

# DU CENTENAIRE DU CINÉMA

DES TRAINS  
QUE LE 7<sup>e</sup> ART A RENDUS CÉLÈBRES!



« LA GRANDE ATTAQUE DU TRAIN D'ORMOND »

## LE CRIME DE L'ORIENT EXPRESS

Demandez à cent personnes de vous citer trois films dans lesquels un train apparaît et quatre-vingts d'entre elles vous donneront le titre suivant : *Le crime de l'Orient Express*. Vous en conclurez que c'est le film ferroviaire par excellence. Rien n'est pourtant moins vrai.

Le crime de l'Orient Express commence à Istanbul quand y monte une joyeuse troupe. Le célèbre mais combien irritant détective belge, Hercule Poirot, rejoint accidentellement la compagnie. Comme il attire les catastrophes, personne ne s'émeut d'un crime commis, sauf peut-être la victime.

Poirot dispose d'une heure de temps pour démasquer l'assassin.

Le brillant petit détective ne déçoit pas.

Le crime de l'Orient Express est catalogué comme un roman à énigmes (whodunit) déguisé, avec un dénouement original et dans lequel l'élément train est accessoire.

Situer l'intrigue à Istanbul est une bourde d'envergure!

## L'UTILISATION PROPRE ET IMPROPRE

Rien d'Istanbul en effet dans cette petite gare de marchandises où fut tourné le film en 1974 : nous sommes en réalité dans le dépôt de Landy, situé dans le Jura français! Pour le chemin de fer français, il s'agit d'un dépôt désuet; pour reconstituer la gare d'Istanbul en 1930, c'est un peu trop moderne.

La scène durant laquelle les protagonistes sont présentés fut filmée de façon fragmentaire.

On remarque tout de suite qu'il ne peut s'agir d'Istanbul tellement le décor et les accessoires destinés à rendre l'endroit vraisemblable sont caricaturés. De plus, on se rend compte que le metteur en scène, Sidney Lumet, a dirigé ses figurants au coup par coup. Un petit groupe à gauche, un petit groupe à droite, un petit homme maladroit. (Qui ne peut s'empêcher d'attirer l'attention sur lui).

Par contre, un moment fort réside dans le départ du train.

Les lampes s'allument et sous la musique tonitruante mais solennelle de Richard Benoit, la locomotive s'ébranle.

RAYMOND ROMBOUT



Pour finalement s'arrêter quand le train s'enneige. La déception des cinéphiles n'en est que plus grande. Les wagons sont certes reproduits d'après des modèles authentiques jusqu'aux moindres détails. C'est donc doublement dommage qu'on remarque tant les coulisses du tournage et les trucages. Le mixage des couleurs est aussi déplorable, avec le train coincé dans la neige. Le film d'aventure finit et le roman à énigmes commence. Entre alors en scène Poirot, qui tourne inlassablement ses moustaches mais qui n'en est pas pour autant des plus sympathiques.

*Reuben, Reuben* fut tourné modestement. Ce film raconte l'histoire d'un poète défaitiste, joué par Tom Conti, qui émerge péniblement grâce à l'alcool et aux femmes. La jolie Kelly Mac Gillis est sa dernière lueur d'espoir d'une vie meilleure. La scène du train est une des meilleures du film. Conti est assis à côté d'une vieille bigote et sirote son whisky. Quelques places plus



loin, est assise devant lui, Kelly en train de lire. Entre eux, un courant passe. L'ambiance feutrée est alors troublée par un vulgaire poinçonneur. Conti veut chercher son billet, mais il est embarrassé par son whisky qu'il ne peut déposer nulle part. Poli mais maladroit, il demande à sa voisine de le tenir et marque le niveau de son verre avant de le lui tendre.

Cherchant en vain dans ses affaires, il accepte la proposition de Kelly, vaguement amusée par ses acrobaties, de lui payer le billet. L'intrigue du film est nouée.

Reuben, Reuben est un petit film qui passa inaperçu mais j'ai voulu comparer cette scène avec celles, grandioses, du Crime de l'Orient Express.

L'utilisation du train est finalement beaucoup plus subtile dans Reuben, Reuben. Même si on n'a pas l'impression que la scène est tournée dans un train, sa présence n'est néanmoins pas innocente. Dans Le crime de l'Orient Express, par contre, l'histoire aurait tout aussi bien pu se dérouler en dehors du train.

La différence entre utilisation propre et impropre de l'élément train est ainsi illustrée et sera le fil conducteur de cette histoire.

avoir sur les spectateurs novices l'image d'un train crevant littéralement l'écran. Il paraît qu'ils en furent tous indisposés. En tout cas, le bouche à oreille fit son œuvre et dans le mois qui suivit, plus de 7 000 spectateurs avaient vu ce document.

## LUMIÈRE, LUMIÈRE

Il est généralement admis que ce train de La Ciotat convainquit les derniers sceptiques : un nouveau médium était né et les frères Lumière en étaient les prophètes.

Bien qu'ils fussent les premiers à organiser une séance publique, ils ne furent cependant pas seuls à concevoir cette nouvelle invention.

La photographie et son prolongement animé, le cinéma, tel que nous le connaissons aujourd'hui, sont le résultat de recherches patientes, lesquelles se sont additionnées pour aboutir à l'émergence de cette technique.

Scientifiquement, on peut ainsi en attribuer la paternité à d'illustres savants, tels Niepce, Daguerre, Pathé, Gramme et Edison, et à d'autres moins connus du grand public.

Louis Lumière développa un nouveau type de plaque sensible pendant qu'Auguste se basait librement sur le kinétoscope de T. Edison, qui montrait aussi des images mobiles mais pour un seul spectateur.

La contribution des Lumière intervint donc pour une petite partie.

Mais comme il arrive souvent dans ce domaine, les frères Lumière franchirent l'étape décisive et la plus

## LA LUMIÈRE VIENT DE FRANCE

### DIX QU'ON AIME

Les membres de la «Société pour l'encouragement de l'industrie nationale» furent les premiers sages vivants à voir un film sur écran. C'était le 22 mars 1895, à Paris, plus précisément rue de Rennes, 44. Le film montrait comment Auguste Lumière poussait une chaloupe à la mer. Il était filmé par son frère, Louis. Mais cela ne compta pas vraiment.

La première projection publique eut lieu le 28 décembre de la même année.

Entre-temps, les frères Lumière avaient figolé leur trouvaille et concocté un imposant programme.

Dans «le salon indien» du «Grand Café», situé «Boulevard des Capucines», ils réunirent trente-cinq spectateurs pour leur montrer dix petits films.

Certains d'entre eux sont aujourd'hui mondialement connus.

«La sortie des ouvriers de l'usine Lumière», «Bébé mangeant sa soupe», «Le Mur» et «L'arroseur arrosé» sont des titres que chaque amateur de films connaît. C'est un autre de ces films qui nous intéresse cependant pour le moment.

«L'arrivée d'un train en gare de La Ciotat» fut ressenti sur le vif. Il est difficile aujourd'hui d'imaginer quel effet pouvait



spectaculaire, qui propulsa cette technique au premier plan.

Non sans raison, les Américains continuèrent à en attribuer le mérite à Edison tandis que les Français maintenaient que la lumière venait de France!

C'est pourquoi nous fêtons le centenaire du cinéma cette année, plutôt qu'en 1991, année du centième anniversaire du kinétoscope d'Edison.

Il faut ajouter que les Lumière ne s'arrêtèrent pas à leur trouvaille. En 1897, ils fondèrent leur premier vrai cinéma. En 1901, ils possédaient les droits sur 1425 titres et étaient incontestablement les maîtres sur le marché.

Presque tous les films avaient un contenu documentaire, car les Lumière, avec leur formation scientifique, ne pressentaient pas les possibilités ludiques de ce nouveau médium.

Mieux même, en 1905, ils délaissèrent leur nouveau cinématographe. Il était temps, selon eux, de passer à autre chose.

Mais l'engrenage était enclenché, mieux le train était parti.

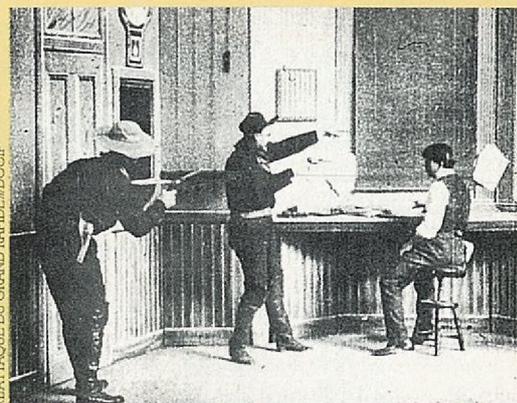
Il fut la vedette, par excellence.

Après l'exemple de La Ciotat, d'autres trains partirent ou arrivèrent de différentes gares, selon les archives du cinéma : d'Auteuil, d'Aix-les-Bains, de Villefranche, de Joinville, de la gare Saint-Lazare. Il y eut même un film intitulé : «Tunnel sous la Manche»!

Georges Méliès et Charles Pathé reprirent le flambeau des Lumière (c'est le cas de le dire!).

Le nom de Pathé est bien connu des milieux cinéphiles alors que Méliès finit vingt-cinq ans plus tard, ruiné, comme vendeur de chocolat.

C'était encore un métier incertain, quelque chose pour les aventuriers intrépides.



«L'ATTAQUE DU GRAND RAPIDE»/DOCIP

## LE TRAIN COMME PIONNIER

### L'ATTAQUE DU GRAND RAPIDE

La percée du film ferroviaire de fiction eut lieu en 1903. «L'attaque du Grand Rapide» d'Edwin Porter détourna l'attention de France vers l'Amérique; il enrichit le public par la présentation d'une histoire construite. Ce film fut un exemple rudimentaire de montage narratif.

«L'attaque du Grand Rapide» fut tourné dans les environs de New York, dans le New Jersey. Les images étaient réalistes parce que l'opérateur avait eu l'idée de poser sa caméra sur le tender. Plus tard, cette idée fut reprise et développée : la caméra fut fixée sur un lorry, lequel précédait la locomotive.

Ce film raconte simplement l'attaque surprise d'un train par une bande de hors-la-loi, mis finalement hors d'état de nuire par le shérif et ses adjoints.

Dès le début, l'Amérique punit donc l'immoralité.

«L'attaque du Grand Rapide» lança un genre, promis à une grande fécondité : le western.

Ce genre n'était pas sans rappeler les histoires héroïques des Etats-Unis, dans lesquelles le train fut l'instrument de la conquête d'un monde nouveau.

Selon l'angle d'incidence, le train signifia la conquête ou au contraire la violation des droits sociaux, et en tout cas sur le terrain de la probité des premiers films, le point de vue des blancs était le seul défendu.

Dans beaucoup de westerns connus, d'Anthony Mann, John Sturgess, Howard Hawks, par exemple, le mythe était primordial. Le western offrait au train sa place dans le film.

Plus tard, l'utilisation du train fut plus subtile. C'est ce que nous examinerons dans notre prochaine édition. □