

Climage présente

LE TRAIN LE PLUS DIFFICILE DU MONDE

Un film de Daniel Wyss

Image : Bastien Geroux, son : Pancho Villachi,
assistante de réalisation : María Rosa Cevallos,
production : Stéphane Godel, montage : Jean Renaudin,
musique : Julien Sillion, mixage son : Fabien Ayres

Une production Climage avec le soutien
de la TSR, entreprise SRC SSR (Région suisse),
de la Direction du développement et de la coopération (DDC),
de la Fondation Vaudoise pour le Cinéma, du Fonds Regio Films

www.climages.ch

Fiche technique et artistique

Titre	Le train le plus difficile du monde
Genre	Documentaire
Durée	51 minutes
Achèvement	Janvier 2007
Version originale	Français / Espagnol
Autres versions	ST anglais
Intervenants Principaux	Juan José Cisneros Olmedo Garzón Ismael Guerra Guido Jaramillo Luis Idrovo Sergio Cuellar
Production	Stéphane Goël, Climage, Lausanne
Réalisation	Daniel Wyss
Assistant de réalisation	Maria Rosa Cevallos
Image	Bastien Genoux
Son	Francisco Vinachi
Montage	Jean Reusser
Musique originale	Julien Sulser
Mixage son	Fabien Ayer
Avec le soutien de	Télévision Suisse Romande Direction du Développement et de la Coopération (DDC) Fonds REGIO Films Fondation Vaudoise pour le Cinéma
Ventes Mondiales	Climage
Site Internet	www.climage.ch

Synopsis

Le train en Equateur est aujourd'hui à l'agonie. La voie ferrée fut construite il y a un siècle. Elle ne parvint jamais à être rentable ni même à avoir un niveau de rentabilité acceptable. Mais à moyen et long terme, elle devint le mécanisme d'union entre sierra et littoral, devenant ainsi la colonne vertébrale de l'intégration nationale.

Ce sont les derniers jours de cette ligne mythique. Seuls deux tronçons touristiques survivront. Tout au long des rails, il ne reste que des villages fantômes. Dans la gare abandonnée de Quito, des cheminots à la retraite parlent encore de la grande époque du train. Ces vieux cheminots nostalgiques et quelques centaines de kilomètres de rail sans départ ni arrivée sont les derniers témoins d'un temps révolu. Un temps où tout n'allait pas si vite. Un temps où les majestueuses vallées du Chimbo et du Chanchan étaient peuplées en abondance.

Sous la forme d'un carnet de voyage, ce film mène de Guayaquil à Quito en suivant la voie ferrée existante ou abandonnée. J'ai rencontré 5 cheminots retraités et nous avons parcouru ensemble les 470km de la ligne G&Q. Seuls 166km sont praticables par train et 54km par l'autoferro (bus sur rail). Les 250km restants ont été effectués en bus, le long des voies ferrées. Les diverses escales permettent aux cheminots de nous raconter leurs histoires et souvenirs.

L'histoire du train dura un peu plus d'un siècle et vit la transformation complète de la société équatorienne. En 1908 lors de l'arrivée du premier convoi à Quito, le constructeur américain Harmann, baptisa la ligne dans un espagnol approximatif : «el ferrocarril más difícil del mundo» ou le chemin de fer le plus difficile du monde. Il la nomma ainsi au vu des nombreuses difficultés surmontées pour la construire : de la peste aux éboulements, en passant la montée vertigineuse de 0 à 3600m d'altitude et les 2000 ouvriers morts. À l'heure actuelle, les Equatoriens ont un peu oublié cette histoire, mais le chemin de fer garde cet étrange sobriquet pour attirer les touristes. Il n'empêche qu'aujourd'hui ce nom est encore d'actualité, pas à cause de la topographie des Andes mais des politiciens, de la corruption et de la crise économique qui frappe l'Equateur depuis 15 ans.

Si la disparition de ce train mythique attriste les nostalgiques du chemin de fer, c'est surtout une illustration exemplaire de la décrépitude des services publics des pays en développement. Le sujet de ce film est puissant sur un plan historique, économique et humain. L'histoire de ce train est une métaphore qui raconte le destin d'un peuple. C'est un film de télévision qui devrait avoir une belle carrière dans les chaînes du monde entier.

Contexte économique et historique

Avant la construction du train, et pendant les premières années de la jeune République de l'Equateur, le pouvoir était morcelé en une poignée de clans.

En 1855, on construisit le premier train d'Amérique Latine à Cuba. L'étonnement se mêlait à la crainte d'un tel monstre qui crachait du feu et de la fumée. L'Equateur avait été jusqu'à là essentiellement un pays andin avec un port. En effet, les Espagnols n'avaient bâti que le port de Guayaquil et ne s'intéressaient pas à la côte. D'une part pour éviter les marécages et leurs maladies tropicales, d'autre part parce que les Indiens, et donc la main d'œuvre, habitaient essentiellement dans les Andes.

Le président Eloy Alfaro donna au début du siècle l'impulsion nécessaire pour la construction de cette voie ferrée nommée "la plus difficile ligne de chemin de fer du monde". Il a fallu 35 ans d'efforts et des milliers de morts pour conclure cette œuvre pharaonique.

Pendant plus de 70 ans, cette ligne fonctionna jusqu'à atteindre le nombre de 30 convois journaliers dans chaque direction. La voie ferrée devint un axe commercial sans précédent. On construisit des voies de raccordement pour relier les principaux centres de production de riz, de bananes et de canne à sucre.

Avec la semi privatisation du train dans les années 50 commence le long déclin du chemin de fer. Le gouvernement n'a jamais réalisé les travaux de maintenance nécessaires à préserver ce patrimoine. Les Equatoriens savent que le train est un butin politique. Les politiciens se sont systématiquement montrés favorables à la réhabilitation du train. Une fois élus, les gouvernements plaçaient leurs propres hommes au poste de gérant de la ENFE (Entreprise des chemins de fer de l'Equateur). Ces derniers venaient avec d'innombrables assistants et secrétaires qu'ils s'empressaient d'engager. Ils rendaient ainsi ce service public complètement bureaucratique et miné par un nombre trop important d'employés dont une grande partie de fondés de pouvoir qui n'étaient bons qu'à recevoir leur paie.

C'est la nature qui donnera le coup fatal. En 1982 de fortes inondations coupèrent la ligne. Le gouvernement ordonna la reconstruction des voies ferrées, mais économisa sur les travaux, rendant ainsi ces nouveaux tronçons fragiles et, en cas de pluie, sujets aux déraillements. Le phénomène « El Niño » pendant les hivers 98 et 99 coupa à nouveau la ligne. Le port fut à jamais séparé de la capitale. La ligne n'a pas été réhabilitée.

Depuis 15 ans, l'Equateur subit une terrible crise économique. En janvier 2000 le Dollar américain remplace du jour au lendemain le Sucre comme monnaie nationale. Cet événement est suivi de l'effondrement de plusieurs banques et de la faillite massive des PME. Cette crise eut de lourdes conséquences, parmi lesquelles l'abandon définitif des projets de réhabilitation du train et surtout l'exode massif des Equatoriens à l'étranger. Aujourd'hui un Equatorien sur 5 vit hors du pays.

Note du réalisateur

Je suis né et j'ai grandi à Quito en Equateur. Au début des années 80, mon père et un de ses amis décidèrent de réaliser un reportage en super 8, sur ce qui était à l'époque une excursion pleine d'aventures : le voyage en train entre Riobamba et Guayaquil. Au bout de 2 ans et de nombreux week-ends sacrifiées, ils achevèrent leur travail et eurent comme résultat un film de 35 minutes. Mais ce film, que je regardais en boucle quand j'étais petit, allait devenir plus qu'un petit reportage. En effet, quelques mois avant la fin du montage, en décembre 82, il y eut des inondations importantes qui détruisirent les voies ferrées. Ces voies que mon père avait filmées quelques mois auparavant n'allaient plus servir, et son film devenait du coup un document historique unique.

En 2002 je me lançais le défi, avec peu d'expérience et sans argent, de faire un film sur les immigrés sans papiers équatoriens établis à Lausanne. Un des tournages nous mena à Riobamba, ville ferroviaire par excellence, laissée maintenant à l'abandon. J'ai eu l'occasion, lors de ce voyage, de rencontrer quelques vieux cheminots et de voir comment le transport en train avait pratiquement disparu. Je me suis souvenu alors du film Super 8 de mon père et de l'image grandiose qu'avait le train jadis dans l'esprit des Equatoriens. Je me suis rendu compte que je n'étais pas le seul à garder une certaine nostalgie pour ces paysages andins dont le calme était seulement perturbé par le sifflement du train. Mes rencontres m'ont permis de voir quelques autres raisons à l'arrêt de mort du train : la crise économique insurmontable du pays, qui renvoie les travaux de rénovation nécessaires aux calendes grecques et les intérêts ambigus des gouvernements, qui sont trop impliqués dans le transport par camion pour pouvoir redonner un peu de souffle au train.

Le train ne fonctionnera probablement jamais plus en Equateur. Mon film dresse le portrait de la vie autour du chemin de fer quand il était encore en service. L'arrivée du train en 1908 permit à ce pays si régionaliste de se forger une identité nationale et par le biais du train de développer le commerce entre les régions. À peine un siècle plus tard, dans l'indifférence générale - à l'exception des touristes - le train se meurt et personne ne bouge le petit doigt. Actuellement seuls les anciens cheminots se réunissent encore et pensent pouvoir redonner un peu de vie au chemin de fer, mais ils savent qu'ils sont vieux. Ils espèrent que le train ne mourra pas avec eux, les derniers témoins de son passage.

Pour moi, ce film est aussi le constat de ce qu'est devenu l'Equateur de mon enfance au cours des 20 dernières années. Il partage en cela la destinée de la plupart des pays en Amérique du Sud, où le manque de vision des politiciens et la corruption à tous les échelons de la société ont fini par détruire les services publics.

Daniel Wyss, avril 2007

Daniel Wyss – Réalisateur

Né en 1978 à Quito en Equateur. Etudie pendant 2 ans l'histoire et l'esthétique du cinéma à L'Université de Lausanne. Travaille ensuite comme monteur et caméraman pour le Service Audiovisuel de l'EPFL, entre 1999 et 2002. En parallèle il réalise plusieurs court métrages ainsi que des émissions « Demo » sur TVRL, avant de passer au documentaire.

Depuis 2002, il est chargé de cours à l'atelier multimédia de Mobilet', semestre de motivation pour les jeunes au chômage. Dès 2004, il collabore avec l'association Climage.

REALISATION

Le train le plus difficile du monde (Documentaire 2007, 51 min)

La ligne de chemin de fer Quito-Guayaquil, en Equateur, formait la colonne vertébrale du pays. Aujourd'hui le train se meurt et le pays se vide.

Chamanes del Ecuador (Reportage, 2004, 18,min)

La science ancestrale des chamanes est en train de se perdre, une association projette de créer une université chamannique en Amazonie.

Soy Pobre y vivo Lejos (Documentaire 2003, 29 min)

La vie des sans papiers équatoriens établis à Lausanne et les liens qu'ils entretiennent avec leurs familles restées en Equateur.

Max M. (Court métrage de fiction, 2000, 9 min)

La vie de Max, tiraillé entre devoir faire des études et devenir peintre.

Who's the fool ? (Clip vidéo, 1999, 6 min)

Le groupe Pancake est poursuivi par la police alors qu'ils tentent d'aller à leur concert.

Léa (Court métrage de fiction, 1998, 11 min)

Un homme nous parle de sa vie sentimentale avec Léa.

Montage et assistant réalisateur

- 2007 Monteur pour « Realizing property rights », reportage de Kamal Musale
- 2006 Projections vidéo en live pour Piano Seven. Concerts à Montreux et à Hong Kong.
- 2005 Assistant réalisateur pour « L'Usine », film documentaire d'Alex Mayenfisch
- 2005 Assistant réalisateur pour « Le puits », installation d'art vidéo de Fernand Melgar
- 2004 Assistant réalisateur pour le Sitcom « Vu sous cet angle », 20 épisodes d'une mini série de Monique Reboh et Patrick Nordmann sur TSR1
- 2001-2007 Caméraman pour la retransmission live de grande scène de Balelec.
- 1999 Assistant réalisateur pour « Tout feu, tout femmes », réalisé par Jacqueline Veuve et Gaby Schaedler.
- 1999-2006 Diverses expériences de vidéo projections pour des spectacles ou des concerts. (Festival Jazz 11+, Au bord de la vie, Eternal Grace, D01, Pancake, etc)

Les productions Climage

Climage est une association de réalisateurs indépendants qui produit depuis 1985 des documentaires engagés dans le social, la culture et l'histoire.

Principaux films produits

Le train le plus difficile du monde

Daniel Wyss

2007 - 51 min.

Mondes Contraires

Camille Cottagnoud

2007 - 55 min.

Que viva Mauricio Demierre

Stéphane Goël

2006 - 70 min.

Sur les traces des pharaons noirs

Stéphane Goël

2005 - 52 min.

Exit

Fernand Melgar

2005 - 80 min.

L'usine

Alex Mayenfisch

2005 - 45 min

Statut: saisonnier

Alex Mayenfisch

2003 - 53 min.

Le poison - le crime de Maraon

Stéphane Goël

2003 - 54 min.

Premier Jour

Fernand Melgar

2003 - 10x 8min.

Remue-ménage

Fernand Melgar

2003 - 52 min.

Classe d'accueil

Fernand Melgar
1998 - 54 min.

Campagne perdue

Stéphane Goël
1997 - 54 min.

Le garçon s'appelait Apache

Stéphane Goël
1995 - 53 min.

La moitié de la gloire

Alex Mayenfisch
1995 - 45 min.

A l'ouest du Pecos

Stéphane Goël
1993 - 72 min.

Album de famille

Fernand Melgar
1993 - 54 min.

La conquête du temps libre

Alex Mayenfisch
1992 - 52 min.