

Dossier de presse trigon-film

THE TRAIN OF SALT AND SUGAR

Un film de Licínio Azevedo

Mozambique, 2016



DISTRIBUTION

trigon-film

Limmatauweg 9

5408 Ennetbaden

Tél: +41 (0)56 430 12 30

Fax: +41 (0)56 430 12 31

info@trigon-film.org

www.trigon-film.org

CONTACT MÉDIAS

Florence Michel

076 431 43 15

romandie@trigon-film.org

MATÉRIEL PHOTO www.trigon-film.org

trigon-film

FICHE TECHNIQUE

Réalisation	Licínio Azevedo
Scénario	Licínio Azevedo, Teresa Pereira
Image	Frédéric Serve
Son	Philippe Fabbri
Montage image	Willem Dias
Musique	Joni Schwalbach
Montage son & mixage	Matthew James, Kiko Ferraz
Décors	Andrée du Preez
Costumes	Isabel Peres
Production	Pandora da Cunha Telles, Pablo Iraola
Pays	Mozambique
Année	2016
Durée	93 minutes
Langue	portugais, f/d

FICHE ARTISTIQUE

Taiar	Matamba Joaquim
Rosa	Melanie de Vales Rafael
Salomão	Tiago Justino
Sete Maneiras	António Nipita
Mariamum	Sabina Fonseca
Josefino	Horácio Guiamba
Pureza	Celeste Baloi
Amélia	Hermelinda Simela
Adriano Gil	Mário Mabjaia
Celeste Caravela	Victor Raposo
Omar Imani	Abdil Juma
Ascêncio Absalão	Narduela
Herculano	Tunecas Xavier
Danger Man	Mário Valente
Baioneta	Absalão Macie
Canivete	Carlos Novela
Calisto Confiança	Abdul Satar
Comandante Xipoco	Alvim Cossa

FESTIVALS - PRIX

JOHANNESBURG FILM FESTIVAL 2016: Meilleur film

SYNOPSIS

En 1989, le Mozambique est ravagé depuis douze ans par la guerre civile. Un train s'apprête à quitter Nampula, au nord du pays, pour rejoindre le Malawi voisin. Commencer ce voyage de 700 km signifie risquer sa vie, car le convoi traversera la zone rebelle. Mais ce train sous escorte militaire représente la seule chance de survie pour celles et ceux qui vont au Malawi échanger quelques sacs de sel contre du sucre, précieuse denrée devenue très rare au Mozambique. C'est aussi ce train que prend la jeune Rosa pour rejoindre l'hôpital où elle va travailler. Elle y fait la connaissance du lieutenant Taiar.

RÉSUMÉ DU FILM

Un train de tous les dangers quitte Nampula, au Nord du Mozambique, pour parcourir 700 km et atteindre le Malawi voisin, à l'ouest. A son bord, des femmes qui entreprennent ce voyage de plusieurs semaines pour aller échanger quelques sacs de sel contre du sucre, denrée de base autrefois produite en quantité mais presque introuvable dans un pays ruiné par douze ans de guerre civile. Au péril de leur vie, ces Mozambicaines vont donc se procurer du sucre qu'elles pourront revendre pour nourrir leur famille.

Sous escorte militaire, le convoi progresse lentement sur des rails sabotés, traversant la zone rebelle. De cette réalité qu'il a lui-même observée, le réalisateur Licínio Azevedo tire une fiction où l'on rencontre Mariamu, une passagère régulière cette fois accompagnée d'une nouvelle venue, la jeune infirmière Rosa. Celle-ci, en allant rejoindre l'hôpital où elle travaillera, découvre la réalité de la guerre.

Le jeune lieutenant Taiar ne connaît pour sa part que la vie de militaire. Il a été formé en Ukraine, république d'Union soviétique, car le FRELIMO (Front de libération du Mozambique) qui gouverne son pays est une organisation communiste. Taiar est en conflit avec le sous-lieutenant Salomão, une vraie bête de guerre, dont il n'approuve pas la cruauté. Censé protéger les passagers du train, Salomão est plutôt une menace pour eux, en particulier pour les femmes.

Taiar et Salomão sont placés sous le commandement de «Sete Maneras», un sorcier à l'épreuve des balles qui peut se transformer en oiseau pour des vols de reconnaissance. Quant au mécanicien du train, il avance en terrain véritablement miné. Il est équipé pour pouvoir remplacer les rails détruits par l'ennemi. Les rebelles, planqués le long du chemin de fer, attaquent aussi le convoi par balles, faisant à chaque fois des victimes que les survivants enterrent avant que le train reparte.

Rosa et Taiar se rapprochent, imaginant un avenir ensemble et rêvant à la fin de cette longue guerre qui a déjà volé leur jeunesse. Licínio Azevedo nous embarque, sur le mode du western, dans les grandes et somptueuses plaines d'un pays dévoré par la violence.

FILMOBIOGRAPHIE DE LICÍNIO AZEVEDO

Filmographie sélective:

2016 LE CONVOI DE SEL ET DE SUCRE

2012 VIRGEM MARGARIDA

2010 L'ILE DES ESPRITS, documentaire

2007 LES HÔTES DE LA NUIT, documentaire

2006 LE GRAND BAZAR

2005 UN CAMP DE DÉMINAGE, documentaire

2003 MAINS D'ARGILE, documentaire

2002 DÉSOBEISSANCE, fiction/documentaire

2001 LE PONT, documentaire



Né à Porto Alegre au Brésil en 1951, Licínio Azevedo est un cinéaste et écrivain installé au Mozambique. Il a commencé sa carrière comme journaliste en Amérique latine, puis est parti au Mozambique à la recherche d'histoires post-coloniales marquantes, qu'il a plus tard compilées dans un livre. Il a travaillé en étroite collaboration avec Ruy Guerra, Jean-Luc Godard et Jean Rouch à l'Institut national du Mozambique dans les années qui ont suivi l'indépendance du pays (1975).

Depuis 1980, il a réalisé plus de vingt films distribués à l'international et co-fondé l'une des sociétés de production de films les plus renommées du Mozambique, Ébano Multimédia. Ses films, dont plusieurs ont été primés dans des festivals internationaux, sont au plus près de la réalité du pays et de son évolution politique troublée. Entre fiction et documentaire, Licínio Azevedo mêle les genres et s'attache à raconter des histoires fortes.

Écrivain, il a témoigné des guerres dans «Relatos do Povo Armado» («Rapports du Peuple Armé»), en deux volumes, regroupés plus tard en un seul sous le nom de «Coração Forte» («Coeur fort»). La guerre du Nord du Mozambique est également le sujet de son roman «Comboio de Sal e Açúcar» («Le convoi de sel et de sucre»), dont il a tiré un film en 2016.

Ce film comptait parmi les douze projets d'Afrique subsaharienne sélectionnés en 2014 par le programme Open Doors du Festival de Locarno. Il y a remporté deux prix: celui du CNC et celui du fonds visions sud est. Et c'est la première fois qu'un projet Open Doors a été projeté en première mondiale sur la Piazza Grande de Locarno, en août 2016.

INTRODUCTION HISTORIQUE

Par Licínio Azevedo

En 1964, au Mozambique (alors colonie portugaise), les forces de la guérilla du FRELIMO – Front de Libération du Mozambique – entament une guerre pour l'autodétermination du pays. Dix ans plus tard, le FRELIMO prend les rênes du pays. Le nouveau gouvernement, sous la présidence de Samora Machel, instaure un État à parti unique basé sur des principes marxistes. S'ensuit peu après une longue guerre civile, soutenue par la Rhodésie et l'Afrique du Sud, pays voisins aux gouvernements menés par des minorités blanches, qui ne veulent pas alors que le gouvernement révolutionnaire mozambicain devienne un exemple pour la région. Les forces d'opposition au Gouvernement se donnent le nom de Résistance Nationale Mozambicaine (RENAMO). Cette guerre mène le pays à la ruine avec la destruction quasi-totale de l'agriculture et des infrastructures terrestres. Ce n'est qu'au début des années 90 que le pays entame des réformes structurelles et connaît à nouveau la paix. Aujourd'hui, en 2016, le Mozambique est à nouveau dévasté par la violence, de nombreux conflits armés ayant éclaté dans le centre et le nord du pays.

«J'étais à Lichinga, la capitale de la province du Niassa, où le dernier train s'arrête avant la frontière du Malawi, sa destination finale. Le blocage des accès routiers maintenait la ville isolée du reste du pays. Les arrêts des trains s'espaçant de plus en plus, une foule dense envahissait la gare à chacune de leur arrivée. J'ai eu la chance d'assister à l'une d'entre elles, et de constater l'état terrible des passagers qui débarquaient, des semaines après le début de ce voyage qu'ils faisaient au péril de leur vie.»

INTERVIEW DU RÉALISATEUR

Le train de sel et de sucre a-t-il vraiment existé?

Pendant la guerre civile au Mozambique, qui s'est terminée en 1992, j'entendais raconter tout un tas d'histoires sur ce train, au nord du pays. Des histoires merveilleuses. Il n'y avait rien dans le pays, pas même de sucre pour le thé, alors qu'avant, le Mozambique était un grand producteur de sucre. À cette époque, on entrait dans un café, on commandait un thé et on nous répondait : «Du thé, on en a... Mais pas de sucre.» Alors les femmes, au nord du pays, ont découvert une façon astucieuse de nourrir leur famille: elles achetaient du sel sur le littoral mozambicain, puis parcouraient 700 km jusqu'au Malawi, à l'intérieur du continent. Un voyage qui aujourd'hui prend moins d'un jour, mais qui pouvait prendre jusqu'à trois mois à l'époque. Avec le fruit de la vente du sel, elles achetaient du sucre qu'elles revenaient vendre au Mozambique. Elles pouvaient alors nourrir leur famille pendant plusieurs mois, puis elles repartaient pour leur périple. Pendant la guerre, ce train n'était pas supposé embarquer des passagers civils, mais les gens voyageaient volontairement, sans payer le billet, dans des wagons ouverts, avec une escorte anti-aérienne et militaire. C'était un train qui partait une fois tous les trois mois, quand les conditions le permettaient. Il y a aussi une part de fiction, comme dans l'existence d'un bateau de pêche géant...

Si l'action se déroule dans le nord du pays, pourquoi ne pas avoir tourné là-bas?

Le nord est complètement transfiguré, modernisé et en ce moment, miné par la guerre. C'est pour ça que nous avons pris le parti de tourner au sud du Mozambique, où les voies ferrées et les gares correspondent encore à l'époque de l'intrigue, tout comme les locomotives qui les parcourent... On a filmé sur la ligne qui va de Maputo au Swaziland et vers l'Afrique du Sud, mais nous avons fait un grand travail de décoration pour donner d'autres tonalités aux gares en réparant les machines et les wagons d'escorte, hors d'usage au moment du tournage.

Pourquoi ne pas avoir fait un documentaire?

À l'époque, j'ai essayé, mais les producteurs disaient que j'étais fou! « Qui va mettre de l'argent dans le matériel et tout le reste pour faire un voyage de trois mois ? Et puis qui te dit qu'ils ne mourront pas, et qu'il n'y aura pas de film? ». Dès que la guerre s'est terminée, la première chose que j'ai faite, c'est prendre ce train. J'ai fait le voyage plusieurs fois d'affilée, interviewé des employés des chemins de fer, les femmes qui échangeaient le sel contre du sucre, les militaires... Et j'ai écrit un roman, *Comboio de sal et açúcar*. Pour moi, au cinéma, tout ce qui n'est pas fait dans l'instant ne peut plus être un documentaire. Je n'aime pas faire des documentaires sur le passé, j'aime les faire sur ce qui se passe. Pour moi, tout ce qui s'est déjà produit devient automatiquement de la fiction.

Votre livre commence ainsi: «Ceux qui nous attaquaient étaient terribles, mais ceux qui nous protégeaient pouvaient être pires.» Quel est le sens symbolique de ce train?

C'est un microcosme où cohabitent musulmans, chrétiens et animistes, dans une ambiance de trahisons, d'attaques et de mort, mais aussi d'espoir renouvelé. «Quand le soleil se lève, tous les espoirs se renouvellent», comme disait Hemingway. Et ainsi se maintient l'équilibre, car dans le train, tous les passagers risquent leur vie. Pendant la guerre, nous avons tendance à différencier les bons des méchants, mais ça n'est pas toujours simple. Ceux qui attaquent le train sont terribles, mais parfois, ceux qui sont censés le protéger sont bien pires encore. Dans le film, Rosa témoigne de la dure réalité de la guerre, c'est pourquoi on l'entend dire cette phrase.

Les personnages sont-ils réels?

Certains sont légèrement inspirés de personnages réels, d'autres complètement fictionnels, comme le personnage principal, Tair. Il y a trois groupes de personnages: les militaires, qui protègent et contrôlent le train, parmi lesquels les bons et les méchants; les employés des chemins de fer qui permettent au train de poursuivre sa route et qui sont l'intelligentsia, et les civils, principalement des femmes, qui voyagent et qui représentent le combat humain le plus élémentaire: celui de la survivance.

Comment définissez-vous la relation entre Tair et Salomão?

Tair est un lieutenant qui a une mentalité moderne, scientifique, qui a étudié dans une académie militaire d'Ukraine, en ex-Union soviétique, et qui a une façon de penser différente parce qu'il est jeune, lieutenant, et qu'il a reçu une éducation à l'étranger. Son antagoniste est le sous-lieutenant Salomão qui, lui, a gagné son grade à la guerre. C'est un combattant, mais il a une vision plus obtuse. Il se sent maître du monde, maître des femmes, du train...



Y'a-t-il un côté magique dans cette guerre?

Il existe en effet dans la guerre, tout comme dans la vie quotidienne des Mozambicains. Je ne parlerais pas tout à fait de magie, mais d'une relation avec les ancêtres, les esprits... Au Mozambique, pendant la guerre civile, il y avait une troisième force armée, aux côtés du gouvernement du FRELIMO: les Naparamas, une armée d'hommes à l'épreuve des balles, invulnérables, qui combattaient nus et portaient des armes traditionnelles, arc, machettes, et n'utilisaient pas d'armes à feu. Il suffisait que l'ennemi ait vent de l'approche des Naparamas, et il se retirait. Jusqu'au jour où Manuel António, leur commandant, a été tué par 150 tirs de balles. Alors tous ont dit: «Vous avez vu, ils ne sont pas l'épreuve des balles.» Mais on a bien vite trouvé une raison à cette mort: l'ennemi avait envoyé une sorcière, une femme très belle qui avait séduit le commandant, l'emmenant faire l'amour avant le combat. Les Naparamas devaient accomplir un rituel, ils ne pouvaient pas manger de nourriture salée pendant trois jours avant le combat, ni faire l'amour. Parce qu'il avait fait l'amour avec la femme sorcière, Manuel António a été tué. C'est l'explication qui avait alors été donnée par la population. La magie fait donc partie de la vie quotidienne, et en Afrique, il n'y a pas de guerre sans magie.

Un des personnages incarne cette magie...

Sete Maneiras, le commandant responsable de la protection du train, est un sorcier à l'épreuve des balles qui, dans sa jeunesse, a reçu l'initiation traditionnelle des makondes du nord du Mozambique. Pour être adulte, il faut tuer un lion avec un arc et des flèches. Comme Sete Maneiras est passé par ce rite d'initiation, il peut parler aux oiseaux, allant jusqu'à se transformer en l'un d'eux, pour effectuer un vol de reconnaissance. Le commandant ennemi, Xipoco ("fantôme", en langue xangana), lui, se transforme en singe pour faire la même chose.

Comment avez-vous pu tourner tous les jours avec treize wagons?

Ça a été fantastique et infernal à la fois. Ça aurait été impossible sans le soutien des chemins de fer du Mozambique. Pendant le tournage, le chef-opérateur du son a fait un travail impressionnant: les sons des roues qui grincent, la locomotive en fonctionnement... À cette époque, on ne devait jamais éteindre le moteur de la locomotive, parce qu'on ne pouvait pas le redémarrer, alors nous avons transposé cette réalité dans le film. Le bruit du train est un son permanent, une bande sonore fondamentale qui a été ponctuée par Joni Schwalbach avec des instruments traditionnels africains, des tambours et des mbira pour marquer les scènes d'amour.

Pourquoi dites-vous que ce film est un western?

J'adore les westerns, c'est mon genre cinématographique préféré, et le film a un peu cette structure. Dans les films de cowboys, le bandit est toujours en bande, tout comme Salomão a ses suiveurs et Tair les siens. C'est comme Lone Ranger et Tonto, il y a Tair qui est Lone Ranger et Tonto l'indien à ses côtés, son adjoint, qui finira par endosser son rôle. Tonto devient Ranger. Je compare toujours les deux avec mon western préféré, *L'homme des vallées perdues* de George Stevens (1951). Il y a aussi le fait que nous ayons tourné dans les paysages magnifiques du sud du Mozambique, qui ressemblent, à cette période de l'année, aux décors des films de John Ford, dans lesquels le héros apparaît au milieu d'une plaine d'herbes sèches, jaunes et hautes... En postproduction, nous avons accentué leur couleur chaude. C'est le premier western africain moderne. Ceux qui aiment les westerns se retrouveront dans ce film.