



Risque Maximum

UN VAN DAMME AU-DESSUS DE LA MOYENNE
GRÂCE AU TALENT DU RÉALISATEUR RINGO LAM.

Ce n'est pas tous les jours qu'on apprend en même temps qu'on avait un frère jumeau et que celui-ci vient de décéder de mort violente... C'est pourtant ce qui arrive à Alain Moreau (Jean-Claude Van Damme), un ancien officier de l'armée. Intrigué par ce mystère, Moreau remonte la piste de son frère Mikhail jusqu'à New York où il se retrouve confronté à la Mafia russe. Croyant avoir de nouvelle affaire à Mikhail, celle-ci fourbit ses grands moyens pour l'éliminer une fois pour toutes. Moreau ne trouve pour seul allié qu'Alex (Natasha Henstridge, alias *La Mutante*), la craquante amie de son frère qui le prend pour Mikhail. C'est alors que les événements se précipitent...

Ce polar à rebondissements est signé Ringo Lam, un des plus talentueux cinéastes de Hong Kong. C'est d'ailleurs la deuxième fois que Van Damme fait engager un réalisateur issu de ce territoire, après

PHOTOGRAPHIES DE ALAN MARKFIELD

MAXIMUM RISK - Columbia/Birnbaum/Diamant. Durée: 1h40.
Réal.: Ringo Lam. **Prod.:** Moshe Diamant. **Prod. exéc.:** Roger Birnbaum. **Scén.:** Larry Ferguson. **Photo:** Alexander Gruszynski. **Décor:** Steven Spence. **Cost.:** Joseph Porro. **Mont.:** Bill Pankow. **Mus.:** Robert Folk. **Superv. son:** Nelson Ferreira. **Casc. réal. 2ème équipe:** Charles Picerni. **Effets spéciaux de plateau:** Martin Malivoire, Jeff Jarvis. **Effets visuels:** Henry Kline II pour Modern Videofilm.
Avec Jean-Claude Van Damme (Alain/Michael), Natasha Henstridge (Alex), Jean-Hugues Anglade (Sébastien), Ivan (Zach Grenier), Paul Ben-Victor (Pellman), Stéphane Audran (Chantal).
SORTIE LE 1er JANVIER 1997

John Woo pour *Chasse à l'Homme*. Le prochain film de l'acteur, *Colony*, sera lui aussi mis en scène par un grand de Hong Kong, Tsui Hark (*Histoires de Fantômes Chinois*). Maîtres du langage filmique, ces cinéastes asiatiques sont les inspirateurs numéro un du film d'action moderne. D'ailleurs, bien que son nom soit inconnu du grand public, Ringo Lam a peut-être été encore plus pillé par les Occidentaux que l'illustre Woo. Quoiqu'on pense du talent d'acteur de Van Damme, il faut bien lui tirer un coup de chapeau pour ces initiatives audacieuses - même si on sait combien Hollywood a pu rogner les griffes des dragons chinois par le passé... □

ALAIN BIELIK

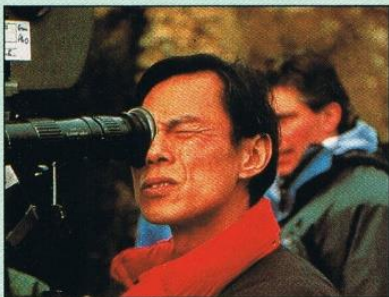
Entretien avec RÉMY JULIENNE

Cascades automobiles

Roi de la cascade auto/moto dans le monde entier, Rémy Julienne est l'un des très rares cascadeurs dont le nom soit connu du grand public. On lui doit les poursuites et accidents de plus de 1000 films, téléfilms et séries TV ! Parmi cette succession de titres prestigieux, on relèvera en particulier les six derniers James Bond, ainsi que tous les films d'action de Belmondo et de Delon dans les années 70 et 80.

S.F.X - Il n'est pas commun qu'une production américaine fasse appel à un cascadeur français...

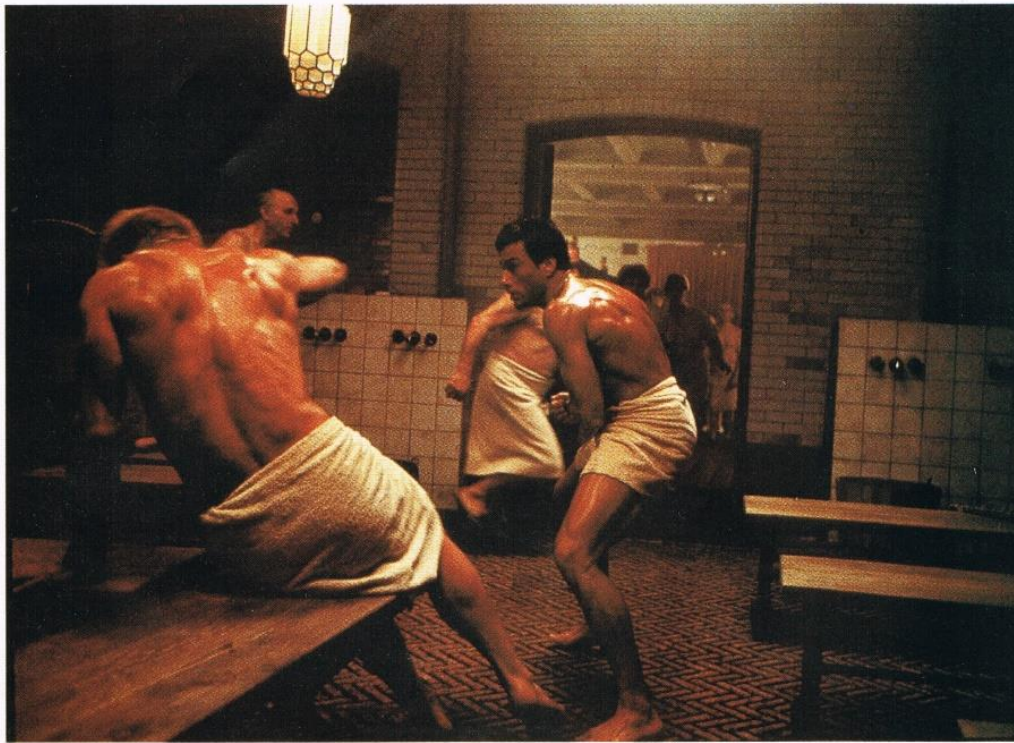
RÉMY JULIENNE - C'est vrai, mais dans le cas de *Risque Maximum*, les cascades automobiles devaient se dérouler dans le Sud de la France. Il est donc logique qu'ils aient fait appel à des spécialistes français. Les prises de vues ont été supervisées par Charles Picerni (*Piège de Cristal*, *58 Minutes pour Vivre*, *L'Arme Fatale 1 et 2*), également chef cascadeur du film pour l'action physique.



RINGO LAM

L'héritier de John Woo

Roi du cinéma d'action de Hong Kong aux côtés de Tsui Hark, Ringo Lam a fait son apprentissage en suivant des cours de formation donnés par une grande chaîne de télévision locale. C'est justement à la TV qu'il fera ses débuts en tant qu'assistant de production, puis producteur dès sa deuxième année d'activité. Frustré par l'univers étriqué de la TV, il s'en va suivre des études d'informatique à Toronto où il étudie aussi l'anglais et la réalisation. Après trois ans passés au Canada, il retourne à Hong Kong en 1981 et n'attendra qu'un an avant d'obtenir sa première réalisation de long métrage. Ces débuts se soldant par un succès, Lam enchaîne alors les films et travaille avec les plus grands - entre autres l'acteur Chon Yun Fat et le producteur Tsui Hark.



Alain Moreau doit affronter un géant patibulaire à la solde de la Mafia dans un sauna.

Comment a été filmée la poursuite entre le triporteur et la Renault 25 ?

- Nous sommes partis d'une base de triporteur Piaggio de la Poste. Il y en existait sept versions en tout. Six étaient d'origine et avaient été modifiés selon différentes configurations : avec un support caméra à l'avant, à l'arrière, etc. Même chose pour les R25. Le septième triporteur a été fabriqué de toutes pièces. Nous avons construit le cadre et les éléments, puis monté là-dessus un moteur de Honda CBR de 120 CV, ce qui nous donnait des performances remarquables. Les suspensions, très sophistiquées, ont été conçues spécialement pour cet engin. Il fallait en effet une configuration spéciale pour que le triporteur puisse descendre à 80 km/h les marches, des ruelles dans lesquelles nous tournions. Un triporteur d'origine aurait pu faire toutes les cascades du film, mais à une vitesse

beaucoup plus faible, ce qui n'aurait présenté aucun intérêt.

Tout ce travail mécanique a été effectué dans vos ateliers ?

- Absolument, nous avons tout le matériel nécessaire pour ce genre de travail, ainsi qu'une piste d'essai. Tous les véhicules que nous utilisons pour nos cascades sont modifiés. Nous les équipons de circuits de freinage séparés, de suspensions durcies et d'amortisseurs au tarage spécifique. Le degré de modification dépend de la cascade à accomplir. Nous avons déjà créé des triporteurs spéciaux pour le James Bond *Octopussy*. Sur ce film, les engins Lambretta d'origine atteignaient tout juste 15 km/h en descente... Avec des gros moteurs, nous sommes donc capables de faire cabrer le triporteur et d'imprimer des accélérations spectaculaires.

Ici avec Van Damme, Jean-Hugues Anglade incarne un policier ami d'enfance du héros.



Ce dont je suis sûr, c'est que notre tunnel ne devait pas reproduire le vrai. Cela dit, il est facile de deviner duquel il s'agit... Nous avons filmé le décor avec une caméra VistaVision (négatif grand format, NDLR) à partir d'une gigantesque plateforme de 18 mètres de haut. Il fallait cette hauteur pour obtenir le point de vue souhaité sur le site de Cinecitta. La production avait calculé qu'il était plus économique de faire construire cet échafaudage, plutôt que de nous envoyer filmer les plans à partir d'une nacelle sous une grue et d'avoir ensuite à payer pour la stabilisation des images sur ordinateur... Les plans ont été filmés avec la caméra statique et le mouvement a ensuite été ajouté en numérique.

Comment les peintures ont-elles été créées ?

- C'est Robert Stromberg et Mike Wassel qui ont réalisé l'extension du décor et le panorama fictif. Pour cela, ils ont utilisé des photographies de Manhattan qui avaient été scannées. Certains immeubles ont été effacés, d'autres repositionnés, d'autres encore agrandis ou élargis. Le tout a été incrusté derrière le décor de Cinecitta avec, entre les deux, une rivière générée en synthèse 3D dans Electric Image. Il y avait aussi une vue extérieure du site après l'explosion. On voyait les immeubles à moitié effondrés, le sol craquelé, etc. Tout le travail de peinture numérique et d'incrustation a été accompli avec Photoshop sur des Macintosh.

Parlez-nous à présent des effets que vous avez accomplis sur certaines cascades...

- Il y a par exemple la scène dans laquelle un des rescapés tente d'escalader un vaste puits d'aération sur le point de s'effondrer. Bien entendu, ce dernier finit effectivement par lui tomber sur la tête ! Pour réaliser cet effet, nous avons commencé par filmer l'acteur en train de grimper dans un décor surmonté d'un écran bleu. Puis, nous avons incrusté à la place de celui-ci la partie supérieure du puits, laquelle était en fait une maquette de Grant McCune en train de s'effondrer.



Rob Cohen (à gauche) discute d'un plan avec Amy Brenneman et Sylvester Stallone.

A l'image, on croit vraiment que tout s'écroule sur lui. La fin de la séquence montrait tous les énormes débris l'écrasant sur le sol. Comme la prise de vues initiale (avec un mannequin) n'était pas assez violente, Rob Cohen nous a demandé d'ajouter encore plus de débris, ce que nous avons fait à l'aide de miniatures.

Vous avez aussi supervisé la fin avec Stallone et Brenneman enfin libres...

- Oui, cela a été filmé dans un bassin sur fond bleu. Cet élément a hélas dû être filmé avant l'arrière-plan, ce qui a posé de gros problèmes d'éclairage. Nous avons, au hasard, opté pour une lumière ensoleillée sur les acteurs, mais la seule vue de la ville que nous avons pu avoir ensuite était par temps brumeux ! Faute de soleil, il a donc fallu altérer énormément les couleurs pour que les deux images puissent être combinées. Un sacré défi technique ! ☐

La taille de cette explosion (montrée ici en deux temps) explique la raison pour laquelle la production a choisi de construire le décor du tunnel en dur. Il fallait que la structure puisse résister à de telles déflagrations, mais aussi à une inondation et à des accidents automobiles.



Avec une telle puissance, ces engins ne doivent pas être très faciles à piloter...

- C'est très difficile à contrôler, effectivement. Ainsi, le triporteur spécial de *Risque Maximum* n'avait pas de différentiel. Il continuait tout droit, même lorsqu'on tournait le guidon ! Pour tourner, il fallait jouer avec l'accélérateur et faire patiner les roues arrière... Tout se faisait en anticipation. De fait, le cascadeur américain qui devait doubler Jean-Claude Van Damme pour les scènes les plus dangereuses avait des problèmes pour le maîtriser. J'ai dû insister auprès de Charles Picerni pour qu'il donne une chance à mon pilote, Christophe Roblin, un ancien spécialiste du Super Cross. Ça n'a guère été facile car le cascadeur américain ne voulait pas céder sa place et, de plus, c'était un ami de Picerni... Pour ma part, je ne me préoccupe pas de savoir si le pilote est Français ou Américain ; je prends simplement le meilleur. On a donc eu un conflit à ce niveau-là et il a fallu que je fasse un petit coup de force pour qu'ils acceptent que Christophe fasse un essai. Résultat : il est passé 20 km/h plus vite que l'Américain ! Après cela, Picerni n'a plus discuté. Mon fils Dominique a aussi piloté le triporteur, mais s'est surtout chargé de la R25.

Comment s'organisent les prises de vues dans des ruelles comme celles de Villefranche-sur-Mer ?

- Cela demande une logistique énorme. Songez qu'il y a des plans dans lesquels les véhicules parcourent 200 ou 250 mètres. Sur toute cette longueur, il faut donc placer un assistant à *chaque porte* et un autre à chaque intersection ! Leur fonction est d'empêcher que quiconque n'entre ou ne sorte pendant une prise de vues. La sécurité est un souci de chaque instant. On a toujours peur que quelqu'un surgisse de

Pour le saut spectaculaire du triporteur, la doublure de Van Damme était attachée à un câble qui l'a éjectée de son siège au moment voulu pour la faire atterrir sur une pile de cartons.



Van Damme bondit au-dessus d'un camion renversé. Depuis la fameuse séquence finale de "Permis de Tuer", les cascades en camion n'ont plus de secret pour l'équipe de Rémy Julienne.

nulle part juste devant les voitures. Avec des ruelles de trois mètres de large, il n'y a pas d'échappatoire pour celles-ci. Dans un tournage comme celui de Villefranche ou du vieux Nice, la coopération des riverains est donc capitale. Il faut qu'ils acceptent d'être parfois bloqués chez eux ou coincés dans une rue voisine pendant plusieurs minutes, et ce, sur une période de 12 jours. Heureusement, les habitants ont toujours été très compréhensifs.

A quel niveau se situait le risque dans une poursuite de ce type ?

- Il se situait à deux niveaux. D'une part, le conducteur du triporteur n'avait aucune protection en cas d'accident : pas d'arceau de sécurité, pas de casque... Je vous laisse imaginer ce qui pourrait survenir lors d'un accident à 70 ou 80 km/h.

L'autre risque majeur résidait dans l'exiguïté des ruelles. En cas de problème, le conducteur n'avait nulle part où tourner pour éviter un obstacle. Tout devait donc être parfaitement synchronisé, surtout les plans dans lesquels la voiture percutait les tables d'un café et que les consommateurs l'évitaient de justesse. Lorsqu'on voit la voiture défoncer le coin d'un mur, il s'agit en fait d'un décor que nous avons ajouté sur un vrai mur. Nous évitons bien entendu de démolir quoi que ce soit sur le site de tournage !

Parlez-nous du saut du triporteur...

- La production nous avait demandé un bond de 6 mètres, mais nous lui avons livré un saut de 18 mètres... Le gros problème de cette cascade était la faible distance d'accélération : il n'y avait que 60 mètres seulement pour atteindre 75 km/h. Le pilote devait donc accélérer à fond dès le départ. Or, il avait plu et la chaussée était humide et glissante. Pour essayer de la sécher, nous avions répandu du ciment frais destiné à absorber l'humidité, mais ce n'était pas suffisant. Résultat, avec les gaz au maximum, le triporteur partait complètement de travers au démarrage. Le pilote gardait tout de même le contrôle de l'engin, mais ces figures spectaculaires ont effrayé le producteur Moshe Diamant. Il a refusé qu'on tourne dans ces conditions. J'ai dû insister pour lui dire que le pilote était parfaitement capable de maîtriser le triporteur, malgré les apparences. Il m'a finalement fait confiance et le saut s'est très bien déroulé. Malheureusement, à cause d'une erreur de cadrage, il a fallu recommencer le lendemain.

Le cameraman a raté le triporteur ?!

- Plus ou moins... Simplement, pendant la préparation, nous avons tendu entre le tremplin et le point de chute un ruban rouge qui représentait la trajectoire du bas des roues de l'engin. Or, les ca-



meramen ont cru qu'il s'agissait du milieu du triporteur. Résultat, à l'image, on n'a vu que la moitié de l'engin... Ils ont tous été surpris de la hauteur à laquelle il est monté. Le cascadeur a dû refaire cette cascade le lendemain.

Sur quoi a-t-il atterri ?

- Sur un énorme cube formé de cartons scotchés entre eux et entourés par une pellicule de polyane. Les cartons sont hermétiquement scellés, de sorte que l'air reste prisonnier à l'intérieur. C'est cet air qui va ensuite amortir la chute du cascadeur. Sur le sol, nous avons disposé une couche de polyane de façon à ce que le bloc de cartons, enveloppé du même matériau, glisse de cinq ou six mètres sur cette surface lors de l'impact. Cette glissade permettait d'amortir le choc de bien meilleure façon que si le bloc avait été fixe. C'est le dispositif que nous utilisons toujours dans ces types de chutes. La nature et l'agencement des cartons varient suivant l'angle de chute.

Comment a été réalisée la fin de la cascade, avec le triporteur et le héros qui se «plantent» dans le pare-brise de deux voitures ?

- Le triporteur a sauté depuis la rampe d'une remorque de transport de voitures que nous avons placée à hauteur de pare-brise. Il a volé pendant un ou deux mètres et s'est planté dans une Citroën BX que je pilotais moi-même. Grâce à des objectifs grand angle, nous avons pu créer l'illusion d'une plus grande distance de saut. Toute la réussite de la cascade reposait sur la synchronisation entre la voiture et le triporteur. Le cascadeur a pour sa part été éjecté de son siège par un câble qui était fixé à une immense grue. La fin de l'action montrait la doublure de Van Damme, Mark Stefanich, en train de percuter un faux pare-brise. Les monteurs et le réalisateur Ringo Lam se sont ensuite chargés



En remontant les traces de son frère jumeau, Alain se retrouve confronté aux pires dangers.

d'assembler tous ces éléments séparés pour créer une seule action continue.

Parlez-nous de la poursuite finale...

- Elle a été tournée dans les rues du Vieux Nice. Le clou de la poursuite est un saut qu'effectue une voiture au-dessus du port. Elle bondit depuis la jetée, amerrit à plat sur l'eau et, sur son élan, glisse jusqu'à une rampe de mise à l'eau située juste en face ! Pour ce faire, le dessous de la voiture avait été caréné de sorte qu'elle glisse plus facilement. Le truc était qu'elle ne devait pas se planter, mais toucher l'eau avec le nez légèrement relevé. Nous avons donc installé un tremplin doté, à

son extrémité, d'un déflecteur mobile très relevé qui faisait sauter en l'air l'avant de la voiture. Une fois les roues avant passées, il se rabattait automatiquement, de sorte que les roues arrière suivaient l'angle normal du tremplin. Grâce à ce volet, le nez de la voiture restait bien en l'air et le véhicule ne pouvait pas se planter dans l'eau. C'est Dominique Dautremer qui a accompli la cascade. Le jour où nous l'avons tournée, il y avait des centaines de badauds autour du port et tout le monde a applaudi spontanément à la fin de la glissade.

C'est une cascade qu'on n'avait encore jamais vue au cinéma...

- Oui, et c'est ce qui me passionne dans mon métier. Depuis toujours, j'essaie de faire des choses nouvelles et inédites. Ça ne m'intéresse pas de faire de la simple casse de voitures avec des explosions dans tous les sens, comme savent si bien le faire les Américains. Je préfère faire travailler mon imagination. C'est peut-être pour ça que les producteurs des James Bond viennent nous chercher depuis 15 ans, alors qu'ils ont chez eux des cascadeurs de très grande classe.

Effectuez-vous encore vous-mêmes certaines cascades ?

- C'est assez rare, mais cela m'arrive. Dans *Risque Maximum*, c'est moi qui ai exécuté l'accident final de la R25 au terme de la poursuite avec le triporteur. De temps en temps, il est bon que je me remette dans le bain. Ça m'amuse et puis, surtout, ça prouve à mon équipe que "le Vieux" est toujours là ! (Rires) □

INTERVIEW ALAIN BELIEL

Comme à son habitude, Jean-Claude Van Damme a accompli lui-même la majeure partie des sauts et combats de son personnage sous la supervision du coordinateur des cascades.

