies, par rapport à celles de la France, contraignant trains et voyageurs à un épisode de transit entre les deux pays. C'est de l'un de ces trains en marche, qui vont et viennent, sans horizon, emblèmes de la rupture politique imposée par le Caudillo, que le Républicain en cavale du film de Victor Erice, *L'Esprit de la ruche*, s'évade, pour gagner la bergerie abandonnée où la petite Ana viendra ultérieurement lui prodiguer quelques soins chaleureux, avant d'être découvert et abattu durant la nuit par la Guardia Civil. L'évasion, ici, n'a rien de l'événement – elle banalise même la fin héroïque du guérillero *El Quico*, Francisco Sabate, en 1960, ayant sauté d'un train en marche, blessé, et réfugié dans une ferme avant d'être abattu par la guardia civil –, le soldat assumant par son geste une appartenance minoritaire, qui confirme l'acte de résistance d'Ana. Quand Térésa, la mère d'Ana, dépose une lettre dans le wagon et oppose son immobilité un peu désirante et immature, face aux regards des jeunes soldats, à ce train qui *continue* sa route vers l'ailleurs, il semble bien que dans ces deux tableaux, le *continuum* représenté, pour ceux qui regardent passer les trains, ne soit porteur que de discontinu : la guerre civile, l'adultère possible, l'ailleurs, la cassure du lien... Expression du paradoxe, dangereux pour le film dès lors qu'il le désigne comme halte, station ou terminus – comme événement – dans le flux de l'Histoire : le train/événement, en tant que mouvement vers l'Histoire, c'est un peu ce qu'imagine Térésa, tandis qu'Ana interroge, pour très vite comprendre qu'il n'est qu'un pourvoyeur d'illusions ! Et que l'Histoire, en somme, c'est aussi là, maintenant, dans l'intervalle du territoire, qu'il faut la vivre, et *continuer* de la construire.

III. Les stratégies de l'oubli, ou quand le train emporte mémoire et responsabilité, et le film avec lui.

1. *D'une rupture à l'autre*

Le train au cinéma a l'efficacité de l'invisible. De métaphore du mouvement et de l'évolution dramatique, il devient l'outil inconscient du transfert d'une rupture à l'autre : d'une gare à l'autre, du quai de celui qui reste à l'embarquement de celui – celle – qui s'en va, de la vie civile à la mort sur le champ de bataille ou dans le camp d'extermination... Comme représentation emblématique du chemin de vie, d'une rupture à l'autre, le train au cinéma est une *vanité*, au sens de ces revers de tableaux opposant des trépassés, des « transis », à l'effigie d'un homme, d'une femme ou d'un couple en pleine

jeunesse, pour évoquer la précarité et le déterminisme de l'existence humaine. Vanité encore, que cette tentation, qui n'est certes pas condamnable, de faire de l'universel avec du particulier, mais qui semble au final le mimétisme d'une stratégie politique visant à faire oublier l'espace, l'intervalle, l'individuel et l'intime, comme l'Histoire elle-même fait oublier le quotidien des anonymes, la ruralité, le vide signifiant et la douleur des territoires, ou leur indifférence, à l'Histoire des événements : qui s'est soucié du passage des trains de la mort, durant la 2^e guerre mondiale, en France, en Italie, en Suisse. À l'exception de quelques anonymes que l'Histoire a commencé par oublier. Le train au cinéma sert alors le mouvement de la désespérance en imposant l'inertie de l'événement comme rupture, et en reléguant à l'insignifiance le *continuum* où il prend place, comme palier critique.

2. Du floutage à l'oubli.

À l'intérieur du train, le point de vue est flouté sur le paysage, de même que le train semble échapper à la perception de l'observateur au bord de la voie. Dans le film *La Station*, Sergueï Loznitsa filme des voyageurs endormis dans une gare où aucun train ne passe ni ne s'arrête. L'image en noir et blanc est floutée, pour mieux dire encore cette léthargie d'une humanité gommée du flux de la vie sociale par l'absence du train – c'est un thème récurrent chez Loznitsa, cf. le film *Landscape* – condamnée à l'oubli, comme à une désincarnation, voire, à un renoncement aux principes mêmes de sa propre individualité. Présentés ainsi, les dormeurs s'enlisent à nouveau dans une forme de collectivisme au déterminisme tyrannique, puisqu'ils sont les victimes d'un ordre économique et technologique finissant, vécu comme une rupture, et non plus là aussi comme un palier critique dans le *continuum* de l'évolution des sociétés et de la manière de les penser. Le train signale donc un double abandon : abandon du territoire traversé, dans un premier temps, celui où il ne s'arrête plus, celui qu'il néglige, méprise, et dénie en fin de compte ; abandon, oubli de l'origine, l'en deçà du départ... Le cinéma doit rester réticent à ce mouvement double de l'oubli, et retenir sa complaisance, face au train comme instrument du pouvoir au service d'une forme de négationnisme.

3. Le déni du trajet ou de l'itinéraire

Ne s'attardant plus à l'itinéraire, le train condamne les territoires de l'intervalle à l'étrangeté, joignant l'événement à l'événement, et reléguant le chemin pour y parvenir, à l'insignifiance et à l'oubli. Comme un déni de l'Histoire, de sa longue durée, c'est le *continuum* que l'on remet en cause, car c'est bien le *non-événement* qui figure à la fois l'origine et le devenir de l'événement. Dans le film d'Artavazd Péléchian, *Fin*, le train ramène les exilés arméniens au pays, il semble que l'on ne s'attache pas à l'itinéraire : le paysage défile pourtant, lisible sûrement pour les voyageurs, jusqu'à ces franchissements de tunnels, jusqu'au tunnel ultime qui dit bien à quel point le voyage en train, le cinéma peut-être, n'est pas satisfaisant à la

connaissance, à l'expérience intérieure et féconde du *continuum*. L'itinéraire oublié, c'est l'oubli des histoires qui font l'Histoire : les trains de la mort ont parcouru la France, l'Italie, la Suisse... C'est là un itinéraire qui responsabilise au-delà de l'événement proprement dit de l'arrivée aux camps, or, il n'y a pas trace de cette responsabilité dans *Nuit et brouillard*. Le train y demeure l'emblème d'un manichéisme qui emporte le film dans cette rupture où les coupables sont désignés comme l'expression archaïque d'un instant presque fictif, scandale sporadique de l'Histoire du temps d'avant, temps primitif, celui que la raison de l'homme moderne n'aurait pas eu l'occasion de moraliser, comme il a su si bien moraliser la mondialisation de l'économie et des échanges financiers au début du XXI^e siècle.

Conclusion

Le cinéma n'a quand même pas été dupe du rôle qu'on aurait voulu lui voir jouer dans la propagande technologique de l'économie du progrès. Le train, ne l'oublions pas, n'est pas associé seulement qu'au désenclavement des campagnes et à l'enrichissement industriel. Il y eut les trains de soldats en 1914, les trains de réfugiés un peu partout dans le monde, les trains de la mort en 1940, les trains de la colonisation, aujourd'hui en Chine, vers le Tibet... Le risque est grand que, par ses représentations iconiques, le train emporte avec lui le cinéma dans la rupture. S'il existe une part négative de l'histoire du Chemin de fer dans le monde, elle ne doit pas servir d'argument à l'expression d'une sérénité compassionnelle qui oublierait l'implication et la responsabilité que chacun endosse dans le quotidien de l'Histoire en train de s'accomplir. Les tragédies ne sont pas seulement des histoires que l'on raconte, que l'on observe à distance, comme des tableaux un peu flous d'un passé qui, de l'autre côté de la vitre, ne peut nous voir non plus distinctement... Le cinéma a un rôle à jouer, il n'est pas celui de la déférence dogmatique à la pensée dominante, qu'elle soit philosophique, politique, historique, esthétique, ou morale ; il faut que le cinéma continue sa quête de l'invisible, du non dit, autrement dit, qu'il assume et déclare, de manière irrévocable, avec brutalité s'il le faut – cas du cinéma militant – sa fonction éthique et poétique, la seule qui, aujourd'hui, le justifie encore !