

Fiche technique

Grande-Bretagne -2001 -
1h36 - Couleur

Réalisateur :

Ken Loach

Scénario :

Rob Dawber

Montage :

Jonathan Morris

Musique :

George Fenton

Interprètes :

Dean Andrews

(John)

Thomas Craig

(Mick)

Joe Duttine

(Paul)

Steve Huison

(Jim)

Ven Tracey

(Gerry)



Résumé

Paul, Mick, Len et Gerry travaillent au dépôt de chemins de fer de Sheffield (Yorkshire), ils s'occupent de l'entretien des voies. Malgré les difficultés quotidiennes, l'ambiance est bonne et tout le monde travaille main dans la main. C'est Len, le plus âgé du groupe, qui dirige les opérations. Il a passé toute sa vie à travailler six jours par semaine sur les voies ferrées. Gerry, délégué syndical, s'active à améliorer le quotidien des employés mais la direction ne coopère pas particulièrement. Un matin en arrivant au dépôt, ils apprennent la privatisation des chemins de fer...

Critique

On ne va plus changer Ken Loach après trente-cinq ans de cinéma social-humaniste. Quand il va à Los Angeles, ce n'est pas à l'appel d'un producteur hollywoodien, mais pour s'intéresser au sort du chicano qui passe l'aspirateur dans son bureau. Cela a donné **Bread and Roses**, qui tout bien pesé vérifiait deux adages : 1/ Telle une équipe de foot tenue en échec à l'extérieur (voir aussi **Carla's Song**), la Loach Association est toujours moins à l'aise loin de ses bases britanniques, comme si la veine locale, qui irrigue la plupart de ses films, était un organe vital. 2/ De n'importe quel pays, de n'importe quelle couleur, le prolétaire dans un film de Ken Loach est foncièrement bon. C'est à la fois sa chance et son handicap.

Sa chance, car il est ici pris en sympathie comme nulle part ailleurs. Son handicap, car le fait d'être un toujours digne « représentant de la classe ouvrière », comme on disait au XXe siècle, pourrait le condamner à une existence de symbole, utile à la démonstration mais peu enviable, en particulier pour l'acteur qui l'incarne. Or, **The Navigators** fait une nouvelle fois la preu-

ve que le vrai talent de Loach (en cela il sera toujours moins militant que cinéaste) est d'accoucher de personnages qui, servis en humanité par des acteurs exemplaires, dépassent et leur bonté de principe, et la cause qu'ils sont censés illustrer. Ils ne font ainsi que mieux la défendre.

On est à Sheffield, dans un dépôt de chemin de fer. Un émissaire cravaté, gêné aux entournures, vient annoncer aux cheminots que, le British Rail à présent dissous, ils travailleront désormais pour des sociétés privées et concurrentes. Incrédulité, grogne ou rigolade, toute une gamme d'humeurs anime la réunion, la rend houleuse. Ken Loach en fait à la fois un étonnant simulacre de documentaire et un grand moment de comédie, chacun des coups de gueule des hommes du rail étant imprégnés de cet humour prosaïque et goguenard propre au Nord de l'Angleterre, assorti d'un accent que même les Beatles ne parvinrent pas à perdre tout à fait.

Il faut en profiter car, à l'autre bout de l'histoire, il y a le tragique. Entre les deux, Loach et son scénariste passent en revue méthodiquement tout ce que la privatisation fait clocher, aller de travers, tout ce qui déraile. La rigueur de la démarche, apparemment placide, intérieurement enragée, ne fait que mieux souligner l'absurdité des situations, qui va crescendo. Ça commence par un logo qui change sur les chasubles orange fluo de John, Paul, Jim, Mick et Gerry. Puis des coups de masse sur du matériel neuf. Et deux équipes de sociétés rivales envoyées faire la même tâche. Ainsi de suite et de mal en pis.

Loach et Rob Dawber, le scénariste, ont eu la bonne intuition de miser sur un portrait de groupe. Cinq, six, sept gueules, acteurs du ballast ou cheminots de cinéma, d'abord presque indistincts. S'en détachent deux figures, Paul et sa touche à chanter dans U2, Mick le rouquin, genre supporter de foot. Leurs vies privées, qui se croisent, offrent au film des diversions pas toujours au dia-

pason du reste (éternelle maladresse des scènes de lit chez Loach, invariablement nappées de saxo Prisunic). Respiratoires, elles n'en sont pas moins nécessaires, en faisant résonner dans la sphère individuelle un problème collectif. C'est presque insensiblement que le drame va se nouer autour du groupe des cinq ressoudé par les aléas du travail. (...) Le job est devenu aventure, et Loach tire le meilleur parti de cette opposition parfaitement claire. Entre-temps, les acteurs ont fait leur boulot d'aiguillage, donnant au récit sa destination finale : une fiction humaniste, sans jamais qu'on s'écarte du film dossier.

Dernier des Mohicans du cinéma d'intervention, poil à gratter de la gauche anglaise dite encore « travailliste », artisan, « conservateur » à sa manière, sans doute, bonne conscience peut-être du cinéophile international (assez peu prolétaire, en général), Ken Loach est aujourd'hui le seul à pouvoir tenir pareille gageure. Et cette solitude, curieusement, ne paraît pas l'entamer.

François Gorin
Télérama

(...) Un beau jour, (...), Ken Loach, 65 ans, cinéaste, reçoit une missive d'un certain Rob Dawber, cheminot. Le nom ne lui est pas tout à fait inconnu : représentant syndical très actif dans sa région (le nord de l'Angleterre, autour de Sheffield), Rob Dawber a rédigé des articles pour *The Organizer*, revue militante qui compte Ken Loach parmi ses lecteurs. Ce qu'il a décrit au metteur en scène, c'est sa détresse et celle de ses collègues : le désastre humain, technique, économique, provoqué par la privatisation du rail britannique, entamée en 1995. Loach est immédiatement intéressé. « Les problèmes liés à la privatisation, je les avais gardés dans un coin de ma tête, confie le cinéaste. Dans mon documentaire sur les dockers de Liverpool, j'avais abordé ces mutations du monde ouvrier auxquelles aucun

cinéaste ne semble s'intéresser, alors qu'elles changent la vie de millions de gens. Mais une fiction, c'est toujours plus intéressant qu'un documentaire. J'ai répondu à Rob de m'envoyer un scénario. Et puis, quand j'ai reçu son script - enfin l'idée que Rob se faisait d'un scénario !- nous nous sommes rencontrés. » Fidèle productrice de Loach, Rebecca O'Brien a l'habitude de ces types surgis de nulle part qui les entraînent, elle et Loach, dans l'aventure d'un film. « Ken est très ouvert, et, dès que mon assistante ou moi voyons un témoignage susceptible de l'intéresser, nous le lui soumettons. » Il y a donc eu l'ancien ouvrier en bâtiment, Bill Jesse, dont la mini-épopée façon Pieds Nickelés a donné **Riff-Raff** en 1990 ; puis Paul Laverty, revenu d'un long séjour auprès de la guérilla sandiniste au Nicaragua et qui en a tiré **Carla's Song** en 1996. Parfois Loach se contente de l'info : après avoir découvert l'histoire vraie d'une femme à qui l'administration voulait retirer la garde de ses enfants, il a commandé à une scénariste professionnelle le script de **Ladybird** (1994) ; mais le cinéaste sait aussi voir quand son « informateur » a les capacités de devenir lui-même auteur : après **Carla's Song**, Paul Laverty a ainsi écrit **My name is Joe** et **Bread and Roses**. Pas de doute, Rob Dawber, l'auteur de **The Navigators**, est de cette trempe-là...

Ken Loach le confesse sans mal : il n'était pas mécontent de reprendre à bras-le-corps la réalité anglaise, après ses récents tournages en Espagne, au Nicaragua, aux Etats-Unis. Comme tout Britannique, il a souffert en tant qu'usager de la gabegie des chemins de fer. La décision, prise en 1994, par le gouvernement conservateur, de fragmenter le «mammouth» British Rail (la SNCF anglaise) en près de quatre-vingt-dix sociétés privées a provoqué une sacrée pagaille.

Il suffit de se rendre dans une gare anglaise pour s'en rendre compte : annulations imprévisibles, retards

constants, difficulté pour le non-initié de s'y reconnaître entre les différents opérateurs privés ; ça marche mal. A la gare londonienne de Saint Pancras, où officie la Midland Mainline, un écriteau laisse rêveur : « Nous savons que voyager sur notre compagnie peut parfois être très irritant. Mais nous n'hésiterons pas à poursuivre en justice les usagers qui agresseront notre personnel... » En plus, c'est dangereux : en substituant la course à la productivité et au profit à la notion de service public, la sécurité des voyageurs est passée au second plan. Les déraillements se sont multipliés : sept morts en septembre 1997 à Southall, vingt-six morts en octobre 1999 à Paddington, à chaque fois pour non-respect d'un feu rouge ; quatre morts en octobre 2000 à Hatfield, à cause d'un rail cassé.

Le parcours de Rob Dawber paraît donc idéal à Loach pour transformer ce brûlant sujet de société en oeuvre cinématographique. Au terme de ses dix-huit années passées chez British Rail à l'entretien des signalisations, le cheminot a été poussé dehors, comme la plupart de ses collègues, avec quelques milliers de livres d'indemnités à la clé. Car Railtrack, la société désormais chargée de l'entretien des voies, a dégraissé en masse pour pouvoir faire librement appel, et à moindre coût, à des intérimaires, employés par des sociétés de service soigneusement mises en concurrence. Parmi ces employés « précaires », on trouve d'anciens cheminots, mais aussi des ouvriers non qualifiés. Comme le remarque Ken Loach, « si les gens savaient que c'est un boulanger qui conduit leur train, ils seraient très inquiets. Eh bien, il se trouve que beaucoup de gens qui réparent les rails, ce qui est aussi important, n'ont aucune qualification pour ce travail ».

Le problème est grave, mais Rob Dawber comme Ken Loach sont tout de suite d'accord pour en tirer une comédie. « On ne voulait pas d'un mélo, raconte le cinéaste. D'abord, la situation

est tellement surréaliste qu'elle prête vraiment à sourire. Et puis le coeur du film, c'est ce que Rob et ses camarades ont vécu : l'éclatement d'un groupe. Quand on travaille ensemble, sur les voies ferrées comme sur un plateau de cinéma, ce sont les relations entre les gens qui rendent le boulot supportable. Pas de travail collectif sans humour, sans éclats de rire. La privatisation a mis fin à cette vie en commun : elle a monté les hommes les uns contre les autres, les a mis exprès dans une situation de compétition. » Une métaphore de la société moderne ? Ken Loach sourit tristement : « Un fondement de la société moderne, plutôt... »

Le scénariste a d'autant plus de mérite à vouloir faire rire que, pendant l'écriture, il tombe gravement malade. Diagnostic : un cancer « de l'amiante », provoqué par ses conditions de travail. Après deux ans de lutte, il meurt, à 45 ans, quelques jours seulement après avoir vu le premier montage de **The Navigators**. « Le tournage du film l'avait maintenu en vie », lâche un ancien collègue. On l'appellera Andy, sans dévoiler son identité, parce qu'il travaille encore à la maintenance des voies, et que son contrat inclut un devoir de réserve. Andy habite Derby (au sud de Sheffield) et il formait avec Rob et avec un troisième larron, Gerry, un trio inséparable.

Aujourd'hui, il témoigne : « Rob était quelqu'un d'incroyable. Il vivait à cent à l'heure, et il avait le talent de saisir les choses du quotidien et d'en tirer de courts récits. Pour affiner son scénario, il a reçu l'aide de Barry Hines, l'auteur de *Kes*. Moi, j'étais particulièrement ému de le rencontrer, parce que *Kes* est le premier roman que j'ai pris à la bibliothèque de l'école, quand j'étais gamin. Et j'ai toujours gardé la cassette du film que Ken Loach en a tiré, il y a trente ans... » Quand approche le tournage de **The Navigators**, le cinéaste charge Andy d'être conseiller technique pour les séquences ferroviaires. « Rob était trop malade pour tenir ce rôle. Je dois

dire que j'y ai pris énormément de plaisir. Le tournage me rappelait un peu notre façon de travailler, jadis, à British Rail : des gens qui ont chacun une compétence et qui s'entraident au lieu de se tirer dans les pattes. A présent, on ne travaille plus les uns avec les autres. »

L'art de Loach à capter et à restituer la réalité est particulièrement frappant dans une scène de groupe, située au début du film. Un petit morceau d'anthologie, du même niveau que le dialogue sur la collectivisation de **Land and Freedom**. Au dépôt des cheminots, un responsable, surnommé Harpic, doit annoncer les changements quotidiens provoqués par la privatisation. Son discours absurde et terrifiant est accueilli par les huées et les quolibets des cheminots. Face à la caméra, pas d'acteurs professionnels. Loach a tenu à panacher : dans les principaux rôles, des « stand-up comedians », comme on dit en Grande-Bretagne, c'est-à-dire des types qui se produisent en one-man-show le soir dans les pubs. « Ils ont parfois un autre emploi durant la journée, précise Loach, et connaissent bien l'esprit de la classe ouvrière. » A leurs côtés, de vrais cheminots font de la figuration active.

« Quand ils ont vu arriver le type qui jouait Harpic, se souvient Andy, ils ont été sciés : il ressemblait trait pour trait à un de leurs collègues. » Et Loach n'a pas dit à Harpic que son discours allait être interrompu par les réactions, certaines écrites, la plupart improvisées des autres personnages. D'où cette incroyable spontanéité, cette impression saisissante de voir un documentaire, ou même de se trouver dans l'arrière-salle d'un pub anglais...

Ken Loach l'a dit et répété lors des débats qui ont suivi différentes projections du film : rien n'a vraiment changé depuis le déraillement de Hatfield, il y a un peu plus d'un an. « L'état général des voies est catastrophique ; des années d'expérience ont été réduites à néant par des gens incompetents », confirme notre ami Andy, un peu fatigué de tra-

vailler dans des conditions périlleuses, productivité oblige. Récemment, cependant, le gouvernement Blair a pris une décision plutôt astucieuse : transformer ce qui reste de Railtrack en organisme à but non lucratif (une renationalisation masquée sans indemnités à verser aux actionnaires). « Mais je ne comprends pas très bien comment cela fonctionnera avec le reste des sociétés privées », remarque Loach, peu suspect de sympathie pour l'actuelle idéologie travailliste...

Andy remarque que « **The Navigators** a fait réfléchir les cheminots. Ce serait mieux que le débat devienne public, mais c'est déjà ça ! ». Pour que le film remue davantage l'opinion, sa productrice a tenu à ce qu'il soit vu par le plus grand nombre. Après une sortie très limitée dans le nord de l'Angleterre, **The Navigators** a donc été diffusé à la télévision, en décembre, un dimanche soir, sur Channel Four. « Avec une audience plutôt intéressante », lance Rebecca O'Brien. Loach est moins enthousiaste : son film a été coupé une demi-douzaine de fois par la pub. « Comme sponsor, la chaîne avait trouvé Renault. Des spots pour les voitures au milieu d'un film sur les trains : je ne suis même pas sûr que tout le monde ait saisi l'ironie ! »

Le cinéaste sait depuis longtemps que le cinéma ne peut pas directement changer le monde. Tout au plus admet-il que, mis bout à bout, ses films constituent un tableau cohérent du prolétariat britannique. Tableau auquel il a déjà ajouté une nouvelle touche : il vient d'achever le tournage de **Sweet Sixteen**, l'histoire d'un ado écossais en quête d'un logement décent pour sa mère, sur le point de sortir de prison. Un gros mélo ? On parie qu'il n'y aura pas de larmes inutiles, mais juste la réalité toute nue. Du pur Loach, en quelque sorte...

Aurélien Ferenczi
Télérama n° 2712 - 5 janvier 2002

(...) La vraie matière de **The Navigators**, celle qui rend ce film si dur et si émouvant à la vue, c'est la destruction inéluctable de cet ordre. [le système circulatoire du capitalisme anglais]

Et pour la montrer, Ken Loach a recours à de vrais outils de cinéma, des plans-séquences qui poussent jusqu'au bout les conflits, les ambiguïtés des personnages, jusqu'à ce qu'ils soient forcés à la déchéance, matérielle bien sûr, mais aussi morale.

Cette descente vers l'abîme est ponctuée de plateaux qui la rendent supportable. Mais, à bien le regarder, même le personnage de Harpic (Sean Glenn), l'employé chargé de nettoyer les locaux de l'équipe, est une figure aussi ridicule que tragique. Il est moche et antipathique (il ne veut jamais mettre la main à la poche quand il faut aller chercher le déjeuner), mais son désarroi, lorsque les nouveaux patrons lui demandent de soumissionner une offre de services pour le nettoyage des toilettes (il devra fournir lui-même son seau et sa serpillière), se fait d'autant plus violent.

Au bout du compte, le pari de Ken Loach est gagné. Il a réussi, en maintenant sa caméra presque exclusivement dans la sphère du travail, à montrer le passage d'êtres humains à travers une mutation économique. Les dernières séquences du film montrent ce qui reste du groupe initial, quatre hommes, sur le bord d'une voie ferrée. Ils sont revenus à une technologie antique (on porte à bras des seaux de ciment jusqu'à la structure à réparer), digne de **La Terre des pharaons**, de Hawks. C'est le même métier, exercé par les mêmes gens, mais, entre-temps, ils ont été privatisés, ils ont été privés.

Thomas Sotinel
Le Monde, janvier 2002

Filmographie

Plusieurs courts métrages.

Longs métrages:

Poor cow	1967
Pas de larmes pour Joy	
Kes	1969
Family life	1972
Black Jack	1978
The gamekeeper	1980
Looks and smiles	1981
Regards et sourires	
A question of leadership	
Fatherland	1986
Hidden agenda	1990
Riff-Raff	1990
Raining stones	1993
Ladybird	1994
Land and freedom	1995
Carla's song	1997
My name is Joe	1998
Bread and roses	2000
The Navigators	2001

Documents disponibles au France

Positif n° 491
Les Cahiers du cinéma n° 564
Télérama n° 2712