

LES FILMS DE L'ŒIL SAUVAGE ET TANGENTE DISTRIBUTION PRÉSENTENT

(RÉ)  
(ÉL)

PRIX  
DES JEUNES - CINÉ+  
2023



# LA BASE

UN FILM DE VADIM DUMESH





# LA BASE

France 2023 | 72 min

AU CINÉMA LE 3 AVRIL 2024

**RELATIONS PRESSE**

**MAKNA PRESSE**

Chloé Lorenzi et Marie-Lou Duvauchelle  
info@maknpr.com 01 42 77 00 16

**DISTRIBUTION**

**TANGENTE DISTRIBUTION**

contact@tangente-distribution.net +336 80 21 52 94

[Matériel presse téléchargeable ici](#)



# SYNOPSIS

Munis des caméras de leur smartphones, des chauffeurs de taxi parisiens font la chronique de la Base Arrière Taxi, gigantesque centre de transit isolé aux abords de l'aéroport Roissy-Charles de Gaulle. Ici, de plus en plus de chauffeurs vieillissants venus des quatre coins du monde passent de longues heures à attendre d'être dispatchés dans les terminaux. Ici, ils trouvent refuge contre la fatigue et la concurrence féroce de la métropole. Ici, suspendus dans l'espace et le temps, ils entretiennent une vie communautaire pour échapper au déclin de leur métier et à l'évolution du monde.



## ENTRETIEN AVEC VADIM DUMESH

Pourquoi avez-vous mis en place ce dispositif de co-création participative sur la Base arrière ?

Je dois dire qu'au départ, c'était un choix assez contraint. Lorsque j'ai découvert cet endroit, j'ai tout de suite eu envie d'y faire un film. Il me fallait trouver lequel. J'ai commencé à filmer avec un téléphone portable, de manière spontanée et clandestine. Les trois premières années de ma présence sur place, je n'avais aucune autorisation de tournage et, comme l'aéroport est hyper surveillé et contrôlé, il était inenvisageable d'y amener une caméra professionnelle ou une équipe. Petit-à-petit, je me suis dit que ce choix était très adapté pour raconter l'histoire, car c'est un appareil qu'évidemment tous les chauffeurs de taxi possèdent et que certains utilisaient déjà dans des pratiques d'auto-documentation de leur quotidien sur La Base. Et surtout, les grandes manifestations de 2015 contre les VTC et les débats autour de "l'uberisation" de l'économie en général plaçaient le smartphone au cœur de l'évolution de leur métier.

Cela m'a convaincu de continuer à tourner avec des téléphones et à partir de là, j'ai décidé d'engager les chauffeurs dans leur propre représentation, justement parce qu'au début c'était un film sur la disparition du métier, sur l'appropriation de leur savoir-faire et de leur savoir-vivre par une force extérieure. Je ne voulais surtout pas que mes images contribuent à cette appropriation, à cette dépossession. Je voulais qu'elles proposent une autre intervention.

Comment avez-vous fait ?

Pour engager les chauffeurs dans leur processus de représentation, le premier principe était la transparence totale. Je parlais ouvertement de mes buts, de mes pistes et de mes angles d'approche. Mais le processus n'était pas le même avec tout le monde : j'ai travaillé avec douze chauffeurs pour ne garder dans le film que trois personnages principaux, deux personnages de soutien et beaucoup de petites apparitions. Leurs images dépendaient de leur maîtrise de l'appareil. Je devais aussi comprendre quels langages audiovisuels voulaient-ils employer. Si une personne se sentait à l'aise avec un certain langage, je ne voulais pas lui imposer le mien. Chaque fois, j'ai essayé de faire imaginer aux participants à qui ils s'adressaient, de leur faire comprendre que deux ou trois ans après le tournage, après le montage, le film allait sortir. Il devait y avoir une certaine adresse au spectateur, liée à cette idée d'archive, de bouteille à la mer, la chronique d'un endroit qui pouvait disparaître. Chaque personnage se l'est approprié différemment. Pour Ahmad, c'était important de préserver des souvenirs, pour Jean-Jacques c'était plutôt une sorte de docu-activisme (tout montrer avant que cela soit détruit), et pour Mme Vong, c'était une adresse immédiate, par l'autofiction, en s'imaginant "influenceuse".

Les longs travellings, eux, ne rentrent pas dans ce dispositif...

Ces plans ont été tournés pendant la pandémie de Covid-19, quand l'aéroport et la Base étaient fermés. C'était inattendu mais, dans l'écriture, j'ai toujours imaginé le film comme une bouteille à la mer. Je voulais proposer au spectateur un point de vue décalé, depuis quelque part dans le futur, un futur dans lequel la Base n'existerait peut-être plus. A partir de ces travellings, les images smartphone de la Base feront un flash-back, les archives de cet endroit... Quand la pandémie est arrivée, je me suis dit que l'on pouvait réellement mettre en place cette impression de dystopie. On a donc filmé ces plans, et j'ai ensuite décidé de chapitrer les rushes parce qu'évidemment, même si le film tente de multiplier les points de vue et les paroles,

il me fallait rassembler l'écriture pour ne pas trop désorienter le spectateur. Ce second registre d'image est celui du réalisateur, détaché du propos des chauffeurs. Il évoque une forme de déshumanisation, celle d'une mobilité sans conducteur dont certains chauffeurs de la Base sentent la menace et le sentiment d'une crise encore hors-champ qui arrive... Cela nous a permis de structurer le film sans trop figer les pistes narratives et le sujet.

Car on assiste tout de même à l'extraordinaire diversité de la Base. Comment avez-vous fait pour organiser cette profusion ?

C'était un des grands enjeux du montage, il fallait garder la nature kaléidoscopique de la Base, qui m'a séduit au début. C'est un microcosme très dense où on rencontre de multiples enjeux, l'immigration, les conditions de travail, l'appartenance... On a voulu saisir cette particularité tout en maintenant des fils narratifs qui se basent sur les personnages, pour tenir le spectateur et construire un long-métrage de format plus classique. C'est un enjeu qui a été résolu de manière extraordinaire par Clara Chapus, ma complice qui a monté le film, mais ça a nécessité beaucoup de travail. Pour ça, on a eu la chance d'être accueillis au sein de la résidence de montage de l'association Périphérie à Montreuil. Le film devient alors cette circulation de points de vue entre le réalisateur et plusieurs personnes, et tout ce côté dystopique est défié par la forte humanité que l'on trouve sur la Base. C'était important pour moi de montrer cette résistance. Une chose importante s'est passée là-bas, c'est que j'ai compris que les gens étaient en train de tricher le système : ils prenaient de leur temps de travail, d'assujettissement, et faisaient de la Base un espace-temps réservé uniquement à eux-mêmes et à la communauté. Je trouvais ça très fort, et surtout très malin. C'est pour cela que c'était important pour moi de montrer à quel point cet endroit était un petit village, babylonien, avec toutes ses activités et ses micro-cultures. J'ai présenté cela avec de l'humour, et j'ai montré des situations parfois absurdes ou touchantes, pour aider à faire surgir l'esprit humain des personnes qui se trouvent là-bas. Cette idée d'humanité vivante, je l'ai aussi recherché dans l'univers sonore du film, qui renforce la multitude des voix et des langages, et la présence des musiques jouées par plusieurs chauffeurs sur la Base (musique traditionnelle, guitare classique, jazz, chants et karaoké). Les images et les sons sont très labiles, et le montage aussi, mais ça ne me gênait pas car depuis le début, il est apparu que la vérité qui était communiquée par les chauffeurs était plus importante que l'esthétique "conventionnelle".

Fait à Paris en février 2023 par Raphaël Auzanne pour Mediapart



## CONTEXTE

La Base Arrière Taxi (BAT) est un centre de transit et d'attente pour plus de 1 500 taxis à l'aéroport Roissy-Charles-de-Gaulle. Elle est un refuge pour des chauffeurs confrontés à un marché en déclin, frappé par la concurrence des applications numériques et des nouvelles mobilités urbaines. Souvent âgés de plus de 60 ans, ces hommes et ces quelques femmes tentent d'échapper à la fatigue, la solitude et le stress sur la Base. Celle-ci leur offre aussi un moyen sûr de trouver des passagers, bien que la rentabilité pour le temps passé soit faible : pour chaque course, ils devront patienter plusieurs heures.

Les chauffeurs, dont beaucoup ont des décennies d'expérience, voient leur capital économique et leur estime d'eux-mêmes se dévaluer rapidement par les nouveaux usages de la mobilité numérique urbaine. Dans le discours médiatique, ces nouveaux usages sont souvent réduits au développement des VTC, Véhicule de Tourisme avec Chauffeur, dont Uber est le chef de file. Ce point de vue néglige en fait la complexité et le degré de pénétration de la mobilité numérique dans nos vies quotidiennes. Les VTC sont les rivaux les plus évidents, mais ils sont loin d'être les seuls.



Les trottinettes, vélos et scooters disponibles sur demande, la planification et l'optimisation des trajets en tout genre permises par une connectivité de masse et l'utilisation généralisée des smartphones menacent la profession de chauffeurs de taxi « à l'ancienne ». Par ailleurs, le fantasme de l'automobilité sans chauffeur continue de se développer dans l'imaginaire médiatique.

Année après année, de plus en plus de chauffeurs ont trouvé refuge à la Base auprès de leurs compagnons d'infortune. Alors, la capacité de cette terre d'accueil est devenue insuffisante. En 2017, un territoire bien plus vaste a été aménagé pour eux, plus loin de l'aéroport, derrière le Terminal 2G.

Mais l'Ancienne Base, exiguë et bordélique, n'en était pas moins un village, un bouillon de culture, une Tour de Babel que les chauffeurs issus de dizaines de communautés ethniques différentes s'étaient appropriés. Ils y avaient construit des espaces pour se divertir, socialiser, prier et se reposer. Avec le changement d'implantation est venu le changement d'attitude. La Nouvelle Base n'est pas un substitut de cour de récréation ni de maison de retraite. Gigantesque, elle n'est plus aménageable par les communautés de chauffeurs. Les services d'entretien, de restauration et de surveillance sont externalisés, confiés à des prestataires peu soucieux des traditions et du bien-être de leur clientèle captive.

Évoquant la « société de contrôle » foucaldienne, c'est un territoire quadrillé, où les sorties et les entrées sont réglementées. La surveillance est totale et vise à contenir, contrôler, sanctionner les comportements déviants, voire à expulser leurs auteurs.

C'est dans ce cadre coercitif et cet élan dystopique que la pandémie de la COVID-19, crise ultime de la mobilité, a frappé les chauffeurs de la Base. En mars 2020, l'aéroport Roissy-Charles-de-Gaulle et la Nouvelle Base sont soudainement fermés pour plusieurs semaines.





## BIOGRAPHIE

Vadim Dumesh (né en 1984) est réalisateur de cinéma documentaire, chercheur et journaliste. Originaire de Lettonie, il cultive une approche transdisciplinaire et interroge actuellement le potentiel des pratiques de co-création, qu'il développe dans sa thèse de doctorat en études et pratiques des arts L'auteur.rice documentaire et la créativité collective à l'ère du numérique copiloté par l'université du Québec à Montréal et Le Fresnoy – Studio national des arts contemporains.

## FILMOGRAPHIE

**DIRTY BUSINESS** Israël - 2015 - court métrage documentaire

Première en compétition de Visions du Réel et Jerusalem international Film Festival, ainsi que 15 autres festivals internationaux

**LA BASE** France - 2023 - documentaire

Première mondiale à Cinéma du Réel 2023 - Prix Jury jeunes Ciné +

Première internationale en compétition Next:Wave du CPH:DOX 2024

Les Ecrans documentaires 2023, Arcueil - Mention spéciale du jury

Traces de vies 2023, Clermont-Ferrand, sélection Un monde sensible

Filmer le Travail 2024, Poitiers, séance spéciale



# EQUIPE TECHNIQUE

Auteur et réalisateur : **VADIM DUMESH**

Image : **VADIM DUMESH, AHMED MGUIADA, JEAN-JACQUES PAPON, KHAM VONG**

Image travelling : **SANTIAGO BONILLA**

Son : **VADIM DUMESH**

Montage image : **CLARA CHAPUS**

Montage son : **NICOLAS VERHAEGHE**

Mixage : **MARTIN DELZESCAUX**

Etalonnage : **BAPTISTE EVRARD**

Production : **QUENTIN LAURENT** (Les Films de l'œil sauvage / France)

Coproduction : **LE FRESNOY, VIÀ93 & PICTANOVO**

Distribution France : **TANGENTE DISTRIBUTION** - [contact@tangente-distribution.net](mailto:contact@tangente-distribution.net)

Distribution internationale : **LES FILMS DE L'ŒIL SAUVAGE** - [films@oeilsauvage.com](mailto:films@oeilsauvage.com)