

La Ciotat: le jour où le train est entré dans le cinéma

PAR JOSEPH CONFAVREUX
ARTICLE PUBLIÉ LE DIMANCHE 22 JUILLET 2018

Comment des gares ont-elles s



Extrait de l'entrée du train dans la gare de la Ciotat © DR

structuré l'histoire politique, la morphologie urbaine, le destin social ou l'imaginaire de certaines villes ? Jusqu'à quel point, plus généralement, le chemin de fer est-il plus qu'un moyen de transport ? Dernier volet : La Ciotat ou la gare la plus célèbre au monde.



À proximité de la gare de La Ciotat.

C'est une gare saumon accrochée à la colline, située à plusieurs kilomètres de la ville qu'elle dessert. De ce fait, son apparition, pour le visiteur ne voyageant pas par le train, est annoncée par des centaines de voitures garées dans tous les sens sur les moindres chemins bordés de pins qui y mènent, abandonnées pour la journée par les Ciotadens partis travailler en TER à Marseille ou Toulon.

Michel Cornille, proviseur à la retraite et figure associative de La Ciotat, explique qu'on dit, « *en langage provençal, que la gare est a pincou, c'est-à-dire au bout du monde* ». Thierry Mabily, responsable du service des archives de la ville, se souvient que ses grands-parents considéraient la gare non comme celle de La Ciotat, mais comme celle de Ceyreste, la localité voisine dont le port avait été administrativement détaché en 1429 : « *Comme ils n'avaient pas de voiture, ils préféraient prendre un vieux bus que de passer par la gare pour se rendre Marseille.* »

La raison d'une telle localisation, si ce n'est la topographie de presque île propre à La Ciotat, est-elle liée à la volonté de relier le plus directement possible Marseille et Toulon ? « *Comme le montre la carte, et la boucle que fait le chemin de fer à hauteur de La Ciotat, explique Gaston Neulet, ancien ingénieur des chantiers navals et historien de la cité portuaire, si la gare est là où elle est, et pas au centre, c'est d'abord parce que beaucoup d'édiles du secteur ne voulaient pas que les rails traversent leurs terres. Ce sont les pressions des propriétaires terriens de la région qui ont décidé du tracé du chemin de fer.* »



La gare de La Ciotat.

Quand on accède enfin à la gare de La Ciotat, la réalité est, comme souvent mais plus encore ici, fort éloignée de la légende. La gare de ce port méditerranéen n'est en effet qu'une bâtisse moyenne et terne, qui, en ce matin de la mi-mai, fait naître un sentiment de dépeuplement, accentué par les barrières posées devant les portes et le ciel bas et couvert au-dessus d'elle.

Toutefois, certifie Thierry Jacquinod, directeur de l'Agence Gares Grand Sud et ancien directeur de la gare Montparnasse, « *d'ici la fin de l'année, on aura rénové cette vraie belle gare historique, dont on va*

conserver l'intégralité des bâtiments en lui donnant une nouvelle jeunesse. C'est une gare qui ne demande qu'à se développer, avec ses 400 000 voyageurs par an et sa localisation entre Toulon et Marseille. Nous travaillons main dans la main avec la métropole pour densifier les transports en commun qui y mènent, recréer un vrai parvis et un parking sur deux niveaux ».

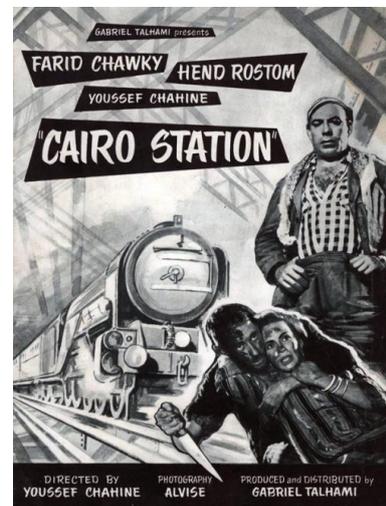
Si, concrètement, la gare de La Ciotat ne représente plus grand-chose, bien que les migrations pendulaires régionales quotidiennes en fassent une infrastructure « très fréquentée, voire submergée », comme l'assure Michel Cornille, sa place dans l'image et l'imaginaire est en effet inégalable.

Pour le septuagénaire, président de l'association Les Lumières de l'Eden, « contrairement à ce que pense Dali, le centre du monde n'est pas la gare de Perpignan, mais celle de La Ciotat ». C'est aujourd'hui une « petite gare anonyme, reconnaît le sémillant proviseur en retraite. Mais elle est sans doute plus connue que toutes les gares dont vous pourrez parler. S'il n'y avait pas eu un train pour s'arrêter devant une caméra, un jour de 1895, personne ne connaîtrait la gare de La Ciotat. Mais, pour cette raison, c'est peut-être la plus célèbre du monde ».

Cette notoriété, la gare de La Ciotat la doit en effet à 59 petites secondes, la durée standard des films tournés par les frères Lumière. *L'arrivée d'un train en gare de La Ciotat* n'est pourtant pas le premier film de l'histoire du cinéma, tourné à la sortie des usines Lumière, à Lyon.

Mais il en est le plus renommé, tant il fut considéré, notamment par Henri Langlois, fondateur de la Cinémathèque française, comme la matrice du septième art, avec ses différents plans faisant séquence et son travail inédit sur la profondeur de champ. « On peut dire sans exagération que Le Train entrant en gare de La Ciotat fut comme l'épine dorsale de l'expansion du cinéma dans le monde », écrit ainsi l'historien

Jacques Rittaud-Hutinet, ancien directeur du Centre de recherches en théâtre et cinéma à l'université Lumière-Lyon 2.



Depuis, l'entrée d'un train en gare a été refaite dans des dizaines de villes au monde, de Melbourne au Caire, de Varsovie à Rio de Janeiro, de New York à Belgrade. Mais surtout, les gares sont devenues des lieux de tournage privilégiés, comme carrefours de récits et de rencontres, espaces de romance et de suspense, ou bien comme supports narratifs, ainsi que le montre, images et extraits à l'appui, **un épisode du magazine d'Arte « Blow Up »** intitulé La Gare au cinéma.

D'autant que le chemin de fer, avec ses embranchements, ses travellings et ses aiguillages, a pu être considéré comme une juste métaphore du septième art, utilisée comme telle par une multitude de réalisateurs. Comme le rappelle un célèbre dialogue de *La Nuit américaine*, de François Truffaut : « 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. »

Surtout que la légende entourant la réaction des spectateurs à l'arrivée de ce train en gare de La Ciotat demeure vivace, bien que certains historiens évoquent davantage un mouvement de recul qu'une panique généralisée. Et ce, même si le réalisateur Georges Franju affirma que ce court-métrage pouvait être considéré comme le « premier film d'épouvante de l'histoire du cinéma ».

L'idée que l'arrivée d'un train sur écran ait terrorisé les premiers spectateurs est symétrique de l'effroi « irrationnel » lié à l'implantation des chemins de fer sur le territoire français au XIX^e siècle, dont l'historien Jean-Baptiste Fressoz a montré qu'il avait été largement surestimé, voire parfois inventé de toutes pièces, par celles et ceux qui voulaient ainsi témoigner de la réticence de certains esprits faibles aux bienfaits du progrès technique...

Ce qui n'a pas empêché les nombreux accidents que connut le rail à ses débuts de traumatiser des régions entières, y compris à La Ciotat, où un grave accident, en 1871, près d'Ollioules, frappa les esprits, notamment celui de Joseph-Édouard Vence, l'un des artisans des chantiers navals de La Ciotat, qui note dans son journal que « 20 wagons chargés de 18 000 kg de poudre chacun explosent entre Bandol et Sanary-sur-Mer. [...] Le train contenait près de 300 personnes. 17 étaient montées à La Ciotat. Aucune n'est revenue. L'explosion s'est ressentie à La Ciotat. On croyait à un tremblement de terre ».



« Pluie, vapeur et vitesse », de Turner

En dépit de cela, si Louis Lumière choisit d'installer sa caméra sur un quai de la gare de La Ciotat, c'est bien parce que le rail, comme le cinéma ou la peinture des impressionnistes, de Monet à Turner, voulait fusionner dans le culte d'une certaine modernité.

« La Ciotat était tournée entièrement vers les chantiers navals »

Du fait de ce passé, pour Michel Cornille, la gare de La Ciotat représente aujourd'hui rien de moins que « la marque symbolique de l'immortalité de

l'Homme, d'une rupture entre l'Homme mortel dont on ne pouvait garder que le portait figé et l'Homme rendu immortel par les images animées ».



Louis Lumière

En l'occurrence, les personnes immortalisées par le film tourné par Louis Lumière sont sa femme et sa fille, venues par le train de Lyon prendre leurs quartiers d'été à La Ciotat. Et il existe une personne en ville pour qui ce très court-métrage n'est pas seulement un monument du cinéma, mais aussi un film de famille.

Gilles Trarieux-Lumière est en effet l'arrière-petit-fils de Louis Lumière. Et la petite fille qu'on aperçoit sur le film de 1895 est donc sa grand-mère, Suzanne. « *Je ne suis pas un spécialiste de cinéma, concède celui qui a récemment pris sa retraite de médecin généraliste, mais Louis Lumière était un personnage hors du commun. C'était un surhomme, qui voyait mieux que les autres avec 12 dixièmes de vision, et un génie du cadre. Avec son frère, qui a ensuite joué un rôle essentiel dans la radiographie médicale et la médecine en général, il n'a pas seulement inventé le cinéma, mais aussi la photographie en couleurs, la chaîne hi-fi, le réchauffeur catalytique, la photocopieuse... Je pense que dans 400 ans, on parlera d'eux comme on parle aujourd'hui de Léonard de Vinci.* »

Louis Lumière fut le véritable inventeur du cinéma, même si la plupart des nombreux brevets qu'il déposa au cours de sa vie furent cosignés avec son frère,

Auguste. Une invention « découverte en trois mois », explique Gilles Trarieux-Lumière, en grande partie pour satisfaire l'obsession du père, Antoine Lumière, peintre et photographe, d'animer les images.

Et une invention à laquelle les enfants Lumière ne croyaient d'ailleurs pas complètement. « *Il faudra arrêter l'exploitation de notre Cinématographe lorsque l'intérêt aura disparu pour les habitants* », écrit ainsi Louis dans une lettre à son père datée du 14 octobre 1895.

Rendus riches et célèbres grâce à un procédé technique permettant de mettre la photographie à la portée de tous, les Lumière s'installent à La Ciotat en 1893. « *Antoine, qui était peintre et photographe, était tombé sous le charme de la lumière de cette ville, explique Gilles Trarieux-Lumière, et a décidé d'y faire construire une résidence secondaire.* »

Le « Clos des plages » est plus qu'une résidence secondaire. Il s'étend de la mer à la montagne et constitue une des plus impressionnantes propriétés de la région : un « véritable Eden, avec des citronniers, des orangers, des vignes », dit le descendant du bâtisseur.



Antoine Lumière

Antoine Lumière rachète alors terrain sur terrain pour étendre son domaine viticole, mais n'atteindra pas la gare, tant celle-ci est éloignée de la ville, en dépit de son idée de pouvoir ainsi plus facilement acheminer le produit de ses vignes par voie ferroviaire.

C'est dans ce vaste domaine, doté de son propre port, et dans ce bâtiment suffisamment grand pour être divisé en plus de cinquante appartements lorsqu'il fut vendu dans les années 1920, que furent tournés une grande partie des films des frères Lumière, dont *L'arroseur arrosé*.

Et c'est dans le salon du « Palais Lumière », ainsi qu'il est surnommé, que se tint, en septembre 1895, la première projection publique de l'histoire du cinéma, marquant le lien indéfectible entre le cinéma et la ville de La Ciotat, par le truchement de sa gare.

Pourtant, à la gare même de La Ciotat, cette présence se fait discrète. Même si Thierry Jacquino assure que ce n'est que provisoire : « *Plutôt que de simplement remettre des photos un peu vieilles ou de diffuser le film dans un coin, nous avons lancé deux appels d'offres pour des projets innovants : une projection du film en grand, qui serait comme suspendu dans la gare, et un moyen pour que chaque voyageur puisse repartir avec un souvenir de ce qui s'est passé ici en 1895.* »

En attendant, on trouve juste un petit kiosque, baptisé « Lumière », en face de la gare, un photogramme agrandi de la fameuse locomotive arrivant sur le quai,

un portrait délavé d'Auguste et Louis Lumière, ainsi qu'une plaque mémorielle instructive, pour au moins deux raisons.



Plaque apposée sur la gare de la Ciotat

La première, soulignée par les Ciotadens, est la formulation savoureuse choisie pour nommer la façon dont Louis Lumière a « photographié » l'entrée d'un « train en marche », signe que le geste du grand savant ressortait d'une dimension encore inédite difficile à appréhender, y compris par le vocabulaire.

La seconde, davantage occultée, est la date d'apposition de cette plaque, le 22 novembre 1942. À cette époque, La Ciotat vit sous le régime de Vichy et la coïncidence entre la célébration des frères Lumière et leur engagement en faveur du maréchal Pétain n'est sans doute pas fortuite.

Sans être antisémites ou pro-allemands, les Lumière se situaient en effet sur la longueur d'onde d'une bourgeoisie que son anticommunisme poussait entre les bras d'une « Révolution nationale » soucieuse de se légitimer grâce à quelques noms connus.

En janvier 1941, Louis Lumière est ainsi nommé au Conseil national de Vichy, qui sert d'ersatz à l'Assemblée nationale et dont les membres ne sont pas élus. Mais c'est surtout le fait qu'Auguste, alors septuagénaire, soit devenu membre du comité d'honneur de la Légion des volontaires français contre le bolchévisme, plus connue sous l'acronyme LVF, ouvertement pro-nazie, qui entache l'histoire de la famille.

Au point qu'en 1995, la Banque de France dut envoyer au pilon 17 millions de billets de 200 francs à leur effigie, qu'elle avait prévu d'imprimer à l'occasion du centenaire de l'invention du cinématographe...

Cette histoire, longtemps enfouie derrière les actes de résistance d'Henri Lumière, le fils d'Auguste, n'est guère racontée aujourd'hui à La Ciotat, qui préfère célébrer la famille de toutes les manières : esplanade « berceau du cinéma », lycée Lumière, fournil Lumière et même une locomotive en fleurs et buisson posée sur un rond-point à l'entrée de la ville...

La présence des Lumière à La Ciotat n'a pourtant pas été continue, après que la famille a quitté la cité et vendu « Le Clos des plages » au milieu des années 1920, suite au décès du patriarche Antoine, en 1911, et de celui de la fille d'Auguste, quelques années après.



Monument en hommage aux frères Lumière à La Ciotat.

Pour Michel Cornille, « on a alors complètement oublié la famille Lumière, jusqu'aux années 1980. Les socialistes et communistes qui dominent la ville à partir de 1945 entretiennent un véritable black out du nom Lumière ». Et ce même si un monument honorant les frères Lumière et le « cinématographe » qui fait « connaître le monde » fut érigé sur la plage de la ville, en 1958.

Thierry Mabily, responsable du service des archives de La Ciotat, confirme cette rupture. « Quand j'étais jeune, j'allais au lycée Lumière de la ville, mais sans savoir vraiment pourquoi il portait ce nom-là. » Lui voit moins une explication de nature politique à cet oubli que le fait que « La Ciotat était tournée entièrement vers les chantiers navals. C'était une ville purement ouvrière, et "Le Clos des plages" a toujours été loin du centre et de l'activité liée à la construction de bateaux. Plus généralement, comme j'ai pu le voir en travaillant aux archives depuis 1985, l'intérêt

pour le passé et le patrimoine est un phénomène relativement récent. Auparavant, quasiment personne ne s'intéressait au nom de la rue qu'elle habitait ».

Enfoui, le souvenir des Lumières ne s'était pourtant pas éteint. Quand Gilles Trarieux-Lumière a été le premier descendant de la famille à revenir dans la cité portuaire et à s'installer comme praticien généraliste, tous les patients âgés qu'il soignait lui ont raconté les activités de philanthropie et de mécénat de ses aïeux : *« J'ai été impressionné par cette aura. Ils ont donné des terrains, créé des bourses pour les bons élèves, aidé à soigner les marins, notamment contre la tuberculose. »*

« La ville allait couler »

Mais le passage de la mémoire individuelle à la mémoire collective, et sa mise en scène municipale, coïncide avec le déclin des chantiers navals. De là à parler d'identité de substitution ? *« La ville allait couler, explique Michel Cornille. Il fallait trouver des choses pour que les gens restent. C'est comme ça qu'on a créé un festival de cinéma, au tout début des années 1980, à partir duquel on a fait rejaillir l'histoire des Lumières à La Ciotat, mais aussi celle de l'Eden. »*



Le portail emblématique des chantiers navals de La Ciotat.

L'Eden est un ancien théâtre et un beau bâtiment, miraculé grâce à l'activisme de nombreux bénévoles, après avoir subi, outre l'usure du temps, une tornade et l'assassinat, en 1982, de son exploitant tué par des malfrats qui en voulaient à sa caisse, quelques minutes avant que ne s'achète la projection du film *Deux heures moins le quart avant Jésus-Christ*.

La « plus ancienne salle de cinéma au monde encore en activité » est aussi celle, explique Michel Cornille, où « la moitié de la ville a rencontré l'autre ».

S'y déroulent aujourd'hui des projections de films d'auteur, mais aussi des films consacrés au lancement des bateaux qui ont longtemps été « le » rituel de La Ciotat.

« J'en organise une fois par trimestre, détaille Michel Cornille. Cela me permet de faire venir les anciens travailleurs des chantiers. On peut faire un parallèle entre notre destin, qui est de passer des films en version restaurée, et celui des chantiers navals, qui ne construisent plus de navires, mais ont réussi à conserver une activité en permettant aux bateaux de se refaire une beauté, tout comme les films se refont une beauté à l'Eden. Je romantise, mais il est important de pouvoir s'identifier à une histoire. »

L'histoire, à La Ciotat, a souvent été dominée par les chantiers navals, leur lent déclin, leurs grèves farouches, et un dénouement contredisant le fatalisme de la désindustrialisation du pays. C'est en effet là que s'est déroulée l'une des luttes les plus longues et les plus déterminées du mouvement ouvrier.

À partir de 1988, et pendant plus de dix ans, une centaine de salariés adhérents à la CGT ont en effet occupé les chantiers, contestant la décision de la Commission européenne et des gouvernements français ayant décrété la fermeture définitive du site naval. Ils obtiendront finalement le maintien de l'emploi, permettant à La Ciotat de devenir un des principaux lieux où sont désormais entretenus les yachts des fortunes de la planète. *« Le yacht de Bill Gates était là tout récemment »,* sourit Michel Cornille.

Une autre singularité des chantiers navals de La Ciotat est d'avoir été construits dans une ville dont la gare se trouvait si éloignée. *« C'est une spécificité de La Ciotat d'avoir une gare si loin, non seulement du centre-ville, mais aussi du cœur névralgique qu'étaient les chantiers »,* juge Thierry Mabily. Au point qu'il a fallu créer une liaison spéciale entre la ville et la gare, d'abord jusqu'au centre-ville, puis jusqu'aux chantiers, durant la Première Guerre mondiale, lorsque la nécessité s'en fit sentir. *« Au tout début, des véhicules hippomobiles reliaient la*

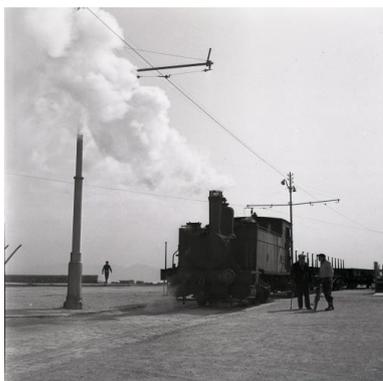
gare et la ville, explique l'archiviste. Mais il a fallu rapidement créer une liaison ferroviaire pour transporter les hommes et le matériel. »



Installation des rails sur le port de la Ciotat. © Collection Archives Communales de La Ciotat – Fonds Musée. 1917

Le « Batignolles », du nom de son fabricant situé en région parisienne, domine la mémoire ferroviaire des habitants de La Ciotat, pour lesquels la gare demeure un élément lointain. Réputé pour son sifflet, déclenché notamment à chaque enterrement, « il est resté toujours très présent, notamment chez les personnes âgées », explique Gaston Neulet, qui a consacré un ouvrage à *l'Histoire des chemins de fer à La Ciotat et aux chantiers navals* (édité par l'association Maison de la construction navale – J.-E. Vence - L. Benet).

« J'allais dans une école qui jouxtait ce chemin de fer, confirme Thierry Mabilly. Régulièrement, la voix du maître était couverte par le vacarme du train portant les tôles ou les hélices aux chantiers. »



Locomotive tractant des wagons à La Ciotat (1955). © Collection Archives Communales de La Ciotat – Fonds Sciarli

L'archiviste avait suscité et recueilli, en 1989, le témoignage d'un Ciotaden aujourd'hui disparu, Pierre Deschamps, qui évoquait alors ses souvenirs du

Batignolles, « l'importance de la place occupée par le chemin de fer dans l'univers des enfants et dans la vie des gens au début de notre siècle », mais aussi une liaison quasi organique entre les chantiers navals et le rail.

Pour ce dernier, en effet, « une communauté ouvrière aussi importante que celle de La Ciotat ne pouvait pas rester insensible à ce phénomène. Le personnel des chantiers trouvait des similitudes entre le travail des cheminots et le sien : même hiérarchie, même discipline (c'était une autre époque), mêmes spécialisations dans les ateliers. [...] Les Ciotadens voyaient en Batignolles le symbole d'une habileté technique et d'une conscience professionnelle propres à deux corporations poursuivant un but identique. »

Avant d'ajouter que, pour lui comme pour tous les gens de sa génération, « dès leur plus jeune âge, ces enfants ont associé l'image du train et celle du bateau. Étonnés et admiratifs, ils savaient que la masse métallique de la locomotive sur les rails était mue par la même énergie que celle qui faisait tourner l'hélice des bâtiments mouillés dans le port ».

Désormais, suivant en cela le destin d'autres voies ferrées françaises tombées en désuétude et transformées en pistes cyclables, le petit chemin de fer aboutissant au port de La Ciotat a été transformé en « voie douce », en 2014, à destination des cyclistes, des piétons ou des skaters. Mais il manque encore environ deux kilomètres de jonction pour atteindre, enfin, la gare de La Ciotat, toujours aussi éloignée dans les faits qu'elle est présente dans les têtes...

Directeur de la publication : Edwy Plenel

Directeur éditorial : François Bonnet

Le journal MEDIAPART est édité par la Société Editrice de Mediapart (SAS).

Durée de la société : quatre-vingt-dix-neuf ans à compter du 24 octobre 2007.

Capital social : 24 864,88€.

Immatriculée sous le numéro 500 631 932 RCS PARIS. Numéro de Commission paritaire des publications et agences de presse : 1214Y90071 et 1219Y90071.

Conseil d'administration : François Bonnet, Michel Broué, Laurent Mauduit, Edwy Plenel (Président), Sébastien Sassolas, Marie-Hélène Smiéjan, Thierry Wilhelm. Actionnaires directs et indirects : Godefroy Beauvallet, François Bonnet, Laurent Mauduit, Edwy Plenel, Marie-Hélène Smiéjan ; Laurent Chemla, F. Vitrani ; Société Ecofinance, Société Doxa, Société des Amis de Mediapart.

Rédaction et administration : 8 passage Brulon 75012 Paris

Courriel : contact@mediapart.fr

Téléphone : + 33 (0) 1 44 68 99 08

Télécopie : + 33 (0) 1 44 68 01 90

Propriétaire, éditeur, imprimeur : la Société Editrice de Mediapart, Société par actions simplifiée au capital de 24 864,88€, immatriculée sous le numéro 500 631 932 RCS PARIS, dont le siège social est situé au 8 passage Brulon, 75012 Paris.

Abonnement : pour toute information, question ou conseil, le service abonné de Mediapart peut être contacté par courriel à l'adresse : serviceabonnement@mediapart.fr. ou par courrier à l'adresse : Service abonnés Mediapart, 4, rue Saint Hilaire 86000 Poitiers. Vous pouvez également adresser vos courriers à Société Editrice de Mediapart, 8 passage Brulon, 75012 Paris.