



Chants et Chantres

du RAIL

CHAPITRE VIII

*Aimer, aimer surtout la foudre et les éclairs
Dont les dévorateurs de l'espace et de l'air
Incendient leur passage !*

Emile Verhaeren.

Avec le XX^e siècle, les chemins de fer sont donc entrés dans une phase nouvelle de leur bruyante et débordante existence. Les réseaux se multiplient, se resserrent ; les installations, le matériel se modernisent. C'est le triomphe du progrès, c'est le triomphe de la route de fer !

Et c'est aussi le triomphe de la machine à vapeur. Car, au cours des quarante années qui suivent, cette géante va grandir encore, décupler ses moyens, se surpasser. A ses côtés, l'auto fait figure de jouet miniature. Sans doute, elle aussi, se perfectionne-elle, la reine de la route ! Elle apprendra même à courir aussi vite que le train. Mais il lui manque, à la rivale, la taille et la superbe ! « Il a fallu le sombre génie de Clouzot (1) et trois cents kilos de nitroglycérine pour donner de la majesté aux camions, écrira Pierre Devaux (2), et encore a-t-il dû les confiner dans un ralenti terrible. Tandis qu'une Pacific alerte, sous sa crinière blanche... *vera incensu patuit dea.* »

Ce commencement de siècle qui voit s'amorcer tant de grandes réalisations ferroviaires voit aussi s'ouvrir l'ère du confort. Dès 1901, le chauffage à la vapeur se généralise dans les voitures à voyageurs. Des trains spéciaux sont créés, les trains de luxe apparaissent. La Compagnie internationale des Wagons-Lits qui vient de naître circule bientôt sur les grandes lignes européennes. On pourvoit les wagons-restaurants de journaux, de périodiques et de livres. En 1906 — l'année où s'ouvre le Simplon —, s'il faut encore dix-huit jours pour couvrir, par le fer, les 8.106 verstes qui séparent la capitale des tsars de Vladivostok, les voyageurs du Transsibérien sont toutefois assurés, à cette époque déjà, de ne point manquer d'aises. Le fourgon de ce train comprenait une salle de bains avec douches et renfermait une pharmacie très complète. Parmi le personnel du convoi, il se trouvait un coiffeur et un infirmier. Si besoin en était, ce dernier pouvait requérir téléphoniquement un médecin de service dans une gare importante.

Cette époque voit aussi la naissance d'un autre géant de l'espace : l'aéroplane. Le 14 octobre 1897, un Français, Clément Ader, fait décoller, pour la première fois, une machine volante — l'Avion, ainsi l'avait-il baptisée — mue par un moteur à vapeur. Les frères Wright, en Amérique, prennent le relais, puis le Brésilien Santos-Dumont, les Français Farman et Voisin. Le 25 juillet 1909, Blériot, à bord d'un monoplane, franchit la Manche.

Dans un chapitre précédent, nous avons salué les premiers temps de la traction électrique. Voici donc métro et tramway en voie d'électrification. Si ces derniers, en ce domaine, vont s'assurer la suprématie pendant quelques années, le grand chemin de fer n'entend pas pour autant se contenter d'un rôle de parent pauvre. Pour lui, toutefois, le problème est autrement complexe, autrement important.

L'électrification des lignes de chemin de fer n'a pas été amorcée et ne s'est pas développée dans le monde avec un intérêt égal. Dans un pays fortement industrialisé, comme la Belgique, terre

riche, d'autre part, en réserve de charbons, riche aussi d'un réseau ferré particulièrement dense, la nécessité de remplacer la vapeur par l'électricité n'a pas été ressentie avec la même intensité qu'en Suisse, ou en Italie, ou en Suède encore, pays de montagnes, dépourvu de houille naturelle, mais grands producteurs de force hydraulique. Ces pays seront donc, en raison même de leur configuration géographique, à l'avant-garde de l'électrification. C'est ainsi que la Suisse voit réaliser, dès 1899, la première expérience sur la ligne de Thoune à Berthoud. Le 1^{er} novembre 1910, la ligne Spiez-Frutigen, entièrement électrifiée, est ouverte au trafic.

Nous parlions de la Belgique, cette capitale incontestée du rail où, laissons-nous entendre, rien ne poussait à de précoces initiatives. Pourtant, en matière de traction électrique, ce petit pays, une fois de plus, va montrer l'exemple. Mais cela, le sait-on ? Le promoteur de l'audacieux projet n'était autre que Léopold II. Le premier, en effet, il songea à orienter les chemins de fer belges vers l'électrification. A sa demande, dans les dernières années de sa vie, la construction d'une ligne reliant le palais de Laeken à une gare voisine fut entamée. Les travaux seront arrêtés à la mort du roi, en 1909.

Cependant, l'idée était lancée, que d'autres allaient reprendre, comprendre, tenter de réaliser. La guerre, malheureusement, survient. En 1919, une nouvelle commission d'études se réunit. Il faudra toutefois attendre jusqu'en 1933 avant que soit fermement décidée l'électrification de la première ligne du grand chemin de fer. Le 5 mai 1935, enfin, dans l'allégresse générale, Bruxelles-Anvers est solennellement inauguré. Une page de plus est tournée dans l'histoire du rail belge ; à l'histoire de Belgique s'ajoute un chapitre nouveau.

Mais tandis que naissait la traction électrique, au cours de cette période qui nous donna quelques-unes des plus belles pages de la prose ferroviaire mondiale, un autre géant des lettres — un Belge, celui-là — voyait monter son nom au firmament de la littérature. Cet homme, ce Flamand de l'Escaut, cet illuminé de génie, c'est Emile Verhaeren. Et ces poèmes qui brûlent dans son âme, il les écrira en français, non qu'il renie son terroir, mais parce qu'il a fait de Paris sa patrie littéraire, parce que, là-bas, il va retrouver Rodenbach, son ami des bons et des mauvais jours, parce que Paris la grande, la lumineuse, mieux que nulle autre, saura répandre aux quatre coins du monde le chant de sa terre natale !

Zola, Verhaeren... le rapprochement ne s'impose-t-il pas d'emblée ? L'un et l'autre, en ces temps de révolutions techniques colossales, ils eurent le même amour du progrès, des forces neuves, des mondes en marche, le même amour du rail. Ce que le premier apporte dans ses romans, le second nous le lègue dans ses vers. C'est d'abord un chant très beau et très doux, une image de la plaine étale, lentes promenades au pays du lent fleuve ; c'est la chanson de « Toute la Flandre » :

*Sur un chemin compact, de pierraille et de cendre,
A travers bois, taillis, fleuves, moissons et prés,
Sous les pâles matins ou les couchants pourprés,
Les trains quotidiens font le tour de la Flandre.*

*Ils vont, fumée au vent, sur leurs deux rails déserts,
Et chaque gare au loin leur semble être un refuge ;
Ils ont visité Lierre, Anvers, Termonde et Bruges,
Les fleurs de la Campine et les flats de la mer...*

(1) Dans son film « Le Salaire de la Peur ».
(2) « Année ferroviaire 1954 », Plon, Paris.

Mais voici le grand Verhaeren, le poète à la vision dantesque ; voici les « Forces tumultueuses ». Hymne à la gloire du Progrès, hymne à la gloire du Rail. Les deux, d'ailleurs, ne se confondent-ils pas dans le cœur du poète ? Les forces tumultueuses, n'est-ce pas avant tout, plus que tout, les trains bruyants et puissants ? Ils sont présents partout, les trains ! Dans les « Villes » :

Cahots et bonds de trains par au-dessus des monts !

Dans le « Banquier » :

*Et les gares qu'il édifie et les rails rouges
Qu'il tord en ses forges et qu'il destine au loin
A des pays d'ébène et d'ambre et de benjoin,
A des déserts, où seul encor le soleil bouge...*

Dans la « Folie » :

*Routes de fer vers l'horizon :
Blocs de cendres, talus de schistes,
Où sur les bords un agneau triste
Broute les poils d'un vieux gazon ;
Départs brusques vers les banlieues,
Rails qui sonnent, signaux qui bougent,
Et tout à coup le passage des yeux
Crus et sanglants d'un convoi rouge...*

Folie !... Oui, c'est bien la folie qui guette le poète en ces heures graves de son existence. Atteint de neurasthénie vers 1890, Verhaeren livre au public ses cauchemars d'halluciné :

*Le corps ployé sur ma fenêtre,
Les nerfs vibrants et sonores de bruit,
J'écoute avec ma fièvre et j'absorbe, en mon être,
Les tonnerres des trains qui traversent la nuit.
Ils sont un incendie en fuite dans le vide.
Leur vacarme de fer, sur les plaques des ponts,
Tintamarre si fort qu'on dirait qu'il décide
Du rut d'un cratère ou des chutes d'un mont...*

Avec la « Multiple Splendeur », le poète n'a pas encore retrouvé tout à fait la quiétude. D'un pessimisme morbide sont empreints ces vers de « Plus loin que les gares, le soir » :

*Et le lent défilé des trains funèbres
Commence, avec ses bruits de gonds
Et l'entrechoquement brutal de ses wagons
Disparaissent — tels des cercueils — vers les ténèbres.*

*Des cris ! — et quelquefois de tragiques signaux,
Par au-dessus des fronts et des gestes des foules.
Puis un arrêt, puis un départ — et le train roule
Toujours, avec son bruit de fers et de marteaux.*

Mais la crise est passée. Guéri, Verhaeren s'achemine lentement vers la sérénité. « Belle santé », écrira-t-il,

*Qui me reviens après m'avoir quitté.
Voici mon front, mes bras, mes épaules, mon torse
Qui tressaillent une fois encor
A te sentir rentrer et revivre en mon corps
Avec ta force...*

C'est le temps de la « Conquête » :

Le monde est trépidant de trains et de navires.

C'est le temps des « Flammes hautes » :

*Le rail luisant et droit qui fuit par le tunnel
Semble un lien de ferveur tendu de terre en terre...*

La mort, hélas ! une mort brutale, absurde, va faucher le poète dans la force de son art. Le 27 novembre 1916, après avoir passé trois jours à Rouen, où il avait inauguré une exposition organisée au « Musée de la Peinture » en faveur des mutilés belges et donné une conférence sur l'influence de la Flandre en Europe au siècle de Memling et de Rubens, il est reconduit à la gare de la rue Verte pour y prendre, à 18 h. 30, le train qui doit le ramener chez lui, à Saint-Cloud. Il y a foule sur le quai. La locomotive surgit. Verhaeren veut monter dans un compartiment sans attendre l'arrêt du convoi. Il trébuche, glisse sous les roues...

Amère ironie du destin ! Ainsi disparaissait-il, lui qui avait tant aimé les machines, lui qui les connaissait, les savait capables,

dès que se relâchait la vigilance de l'homme, de tout broyer sur leur passage :

*Leurs gestes sont plus sûrs que des gestes humains,
Chaque effort vole au but comme un dard vers la cible,
Si bien que leur travail complexe et inflexible
Fait brusquement songer au travail du destin... (1).*

La mort du poète flamand fait songer tout naturellement à la fin de cet autre grand de la littérature belge, Hubert Krains, ami de Verhaeren, son compagnon des exaltants combats. Retour de Liège, l'écrivain hesbignon tombe du train en gare du Nord à Bruxelles. Distraction ? Imprudence ?

C'était le 10 mai 1934... « Au balancement de leurs pas de service, des cheminots emportèrent le cadavre. La nuit s'installait sous le hall. Il était dix heures. La lueur d'une lourde lanterne s'accrochait au cortège comme un feu follet égaré. Sauf les amis, personne dans le formidable vide de la station ne se doutait de la tragédie qui venait d'abattre un maître de nos lettres nationales... » (2).



Le grand Verhaeren, le poète à la vision dantesque.

Comme Verhaeren, Hubert Krains était mort, tué par la machine. Comme Jean Leduc, aussi (3), cette pauvre victime du siècle, qui choisit, pour mettre un terme à ses jours, de se jeter sous une locomotive.

Comme le Valleraud de Cattin, comme le Jacques Lantier de Zola.

Comme Anna Karénine, encore, la douce et pitoyable Anna, morte d'avoir trop aimé... (4).

CHAPITRE IX

*Or aujourd'hui, c'est la réalité
Secrète encor, mais néanmoins enclose
Au cours perpétuel et rythmique des choses,
Qu'on veut, avec ténacité,
Saisir pour ordonner la vie et la beauté,
Selon les causes.*

Emile Verhaeren.

« Un decemvir a dit qu'il n'y avait que les morts qui ne revenaient pas ; allez chez Robertson, vous verrez que les morts

(1) Verhaeren, « Les Flammes hautes ».

(2) Gaston-Denys Périer, « Hubert Krains ».

(3) Personnage du « Pain noir », roman de Hubert Krains.

(4) Héroïne de Tolstoï.

reviennent comme les autres. Vous verrez comment il appelle les fantômes, commande aux spectres et fait repasser aux ombres qu'il évoque le fleuve de l'Achéron... » Ainsi débute un article écrit par le conventionnel Poultier, le 8 germinal, an IV (28 mars 1798), dans le journal « L'Ami des Lois ». C'était au temps où Robertson, le physicien, faisait courir le Tout-Paris à ses séances de lanterne magique.

L'idée de l'« image vivante » est lancée. A vrai dire, elle a fait quelque chemin déjà puisque, une quarantaine d'années auparavant, l'abbé Nollet, le célèbre savant français, avait, le premier, observé la persistance des images lumineuses. En 1832, Plateau construit le phénakistiscope, suivi bientôt du stroboscope de Stampfer, du zootrope de Horner, du praxinoscope de Reynaud et du photophone de Demeny. En 1892 apparaît le kinétoscope d'Edison. Marey, enfin, en 1893, invente le chronophotographe, base du cinématographe, que mettent au point, en 1895, Louis et Auguste Lumière.

Le 28 décembre 1895 — le lecteur s'en souvient peut-être —, Louis Lumière donnait en représentation publique à Paris l'« Arrivée d'un train en gare de la Ciotat ». Ainsi se trouve réalisé le premier film ferroviaire, le premier d'une longue série. Le rail compte un chantre de plus.

Cette arrivée de train paraît d'ailleurs avoir récolté la sympathie des premiers cinéphiles puisque, peu de temps après Lumière, nous voyons Grimoin-Sanson reprendre ce thème à Auteuil et Pathé à Vincennes. Autre pionnier et contemporain des Lumière, Georges Méliès filmera, lui aussi, cette scène ferroviaire.

Aux Etats-Unis, où l'on vient de s'annexer Cuba, Porto-Rico, les Philippines et les îles Hawaii, le cinéma rencontre un accueil chaleureux. En 1897 paraissent « The Empire State Express » et « The Black Diamond Express », deux courts métrages visiblement inspirés de Louis Lumière.

On aura donc vu partir beaucoup de trains en ces débuts du cinéma. Et, déjà, d'autres suivent. Vers 1898, la Metro-Goldwyn-Mayer construit un raccordement de voie ferrée jusqu'à ses studios et souscrit, pour les besoins de ses films, auprès d'une compagnie de chemins de fer, le prêt à long terme d'un train complet. En octobre 1903 sort « Le Vol du Grand Train », de Porter ; c'est le premier film américain de long métrage. Premier « western » aussi : coups de feu, jolis minois, barbes rébarbatives, tout cela, savamment orchestré, ne manque pas. C'est la première fois, en outre, que l'on voit à l'écran un acteur, George Barnes, tirer avec un pistolet dans la direction des spectateurs. Quelques-uns, toutefois, ne goûtèrent pas la plaisanterie, car, s'il faut en croire la petite histoire, ils dégainèrent incontinent et criblèrent la toile des balles de leurs revolvers.

Le « western ferroviaire » a conquis l'Amérique. Une jeune actrice, Helen Holmes, se fera même, en ce domaine, une réputation de spécialiste. Successivement, nous la voyons dans « Le Train de la Malle-Poste en Danger », « La Locomotive volée », « Le Train de la Mort », « La Locomotive emballée », etc. Un autre spécialiste du « western », William Hart, acquiert la célébrité avec la série des « Rio Jim ». Ici, encore, les trains sont à l'honneur avec, entre autres, « A l'Aiffût du Rail », l'une des mieux réussies, d'ailleurs, de ces fiévreuses réalisations.

C'était le temps où le roman d'aventures, illustré par les Léon Ville, les Louis Bousenard, les Mayne-Reid et les Jules Verne,

rencontrait une vogue prodigieuse. Mais un genre littéraire totalement nouveau lui dispute bientôt les faveurs du public. Créé en 1841 par Balzac, dans « Une Ténébreuse Affaire », repris par Edgar Poe, dans « Le Double Assassinat de la Rue Morgue », puis perfectionné par ce dernier, dans « Le Mystère de Marie Roget », le récit policier se popularise avec Maurice Leblanc, Gaston Leroux, Edgar Wallace et Marcel Allain. En moins de deux lustres, Arsène Lupin et Rouletabille inondent le marché mondial ; Nick Carter, Nat Pinkerton, Zigomar et Fantômas se vendent par centaines de millions de volumes. Les cinéastes, évidemment, ne pouvaient laisser s'échapper pareille aubaine. En 1909, le réalisateur français Victorin Jasset achète les droits de « Zigomar » ; le film sort en 1911. L'on verra alors un héroïque détective sauter d'un train en marche, au péril de sa vie, à la poursuite de sombres criminels : Paulin Broquet entre, à son tour, dans la légende.

Tout cela, naturellement, n'est pas du grand cinéma. En fait, il faudra attendre jusqu'au début des années 20 avant de voir les premières œuvres de marque de la cinématographie. C'est aussi l'époque où un Anglais du nom de Charlie-Spencer Chaplin, parti aux Amériques pour y trouver la fortune et la gloire, commençait à remplir les écrans d'un bizarre petit personnage. Charlot venait de naître, Charlot, cette inénarrable victime des hommes. Mais quelque chose de grand était apparu avec lui : le septième art.

Dès 1920, les studios de Berlin ont rouvert leurs portes. Et c'est d'Allemagne, d'une Allemagne ressuscitée — déjà — que vont sortir, coup sur coup, quelques-unes des meilleures productions mondiales du moment. « Le Rail » de Lupu Pick occupe, dans cette série, une place exceptionnelle. D'abord, parce qu'il est sans doute l'œuvre la mieux réussie au point de vue de la technique ; ensuite, parce qu'il est le meilleur film ferroviaire réalisé jusqu'à cette date. « Le Rail », en outre, aura révélé au public un artiste de talent : Werner Krauss.

Toutes ces créations plus ou moins mélodramatiques — même « Le Rail », malgré son titre engageant — ne sont pas cependant, à proprement parler, des films cheminots. Les chemins de fer servent de cadre à l'histoire ; ils ne sont pas le sujet, mais seulement les compléments circonstanciels. Un réalisateur français, le grand, l'infatigable, Abel Gance, le premier, va produire une œuvre cent pour cent ferroviaire. Fin 1921, il termine « La Rose du Rail », que l'on projette, dès 1922, dans toutes les salles publiques, sous le titre de « La Roue ». Scénario discutable, diront d'aucuns, culte du mot, images prétentieuses... Mais laissons parler Jean-Louis Bouquet, le spécialiste du cinéma : « Une formidable richesse visuelle se dégage de ce film touffu. La technique, absolument remarquable, prend une place prépondérante. Les évocations du rail — et de la vie autour du rail — sont surprenantes par leurs rythmes nouveaux. Il y a notamment des impressions de vitesse et d'affolement obtenues par un procédé (dit montage accéléré) qui va faire fureur et sera repris dans tous les films de la saison suivante... » En résumé, malgré ses imperfections, « La Roue » est une réussite de la cinématographie. C'est du « cinéma pur », sans concession d'aucune sorte à qui ou à quoi que ce soit, sinon à l'art. C'est aussi un poème cheminot, un des plus beaux incontestablement qu'on ait jamais écrits sur le rail. Non, quoi que pensait à l'époque Duhamel, le cinéma n'est pas, n'est déjà plus, un « divertissement d'ilotes ».

THEATRE

Le Plateau B représentera

LE FAISEUR DE PLUIE

de R. Nash, dans une adaptation de Luc André,
LE DIMANCHE 26 JANVIER 1962, à 15 h.,
au Palais des Beaux-Arts de Bruxelles.

Réservation des places par téléphone : 13.18.70, extension 3704 ou 3461.

PROVERBES

- La justice est chère; prenez une pinte et arrangez-vous. (Ecoissais.)
- Un ducat avant le procès vaut mieux que trois après. (Polonais.)
- Les enfants du forgeron n'ont pas peur des étincelles. (Danois.)
- On n'accuse jamais sans quelque peu mentir. (Chinois.)
- Rien n'est fait tant qu'il reste à faire. (Latin.)
- On parle de bonnes actions sans les accomplir, on en fait de mauvaises sans en parler. (Allemand.)

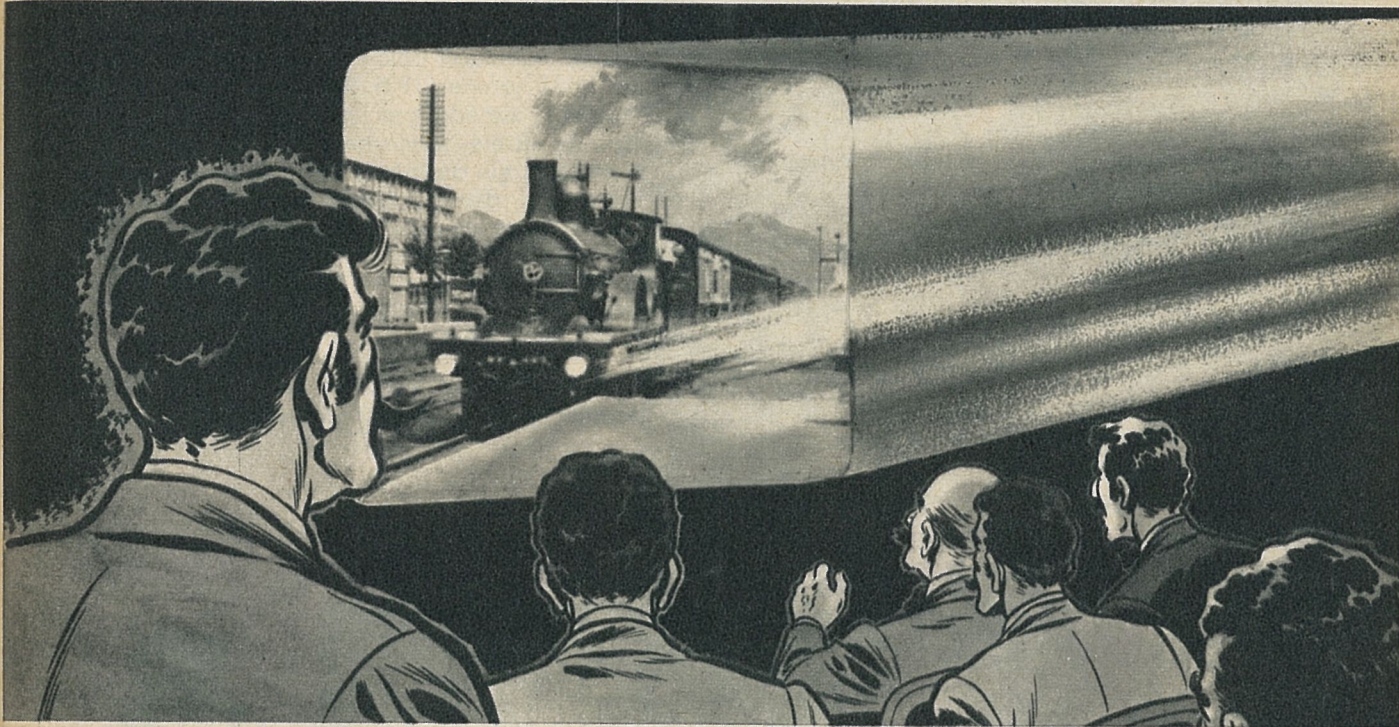
Avec « La Roue », le septième art est entré dans une phase nouvelle. La technique se perfectionne. Successivement, on aborde le parlant, puis la couleur, puis les premiers essais en relief. Le cinéma s'impose ; il a droit de cité désormais dans toutes les classes de la société. Il est bien devenu cette chose dont on a dit « qu'elle donne l'éternité à l'éphémère ».

Mais cette période d'entre-deux-guerres n'est pas riche seulement de développements techniques. Car elle va nous laisser quelques-uns des plus purs chefs-d'œuvre du cinéma de tous les temps. C'est l'époque, en effet, où la France réalise « L'Inhumaine », où l'Amérique nous envoie « La Ruée vers l'Or », où nous vient de Moscou ce déchirant « Cuirassé Potemkine », monument incontestable de l'art cinématographique.

Cette période nous léguera, en outre, quelques films ferroviaires qui sont parmi les meilleurs du genre. En 1923 — cette année-là où Jean Gabin, le dur au cœur sensible, hésitait entre

de chemin de fer. La dernière image du film, ce tableau qui représente le petit Mustapha mort sur l'avant d'une locomotive, est particulièrement émouvante. C'est là, assurément, l'un des moments les plus pathétiques que nous ait donnés à vivre le septième art.

Le cinéma, lui aussi, a donc gagné la bataille. Les grands de la littérature ne dédaignent plus, dorénavant, voir leurs œuvres traduites en images. S'il le faut d'ailleurs, là où le scénariste fait défaut, on puisera parmi les disparus. René Bazin, Jules Verne, Maupassant, les Dumas, Walter Scott, Hugo, Poe, Balzac, Loti et — pourquoi pas ? — la Bible auront, tour à tour, les honneurs (l'infortune, diront d'autres) de l'écran. Le cinéma est devenu une puissance, une forme reconnue d'expression artistique. En certains lieux — aux Etats-Unis, en U.R.S.S., en France, au Japon, où la production atteint des chiffres colossaux —, il a pris figure d'industrie nationale. Chaque pays tient à tourner ses



Le 28 décembre 1895, Louis Lumière donnait en représentation publique à Paris l'« Arrivée d'un train en gare de la Ciotat ».

le métier de conducteur de train et le rôle de figurant aux Folies-Bergère —, un Américain, John Ford, réalisait « Les Cavaliers d'acier ». Œuvre puissante, authentique, elle contait l'histoire de cette poignée d'hommes qui bâtirent une ligne de chemin de fer au milieu de l'aride Prairie. Tourine, en U.R.S.S., reprit un thème similaire ; dans « Turksib », un documentaire fort poétique, il faisait revivre la construction d'une voie ferrée reliant le Turkestan à la Sibérie.

Après le film mélodramatique, après le documentaire, voici le film comique, le film hilarant. C'est d'Amérique que nous vient le meilleur, avec Buster Keaton dans « Le Mécano de la Générale » et « Les Lois de l'Hospitalité », où trépigne un rail désuet de la plus haute fantaisie.

**

En 1930, le cinéma parlant s'est généralisé. On voit réapparaître d'anciens succès comme « Le Vol du Grand Train ». La France produit « Le Train de 8 h. 47 », d'après Courteline, avec les inimitables Bach et Fernandel. Edmond-T. Gréville tourne ensuite « Le Train des Suicidés », et Berthomieu, « Le Train pour Venise ». Les Russes nous envoient « Le Train mongol », puis « L'Express bleu », puis « Chemins de la Vie ».

Autre chef-d'œuvre, ce « Chemins de la Vie », une histoire d'enfants déçus qui décident de construire eux-mêmes une ligne

films, même les plus petits comme la Belgique et la Suisse, qui se spécialisent dans le documentaire. Et nulle part le rail ne perd ses droits. La Roumanie réalise « Le Train Fantôme » ; la Pologne, « La Locomotive » ; la Tchécoslovaquie, « Le Rail » puis « Rails rouges » ; le Danemark, « Déraillement » ; la Grande-Bretagne, « Night Mail ». L'Amérique nous enverra encore « Le Dernier Train de Madrid », un épisode de la guerre civile espagnole, puis « Pacific Express », de Cecil B. de Mille. De France, enfin, nous arrive, en 1938, une magistrale adaptation de « La Bête humaine » par Renoir.

Magistrale adaptation, en effet, que cette œuvre où se retrouvent toute la puissance, toute la grandeur du roman de Zola. Dans ce film, a écrit Marcel Lapiere, « Renoir respecte, tout en le schématisant, le roman de Zola. Il filme le travail des mécaniciens et des chauffeurs de grands trains, une vision synthétique du parcours Paris-Le Havre, la vie sédentaire des agents des gares, l'existence ambulante des hommes de la locomotive... Ce qui frappe surtout, c'est l'exaltation du métier. Depuis « La Roue », le rail et la locomotive n'avaient pas trouvé une aussi vivante imagerie, et Renoir, sans rien négliger de la composition et du rythme, n'a pas calqué le lyrisme de Gance » (1).

Roger GILLARD.
(A suivre.)

(1) « Les Cent Visages du Cinéma », Grasset, Paris.