

BENOÎT MAGIMEL

LE CONVOI

UN FILM DE FRÉDÉRIC SCHOENDOERFFER

ÉRIC NÉVÉ
PRÉSENTE

LE CONVOI

UN FILM DE
FRÉDÉRIC SCHOENDOERFFER

AVEC

BENOÎT MAGIMEL REEM KHERICI TEWFIK JALLAB MAHDI BELEMLIH
AMIR EL KACEM LÉON GAREL SOFIAN KHAMMES FOËD AMARA

SCÉNARIO
YANN BRION ET FRÉDÉRIC SCHOENDOERFFER

Une coproduction CARCHARODON ORANGE STUDIO CINEFRANCE 1888 D8 FILMS RHÔNE-ALPES CINÉMA
avec la participation de LA RÉGION RHÔNE-ALPES DU CENTRE NATIONAL DU CINÉMA ET DE L'IMAGE ANIMÉE avec la participation de CANAL+ CINÉ+ D8
en association avec INDIE SALES COMPANY et INDIE INVEST Musique originale THIBAUT QUILLET

DISTRIBUTION

PARAMOUNT PICTURES FRANCE
24, rue Jacques Ibert - 92300 Levallois-Perret
Tél.: + 33 1 40 87 47 00
www.paramounpictures.fr

SORTIE LE 13 JANVIER 2016

Durée : 1h42

Orange
Studio



PRESSE

YELENA COMMUNICATION - Isabelle SAUVANON
19, rue des Martyrs - 75009 Paris
Tél.: + 33 1 82 09 77 32
isauvanon@yelenacom.fr



SYNOPSIS

Organisés en 'go fast' des trafiquants tentent de faire passer une grande quantité de cocaïne de l'Espagne à la France.

Un contrôle de police fait une première victime au sein du gang et très vite la panique s'empare du convoi.

Traqué de toutes parts, miné par un traître, doublé par une équipe concurrente, le groupe s'effondre.

Alex (Benoît Magimel), mentor et leader du gang, débarque pour tenter de sauver sa cargaison et ses hommes.

ENTRETIEN AVEC FRÉDÉRIC SCHOENDOERFFER

Bien que ce soit un film d'action, on a le sentiment d'avoir aussi affaire à une tragédie grecque : unité de lieu, unité de temps, unité d'action et le destin en marche... Aviez-vous cela à l'esprit lorsque vous avez commencé à travailler sur LE CONVOI ?

Oui, bien sûr... Pour reprendre la genèse du projet, ce qui m'a d'abord intéressé dans cette histoire de *go fast*, ces transports de drogue à grande vitesse depuis le sud de l'Espagne jusqu'à la banlieue parisienne, c'est que c'est... l'expression du génie français ! Or, il se trouve que ce génie français vient de banlieue, de jeunes gens le plus souvent issus de l'immigration qui n'ont pas suivi de longues études mais ont mis au point une technique quasi militaire que pourraient leur envier les grands stratèges de l'armée française. Ensuite, il y a eu évidemment l'idée de faire un huis clos, ou plus exactement plusieurs huis clos dans des voitures qui avancent coûte que coûte, et d'une certaine manière aussi – et c'est là qu'il y a peut-être cette idée de tragédie classique – de faire un film avec un point de vue moral, qui ne fasse pas l'apologie de cette idée si brillante soit-elle mais aille jusqu'au bout de cette course folle, à l'issue de laquelle ces jeunes gens ont forcément rendez-vous avec leur destin.

On connaît votre souci du réalisme, votre attention aux détails authentiques, comment vous êtes-vous renseigné sur ces *go fast* ?

J'ai commencé par rencontrer des policiers que je connais bien depuis SCÈNES DE CRIMES. Ils m'ont présenté des flics qui arrêtaient les participants des *go fast* mais, très vite, j'ai réalisé que ce qu'ils me racontaient ne m'intéressait pas. Ce que je voulais, c'était raconter un *go fast* DE L'INTÉRIEUR. Sauf... que j'ai 53 ans, que je suis fils d'un metteur en scène, que je suis né dans le 16^{ème}. Je ne suis donc pas le mieux placé pour savoir comment ça se passe. Heureusement, un ami, m'a fait rencontrer Yacine. Un garçon qui vient de Creil, qui a fait une vingtaine de *go fast* et six ans de prison – 4 en Espagne et 2 en France. Aujourd'hui, il a 30 ans et s'est rangé. Je dois dire que sans ce garçon, je n'aurais jamais fait le film, j'aurais lâché l'affaire. Qui suis-je, en effet, pour aller parler de gens que je ne connais pas, alors que j'essaie de faire un cinéma de genre dans une veine réaliste, que je fais bien évidemment de la fiction mais en voulant lui donner un sentiment de vérité.

Qu'est-ce qui vous a le plus surpris dans ce qu'il vous a raconté ?

Ce qui m'a frappé, c'est son intelligence, sa vivacité d'esprit, sa drôlerie... Ce qui a été important, c'est qu'il m'a raconté comment ils s'organisent, comment ils se parlent, quelles sont leurs préoccupations, quels sont leurs rêves. C'est d'ailleurs ce qui m'a fasciné au fil des discussions avec Yacine et m'a fait dire qu'il y a vraiment un sujet dans cette histoire qui ne pouvait pas n'être qu'une poursuite de voitures.





Car en fait, les jeunes de cette bande de Creil, mais cela aurait pu être n'importe quelle banlieue, ont les mêmes rêves que ceux qui vivent dans le 7^{ème} ou le 16^{ème} arrondissement. Ils voudraient avoir une bonne vie, un travail, une femme, des enfants, aller en vacances... C'est un peu comme dans la chanson de Maxime Le Forestier : être né quelque part, au bon endroit ou pas... Si j'étais né à Creil, j'aurais pu faire comme eux, et si eux étaient nés dans le 16^{ème} avec un père metteur en scène, ils auraient pu se retrouver à ma place. Si je n'avais pas rencontré Yacine, il n'y aurait pas de film. Il est l'une des pierres fondatrices de cette histoire et je lui en serai toujours reconnaissant. Il a été présent à toutes les étapes, avant et pendant l'écriture du scénario, sur le tournage, au moment du montage. Sur le plateau, il était là pour conseiller les acteurs s'ils avaient des doutes ou des interrogations sur tel comportement, tel dialogue ou telle situation. Je lui montrais les rushes, il y a même des journées où je lui ai fait voir les séquences qu'on venait de tourner. « Ça te rappelle quelque chose ? Ça sonne juste ? » C'était à la fois excitant et amusant de travailler comme ça, de se confronter sans cesse à la réalité. Il est le premier qui a vu le film monté parce que je voulais savoir s'il se sentait proche de ce qu'il voyait...

Le Yacine du film est-il proche de lui ?

Non, on n'a pas voulu raconter son histoire, car c'était soudain l'impliquer personnellement dans cette fiction et risquer de le mettre dans l'embarras. Cela nous permettait d'être plus libres. Mais bien sûr, on s'est servi de tous les détails, de toutes les anecdotes qu'il nous a racontées...

C'est lui qui vous a raconté, j'imagine, la manière dont ils utilisent les téléphones portables...

Oui. Quand ils font une remontée depuis l'Espagne, ils ont deux téléphones neufs avec deux puces neuves achetées dans les bureaux de tabac et qui ne peuvent donc pas être tracées. Ils activent le premier au départ, ils mettent la puce espagnole, et quand ils passent la frontière, ils détruisent la puce, jettent le téléphone, prennent le deuxième téléphone, mettent une puce française, elle aussi sous emballage, l'activent, et voilà. Cela leur permet de rester en contact entre eux sans qu'ils puissent être repérés. Arrêter un *go fast* est en fait très aléatoire. Les opportunités que le RAID tombe par hasard sur un *go fast* sont quand même peu nombreuses. On les arrête généralement soit parce qu'on les a repérés – donc ils prennent toutes les précautions pour ne pas l'être – soit sur renseignement ou à la suite d'une trahison.

LE CONVOI est le cinquième film que vous écrivez avec Yann Brion.

C'est un collaborateur extrêmement proche et précieux, qui a beaucoup de talent. C'est un très bon dialoguiste, quant à moi, je suis plutôt sur la structure du scénario. J'aime beaucoup ses dialogues: remarquables, très sentis, ils vous donnent le sentiment d'être dans la vraie vie. Ce qui était excitant là, pour nous deux, était de faire un huis clos qui soit en même temps un thriller. Et aussi, en chemin, au fil de leurs discussions et de leurs préoccupations, de faire une petite étude très modestement sociologique... On s'est beaucoup attaché avec Yann à faire en sorte qu'on découvre des individus, et pas seulement une bande, qu'on s'attache à ces personnages...



C'est un des scénarios qu'on a écrit le plus facilement : un mois et demi pour s'approprier avec Yacine, trois ou quatre mois à discuter avec lui sans écrire, et ensuite cinq mois pour le scénario proprement dit. La rencontre avec ce garçon a fait que tout d'un coup cela est devenu assez simple et évident. D'ailleurs, dès qu'on a fait lire le script à Eric Névé, mon producteur depuis toujours, il a dit banco.

Il y a dans cette histoire un personnage à part, ne serait-ce que par son origine, que par le mystère qui l'entoure, et parce qu'il est le seul à être interprété par un comédien connu et réputé, Benoît Magimel, avec qui vous aviez tourné TRUANDS et dont vous utilisez d'ailleurs toute la puissance romanesque...

Exactement, et j'ai essayé de le filmer en jouant aussi sur ça... Benoît était là dès le départ. Quand j'ai parlé à Yann de cette histoire, je lui ai dit qu'il fallait aussi inventer un personnage pour Benoît car je voulais absolument retourner avec lui. Depuis quinze ans que je fais de la mise en scène, c'est un des acteurs qui m'a le plus impressionné et avec lequel j'ai beaucoup de plaisir à tourner. Très vite, on s'est dit qu'on allait lui écrire un personnage à la Steve McQueen, c'est à dire un mec mutique, mystérieux, mais qu'on n'oublie pas quand on sort de la salle. C'est d'ailleurs ce que j'ai dit à Benoît lorsque je lui ai donné le scénario à lire ! C'est un acteur très inspirant. Il peut tout jouer. Vraiment. C'est un acteur de composition, et c'est plutôt rare en France. Il peut jouer un plombier comme un roi de France. Là, avec ses cheveux blonds et ses yeux bleus, on en a fait un russo-kabyle. On s'entend très bien et quand on travaille on n'a pas besoin de longs discours. Il y a beaucoup de complicité entre nous.

Il y a aussi, au milieu de tous ces hommes, un personnage féminin, interprété par Reem Kherici. Est-il venu rapidement dans le scénario ?

Assez vite avec Yann on a pensé que ce serait bien qu'il y ait une fille dans cette histoire pour éviter d'être seulement dans un film de mecs et de bagnoles. J'en ai beaucoup parlé avec Yacine qui m'a dit qu'il n'y a jamais eu de femmes dans les go fast. Elle ne pouvait donc pas faire partie de l'équipe. On s'est mis à chercher alors comment une jeune femme lambda pouvait se retrouver là dedans malgré elle. On a essayé d'inventer non pas une histoire d'amour mais les prémices de quelque chose. Tout en ajoutant une petite touche romanesque, on voulait que ça reste réaliste. Tout était dans le dosage à la fois dans l'écriture, l'interprétation et le montage. Cela me plaisait de proposer le rôle à Reem Kherici, plus connue pour sa fantaisie et son humour.

Justement, tous les autres rôles du film sont tenus par des comédiens qu'on ne connaît pas. Comment avez-vous procédé pour le casting ?

L'idée de départ était effectivement de choisir des visages nouveaux pour renforcer l'impression de vérité. Et puis, c'est agréable aussi de temps à autre de voir des têtes qu'on ne connaît pas trop. Cela apporte une certaine fraîcheur... Nous avons fait un casting très large. J'ai dû voir 120 jeunes pour en choisir six. On a vu des non professionnels, des débutants, aussi bien que des acteurs sortant du Conservatoire et d'autres ayant déjà un peu tourné. D'ailleurs, parmi les six retenus, trois ont fait le Conservatoire : Tewfik Jallab, Amir El Kacem et Sofian Khammes. Deux sont passés par le Cours Florent : Mahdi Belemlih et Léon Garel. Un autre est à la fois acteur, on l'a vu dans la série ENGRENAGES, et conducteur de métro à la RATP : Foëd Amara. Notre souci était d'essayer de trouver de bons acteurs qui correspondraient à ce qu'il y avait dans le scénario, qui soient singuliers, qui ne se ressemblent pas...



Un des grands moments de toute cette aventure, pour moi, a d'ailleurs été avant le tournage la lecture avec eux. Je me suis aperçu qu'avec eux, l'histoire fonctionnait pas mal et que, grâce à eux, c'était parfois plus drôle que ce que je pensais. Sur le tournage, face à ces jeunes gens, j'avais le sentiment d'être comme le capitaine Staros dans LA LIGNE ROUGE qui, lorsqu'il a été viré par Nick Nolte, dit à ses soldats : «Vous êtes mes enfants ! »

La force du film, c'est que, grâce à la mise en scène, on a vraiment le sentiment d'être avec eux, parmi eux...

C'est ce que je voulais dès le début mais j'ai beaucoup cherché comment le faire. D'autant qu'à un moment donné – pour des raisons de budget, le film a été décalé deux fois, il y a donc eu trois préparations ! – on a failli faire le film en studio, ce qui ne m'enchantait guère car je suis un cinéaste qui aime bien tourner dans des décors bien réels. A la troisième préparation qui a été la bonne, est arrivé un premier assistant formidable, Thierry Mauvoisin, qui a balayé l'histoire du studio en un quart d'heure et nous a fait gagner un temps fou. Mais bien sûr, faire le film “en vrai”, n'était pas une mince affaire. Parce que cela pouvait être dangereux, toutes ces voitures lancées à vive allure. Parce qu'il fallait trouver des acteurs qui sachent conduire et des autoroutes qu'on puisse louer ou bloquer. La production a fait un travail incroyable. Et Jean-Claude Lagniez aussi bien sûr. Ancien pilote, grand spécialiste des voitures, il a été l'autre grande rencontre du film ! Sans Jean-Claude, je ne sais pas comment on aurait pu faire ce film. C'est lui qui a trouvé les voitures, qu'il fallait avoir en double exemplaire pour pouvoir les casser. C'est lui qui est intervenu dans la dernière ligne droite du casting. On a amené sur un circuit les acteurs que j'avais choisis. Jean-Claude les a fait conduire à toute vitesse et moi, dans la voiture, je leur demandais de jouer la scène. Ensuite, j'avais une appréciation de comédie et Jean-Claude me disait : « Celui-là, il peut conduire, celui-là fais gaffe, ça peut être dangereux. » C'était indispensable qu'on croise nos impressions. Mais du coup, et ce n'est pas si courant, on voit à l'écran des gens qui conduisent vraiment, on voit des gens qui, lorsqu'ils tiennent leur volant, ne regardent pas leur voisin pendant dix minutes, on voit même le voisin inquiet que celui qui conduit lui parle. Cela, une fois encore, renforce le réalisme... Sans Jean-Claude, tout cela aurait été beaucoup plus compliqué. C'est un type délicieux, avec une grande classe, qui a une équipe incroyablement efficace. Un camion atelier nous suivait, un peu comme chez McLaren, c'est à dire que quand une voiture tombait en panne, les gars nous la réparaient en cinq minutes ! Une fois, dans l'accident au barrage de la Guardia, on a fêlé le carter de la Chrysler, on a cru que la journée était fichue. En trois minutes, ils nous l'ont simplement... recollé ! Et on a pu tourner tout ce qui était prévu. Un de mes grands souvenirs de ce tournage, c'est après cet accident. Nous suivions la Chrysler dans un van – ça se passe à contre courant, à grande vitesse, avec les voitures qui passent en sens inverse, heureusement conduites par des cascadeurs.



Le van est obligé d’être à vingt mètres de la Chrysler pour ne pas perdre le signal électronique qui me permet de voir la scène au combo. Jean-Claude est au volant. Et là, on a un pneu qui éclate ! Lagniez sait que s’il s’arrête, on va perdre la connexion et on va devoir refaire la scène. Il continue donc à conduire, en maîtrisant les zigzags du van et en appuyant sur l’accélérateur pour rester à la même distance de la Chrysler pour que j’ai la scène jusqu’au bout !

Y avait-il des scènes que vous appréhendiez particulièrement ?

L’accident de la Guardia, la fusillade, qui sont les deux moments de bravoure... Mais au fond, ce qui m’inquiétait le plus, c’était de me dire : «On va être dans des voitures tout le temps, comment faire pour que ce ne soit pas monotone ? »

Et alors, comment avez-vous résolu les problèmes de mise en scène que posait cette volonté de raconter un go fast de l’intérieur ?

En réfléchissant à comment tourner ce film pour que ce ne soit pas assommant, étouffant, pour que ce soit réaliste et autant que possible inventif – et que ça rentre dans le budget, on a tout tourné en 38 jours ! – j’en suis arrivé à me dire qu’il n’y avait pas d’autres solutions que de tourner par axes, ce que je n’avais jamais fait. On décidait par exemple de mettre la caméra sur la portière droite de la voiture, on filmait le passager et le conducteur à travers la vitre, on partait sur des boucles de route de 30, 40 km et... on tournait cinq scènes ! Puis on faisait pareil avec la caméra sur la portière gauche, puis sur le capot, puis avec la caméra embarquée dans la voiture... J’avais bien sûr demandé aux jeunes acteurs de savoir le scénario par cœur. Ce qui a été formidable, c’est qu’ils sont arrivés le premier jour en sachant leur texte. C’était forcément pour moi une manière de tourner très contraignante. Il n’y a pas beaucoup de places de caméra, j’étais loin de mes acteurs – dans ce fameux van qui suivait les voitures avec un relais vidéo comme sur le Tour de France –, et puis c’était quand même dangereux : je demandais à mes acteurs de jouer la comédie tout en conduisant à 140 ou 150 km/heure. Pour les profils de Benoît au début du film, on était à 250 quand on les a tournés ! Il nous est arrivé aussi de tourner au milieu d’une vraie circulation...

On est vraiment avec vos personnages, parmi eux, et en même temps on est plongés dans un univers dont on ne connaît pas les règles, dont les codes nous échappent...

Il y a vingt ans, on aurait commencé ce film dans un hangar, on aurait mis chaque duo devant chaque voiture, avec le chef qui leur aurait dit : « Voilà comment ça va se passer ». C’était notre volonté avec Yann, en nous inspirant de la construction de certaines séries américaines, de plonger – et de faire plonger le spectateur – directement au cœur de cet univers, sans savoir du tout qui est qui, qui fait quoi... Ce n’est que petit à petit qu’on comprend où sont les voitures, dans quel ordre elles roulent, ce qu’ils font, qui ils sont, etc.

Le film se déroule sur une douzaine d’heures. On part de Malaga en fin de journée, dans une lumière dorée de soleil couchant, on est sur l’autoroute pendant la nuit, et on arrive près de Paris au petit matin, dans une lumière froide et bleutée... C’est la troisième fois que vous choisissez Vincent Gallot comme directeur de la photo. Comment définiriez-vous la lumière que vous lui avez demandée ?



Vincent, c'est le rêve absolu ! Je l'ai connu à ses débuts, stagiaire combo sur SCÈNES DE CRIMES, je l'ai retrouvé des années plus tard comme cadreur sur BRAQUO. Là, j'ai eu un coup de foudre professionnel pour lui et j'ai décidé que mon prochain film, je le ferai avec lui. On a fait SWITCH, puis 96 HEURES. Pour LE CONVOI, nous avons tourné en Isère 80% du film parce que c'est là qu'APRR nous a loué les autoroutes, ce n'était pas un choix esthétique. Vincent et moi étions en repérages, on roulait sur l'autoroute et on se disait : « Certes, c'est beau mais est-ce que ça fait Espagne ? » On était un peu inquiets pour les raccords. Vincent avait ce jour-là des lunettes de soleil et, à un moment donné, il me donne ses lunettes et me dit : « Tiens regarde ! » Je les mets et, à cause des verres de ses lunettes, je vois tout en jaune. On avait trouvé la solution ! Cela allait donner cette belle lumière de fin d'après midi, on n'aurait plus de problème de raccord avec les images tournées en Espagne ! J'adore travailler avec Vincent. Il est à l'écoute du film, il va vite, est très intelligent et très malin dans sa manière de faire une image qui, à la fois, lui plaît et correspond au film, sans pour cela faire attendre le metteur en scène ! Il est courageux, n'est jamais défaitiste. Jamais, il ne me freine ou répond que c'est impossible. Il a du goût, et c'est très important chez un chef opérateur. Il a le sens du cadre, il connaît le nombre d'or, l'endroit où l'œil va se porter, il a le sens des perspectives et puis, il n'a pas peur ! Quand la caméra était embarquée à l'intérieur des voitures, c'était Vincent qui filmait, y compris au moment des chocs et des accidents. Quant au pointeur, Jean-Christophe Allain, extraordinaire lui aussi, il était soit à côté de Vincent, soit dans le coffre de la voiture, soit dans la camionnette qui suit, faisant le point par VHF... J'ai été très bien entouré sur ce film.

Il m'arrive avec Vincent Gallot ce que j'ai avec Yann Brion, une complicité parfaite. D'ailleurs, pour un metteur en scène, les trois collaborateurs principaux – je ne parle pas des acteurs, les acteurs, c'est encore autre chose, c'est ce qu'on filme, c'est extrêmement précieux – ce sont le scénariste, le chef opérateur et le monteur. Les trois piliers. S'il y a trois postes sur lesquels il ne faut pas se louper, ce sont bien ceux-là ! C'est la deuxième fois que je travaille avec Sophie Fourdrinoy au montage. Il y a entre nous une alchimie évidente. Sur ce film-là, peut-être encore plus que sur les autres, le montage était capital. Question de fluidité, d'énergie, de rythme... Elle a su apporter tout ça.

En revanche, c'est la première fois que vous travaillez avec Thibault Quillet qui signe là sa première musique de film...

C'est un garçon qui n'a pas trente ans et que j'ai connu parce qu'il tenait en bas de chez moi une solderie de DVD où j'allais tout le temps ! C'est un endroit que j'adorais. Il y avait toujours de la bonne musique dans ce magasin. Un soir, j'entends un morceau qui me plaît vraiment et je lui demande les références du CD pour l'acheter. « C'est moi qui l'ai composé ! » Et il me dit qu'il est musicien, qu'il a fait le conservatoire et qu'il vend des DVD pour gagner sa vie. Je lui ai demandé de me donner sa musique, j'ai passé le week-end à l'écouter et le lundi matin je suis retourné le voir en lui disant que je lui confierai la musique d'un mes prochains films. Et là, il m'avoue que c'est son désir profond de faire de la musique de film... Pour LE CONVOI, il a travaillé comme un fou furieux et j'adore ce qu'il a fait pour nous.



GALERIE DE PERSONNAGES

PAR FRÉDÉRIC SCHOENDOERFFER



ALEX / BENOÎT MAGIMEL

« C'est le personnage le plus mystérieux de la bande. Le plus romanesque aussi. Comme s'il s'était nourri lui-même de la mythologie du cinéma. Un héros solitaire qu'on a écrit spécialement pour Benoît qui est, selon moi, l'un des acteurs les plus doués de sa génération. Un acteur de composition dont on ne voit jamais qu'il compose. La marque des grands. »



NADIA / REEM KHERICI

« The girl next door. La fille qui rentre de vacances, qui a été voir ses parents au Maroc et qui se retrouve embringuée dans une aventure qui n'était pas prévue pour elle... Reem, qu'on a découverte comme animatrice de radio et de télévision, et comme humoriste de La Bande à Fifi, qu'on a vue dans OSS 117 et NEUILLY, SA MÈRE, puis dans la comédie qu'elle a aussi écrite et réalisée, PARIS À TOUT PRIX, ajoute une nouvelle corde à son arc en abordant un registre dans lequel on ne l'a jamais vue. C'est, je crois, ce qui l'a décidée à accepter le film. Je trouve d'ailleurs qu'elle a un beau visage de tragédienne. Elle a su très bien faire exister, avec beaucoup de finesse, ce sentiment très tenu que Nadia éprouve au bout de la nuit pour Alex, son "geôlier". S'il y avait une suite, on la retrouverait au parler... En plus, Reem a une peur bleue de la voiture. Elle a donc traversé ce film dans une profonde insécurité, ce qui collait plus que bien avec le personnage de Nadia ! »



IMAD / TEWFIK JALLAB

« Le plus expérimenté de la bande. Un type bien mais qui a un secret. Il est confronté à une tragédie personnelle qui va influencer sur son comportement. C'est un des personnages qui me touche le plus. Tewfik est aussi le plus expérimenté des acteurs. Il a débuté jeune, a fait le Cours Florent et le Conservatoire national, puis beaucoup de théâtre, notamment avec Wadji Mouawad, et de télévision - il a d'ailleurs remporté un prix à La Rochelle pour FRÈRES. On l'a vu aussi aux côtés de Jamel Debbouze dans NÉ QUELQUE PART et LA MARCHE. Je l'avais repéré parce que je le trouvais très bon et très beau, ce qui servait le personnage et rendait encore plus inattendu ce qui lui arrive. Lorsque je l'ai sélectionné, il n'était pas libre, il tournait au Canada. Mais la préparation du film s'est arrêtée pour des problèmes de budget et lorsqu'elle a repris, trois mois plus tard, il était disponible. Une chance. On avait décidé de donner le même salaire à tous les jeunes acteurs et bien qu'il ait déjà beaucoup travaillé, il a accepté. »



ELYES / MAHDI BELEMLIH

« C'est le plus jeune de la bande, le plus inexpérimenté. Celui qui fait ça pour la première fois et veut bien faire. Mahdi, c'est aussi le plus jeune des acteurs du CONVOI. Il sort du Cours Florent et c'est son premier film. Ses essais étaient formidables. Il m'a touché par sa candeur, sa fragilité, sa jeunesse qui étaient exactement les caractéristiques de son personnage. »



YACINE / AMIR EL KACEM

« Il est le plus intelligent de la bande. Le plus intuitif aussi. Celui qui est bien conscient de tous les risques, qui sait pourquoi il fait des go fast même s'il n'aime pas ça : pour avoir une meilleure vie... Amir, c'est le Yves Saint-Laurent marocain ! Il a une élégance inouïe. Lui aussi, il n'arrivait qu'en deuxième position mais j'ai eu un petit souci avec le garçon que j'avais choisi en premier et Amir était désespéré de ne pas être sur ce coup là. D'autant – je ne le savais pas ! – qu'ils se connaissent tous, ils se retrouvent tous sur les mêmes castings, ils se parlent... Lorsque je l'ai fait appeler pour lui dire que, finalement, il était retenu, c'était comme si c'était le plus beau jour de sa vie ! Il en parle encore. Lui aussi a fait le Cours Florent, le Conservatoire et quelques films. Il est très doué, très intelligent, très sympathique. Il fait le couple parfait avec Léon. »



RÉMI / LÉON GAREL

« C'est le Gaulois de la bande et... le plus con ! Celui qui, pour le coup, est le plus bas de plafond. Celui qui parle le plus fort mais se révèle, d'une certaine manière, le plus peureux et le plus lâche... Léon a vraiment fait le film sur ses essais qui étaient stupéfiants ! Il a un talent fou et j'ai beaucoup parlé avec lui pour lui donner confiance. On a beaucoup hésité sur le look de son personnage. Comme Rémi veut devenir musulman pour faire du business avec les Marocains, Léon s'est d'abord laissé pousser la barbe pendant plus de quatre mois. Et puis, à trois jours du tournage, Yacine qui était mon conseiller sur les go fast, m'a dit qu'on ne verrait jamais un mec comme ça faire un go fast parce que c'était trop voyant et qu'il attirerait trop l'attention ? Du coup, on lui a tout rasé, la barbe et les cheveux ! »



REDA / SOFIAN KHAMMES

« C'est le plus content d'être là, dans la bande et de faire un go fast. Presque comme s'il jouait aux cow-boys et aux indiens. D'autant que, par précaution, il a emporté des grenades avec lui... Sofian a fait le Conservatoire national. Il m'a beaucoup plu parce que, de prime abord, il est assez timide, assez réservé et, en définitive, très intelligent et très touchant. Je lui ai dit ne pas avoir peur de la bêtise de son personnage parce qu'autant dans la vie, c'est horripilant, autant au cinéma ça rend les gens sympathiques. Il m'a suivi là-dessus avec beaucoup de talent. »



MAJID / FOËD AMARA

Le type qui fait le go fast de trop, qui n'a pas envie de le faire, qui n'en finit pas de se dire que ça va mal se passer. Et ça se passe mal... Au départ, ce n'était pas Foëd qui devait jouer le rôle. Il était en deuxième position. Mais l'acteur que j'avais choisi m'a dit qu'il voulait un autre rôle. Tant pis pour lui, on n'était pas dans un libre-service ! Du coup, c'est Foëd qui a joué Majid. Et je suis enchanté de ce coup du destin parce qu'il tient tout le début du film. On l'a vu notamment dans la série ENGRENAGES, mais il est malin et s'est donné la liberté de ses choix en étant aussi pour l'instant chauffeur à la RATP. »



OMAR / ALAIN FIGLARZ

« Comme son personnage dans le film, il a une place à part. Puisque c'est lui qui a réglé toutes les cascades physiques du film. Il y a longtemps que je travaille avec lui. C'est un ami. Je suis heureux quand il est sur mon plateau. Je ne me vois pas faire un film sans lui. Et comme acteur, il est de mieux en mieux. C'est un type que j'adore, une crème d'homme. »



ENTRETIEN AVEC JEAN-CLAUDE LAGNIEZ

Quelques mots sur votre parcours avant que vous vous intéressiez au cinéma...

J'ai fait l'école Estienne parce que mon père avait une imprimerie et j'ai commencé à travailler avec lui. Mais j'étais fou des voitures et dès que j'ai eu 18 ans, j'ai commencé à courir. A 21 ou 22 ans, j'étais pilote d'usine chez Alfa Romeo. Puis, j'ai commencé à courir au Mans en 1970. J'ai fait quatorze fois les 24 heures du Mans.

Et vous les avez gagnées ?

Oui. J'ai fait une fois deuxième et une fois premier en 1997 avec une Porsche GT2. Après, j'ai été pilote chez General Motors, puis chez Porsche. C'est peu après que j'ai rencontré Rémi Julienne car je donnais des cours de conduite au Star Racing Team à l'époque, et il y avait pas mal d'acteurs qui venaient prendre des cours. Un jour, Julienne m'a demandé si je voulais travailler avec lui. C'est en effet plus facile de devenir cascadeur quand on est pilote que de devenir pilote quand on est cascadeur ! On a un feeling avec les autos qui est complètement différent des autres. D'ailleurs, dans mon équipe, il n'y a que des pilotes.

C'est la première fois que vous travaillez avec Frédéric Schoendoerffer ?

Oui. Il m'a appelé en février dernier et m'a proposé de travailler sur LE CONVOI. J'aimais bien ses films, j'aimais le scénario, j'ai accepté. Et on a commencé à réfléchir à ce qu'on allait faire. Je lui ai proposé des actions et cela lui a plu. Puis j'ai cherché les voitures qui allaient jouer. On avait un budget qui était relativement serré mais malgré tout on a réussi à faire qu'à l'écran ce soit magnifique. Pour les voitures, on a cherché des véhicules qui marchent ! Une Porsche Cayenne Turbo, ça le fait forcément ! On avait aussi une Volkswagen Phaeton qui est une voiture assez amusante parce qu'elle ne ressemble à rien, mais elle a un moteur W12 et elle était donc la plus puissante de toutes. On avait une Audi qu'on a transformée en Audi S8... Il y avait aussi une grosse Chrysler qu'on a vite fait brûler. Mais on a également utilisé ma voiture – dans la scène où la fille montre ses seins, c'est la mienne – et on a trafiqué une voiture avec la conduite à droite parce que Reem, elle, n'avait pas son permis et ne savait pas conduire. On la voit au volant doubler un camion et on pense que c'est elle qui conduit. En fait non, c'est quelqu'un qui est à droite qui conduit ! Mais on avait maquillé le tableau de bord pour faire croire qu'il s'agissait d'une conduite à gauche.

Vous avez participé au casting des acteurs avec Frédéric Schoendoerffer.

Frédéric y tenait et c'était une bonne chose parce que ce sont quand même des jeunes qui, tout en jouant la comédie, conduisent pendant tout le film et assez vite, même si de rares fois, on les a doublés pour les scènes trop compliquées ou trop dangereuses. Comme ils étaient deux par voiture, j'ai fait conduire les six sur un circuit pour choisir les trois qui allaient piloter puisqu'on avait le choix d'en faire des chauffeurs ou des passagers.



Je leur ai expliqué comment il fallait faire, comment freiner, comment mettre les mains sur le volant... Ce n'était pas un luxe quand on voit ce qu'on leur apprend aujourd'hui dans les auto-écoles ! [Rires.] Ils se sont entraînés deux fois sur des circuits et quand on s'est retrouvés sur l'autoroute près de Grenoble, je les ai emmenés conduire l'un après l'autre pour les conseiller, les tester, leur expliquer ce qu'il fallait faire. Comme je conduisais de temps en temps la voiture travelling qui les suivait, ou la voiture de Frédéric où il y avait la connexion image, je les suivais de près et je les surveillais. Après la scène je leur disais : « Bon les gars là vous avez fait ça, là il faut agir un peu différemment. Attention de ne pas être trop près... » C'était l'une des choses les plus excitantes, faire de ces jeunes gens des spécialistes de la vitesse au moins le temps d'un film, alors qui n'avaient pas trop l'habitude de conduire... Ils ont fait de gros progrès en conduite. On s'est beaucoup appréciés. Je trouve d'ailleurs que le travail qu'a fait Frédéric avec eux, qui sont quasiment des débutants, est remarquable. Ils sont incroyables...

Qu'est-ce qui était le plus difficile pour vous ?

Rien en particulier. Juste de rester vigilant tout le temps. De limiter les erreurs. Quand on monte à 250 km/h, on n'a pas intérêt à avoir les deux pieds dans le même sabot ! Il fallait attirer leur attention sur le fait d'éviter les fausses manœuvres. Par exemple, quand on descend de la voiture, bien penser à la mettre sur « parking », sinon, elle reste en « drive » et avance toute seule. C'est arrivé une fois sous le tunnel et elle est allée heurter le pied de la caméra, heureusement tout le monde était bien planqué ! Ou alors ne pas enclencher la marche arrière quand vous êtes encore en train d'avancer. C'est arrivé le premier jour et ils ont fait sauter l'arbre de transmission ! Alors là, on s'est dit : « C'est mal barré ! » Heureusement, on avait un camion atelier avec toutes les infrastructures, toutes les pièces pour réparer. On pouvait refaire une voiture complète dans la nuit, sous une tente ou dans le camion. Tout ça, c'est un peu les aléas du tournage, après il faut recadrer un peu, c'est tout. Le plus important, toujours, c'est la sécurité.

Vous aviez déjà travaillé avec Benoît Magimel ?

Oui j'avais déjà fait quelques films avec lui dont LES RIVIÈRES POURPRES II. Il se débrouille bien, parce qu'une Porsche Cayenne, c'est pas si facile à conduire. Il est très à l'écoute.

Quel est selon vous le meilleur atout de Frédéric Schoendoerffer comme metteur en scène ?

Il en a beaucoup ! Ce qui m'a beaucoup plu en travaillant avec lui c'est qu'il me laissait faire exactement ce que je décidais le soir ou le matin et que, justement, sur le plan de sécurité, il me disait : « C'est toi qui prends les décisions, si tu dis que ça ne va pas, ça ne va pas ! » Il me laissait choisir les actions... C'était vraiment très agréable. Et en même temps, il sait exactement ce qu'il veut et ce qu'il va faire lorsqu'il arrive sur le plateau. J'ai connu des réalisateurs qui arrivent le matin en disant : « Alors par quoi on commence ? » Pas lui. Lui a travaillé sur son film, il sait. Et qu'on travaille le jour ou la nuit, c'était pareil ! C'est vrai, il y a des jours où on n'a pas beaucoup dormi, mais j'ai rarement vu une équipe aussi impliquée, aussi motivée. Jamais on ne s'est lassé de travailler, de se lever tôt ou de se coucher tard, c'était vraiment passionnant. Frédéric m'a épaté, il a une énergie de fou, il ne dort pas beaucoup non plus. Mais... il fume trop ! [Rires.] Franchement, j'ai été bluffé par le résultat ! C'est un film à l'américaine. Et la fusillade, elle est géniale, non ? C'est un peu comme si on était dans HEAT !

Un souvenir de toute cette aventure ?

Il y a eu un moment amusant. On roulait sur l'A6 avec la voiture qui était criblée de balles et on a doublé une Mégane de gendarmes qui ont eu l'air très surpris. Ils sont repassés devant nous et nous ont obligés à sortir à Nemours. On leur a expliqué, ils ne savaient pas qu'un film était en tournage, ils nous avaient pris pour des voyous !



LISTE ARTISTIQUE

ALEX Benoît MAGIMEL
NADIA Reem KHERICI
IMAD Tewfik JALLAB
ELYES Mahdi BELEMLIH
YACINE Amir EL KACEM
REMI Léon GAREL
REDA Sofian KHAMMES
MAJID Foëd AMARA
OMAR Alain FIGLARZ

LISTE TECHNIQUE

Réalisateur	Frédéric SCHOENDOERFFER
Producteur	Eric NÉVÉ
Coproducteurs	ORANGE STUDIO, CINEFRANCE 1888, D8 FILMS, RHÔNE-ALPES CINÉMA
Conseiller	Yacine BEN MOUSSA
1 ^{er} assistant réalisateur	Thierry MAUVOISIN
Scripte	Charlotte PETIN
Casting	Mathilde SNODGRASS
Directeur de production	Yvon CRENN
Régisseur général	Frédéric SOBCZAK
Directeur de la photographie	Vincent GALLOT
1 ^{er} assistant opérateur	Jean-Christophe ALLAIN
Chef opérateur du son	Thomas PIETRUCCI
Chef costumière	Claire LACAZE
Chef maquilleuse	Cécile PELLERIN
Chef coiffeur	Pierre CHAVIALLE
Directeur artistique	Franck BENEZECH
Chef monteuse	Sophie FOURDRINOY
Chef monteur son	Vincent MONTROBERT
Mixeur	François Joseph HORS
Bruiteur	Laurent LÉVY
Chef machiniste	Gérard BUFFARD
Chef électricien	William GALLY
Superviseur voitures et casques	Jean-Claude LAGNIEZ - CINECASCADE
Superviseur cascades physiques	Alain FIGLÁRZ
Directeur des effets visuels numériques	Alain CARSOUX
	COMPAGNIE GÉNÉRALE DES EFFETS VISUELS
Directeur des effets spéciaux mécaniques	Georges DEMETREAU - SFX EVOLUTION
Régleur cascades	Ibrahima KEITA
Coordinateurs équipe GIGN	François LEDREUX, Jean-Michel CHAPELAIN
Musique originale	Thibault QUILLET
Distribution salles	PARAMOUNT, ORANGE STUDIO
Edition vidéo	ORANGE STUDIO
Ventes internationales	INDIE SALES, ORANGE STUDIO



Tournage : 23 septembre 2014 au 14 novembre 2014 - Région Rhône-Alpes, Région parisienne, Espagne

Entretiens et textes : Jean-Pierre LAVOIGNAT

© 2015 Carcharodon - Orange Studio - Cinefrance 1888 - Rhône-Alpes Cinéma - D8 Films