

CHEMIN DE FER ET

I.

NES D'UN MEME BESOIN...

Aucune invention moderne n'est le produit d'un phénomène de génération spontanée.

Esquissant l'histoire de nos chemins de fer, O. Petitjean (1) écrit que *tels que notre génération les connaît, les chemins de fer constituent, non pas une invention homogène, mais bien la coordination raisonnée de nombreuses découvertes qu'il a suffi de mettre au point en les associant.*

Cette même remarque, on peut la répéter à propos du cinéma. *Le cinéma ne devait pas échapper à la loi commune, note Ernest Coustet (2), et sa vogue actuelle nous étonnera moins quand, recherchant ses lointaines origines, nous constaterons le charme singulier, l'attrait irrésistible qu'ont offert à la plupart des peuples les projections animées même les plus rudimentaires.*

Les deux inventions qui nous occupent ici: le chemin de fer et le cinéma, sont issues, en réalité, d'un même et vieux désir. L'homme a toujours cherché à se distraire des soucis et des contingences du quotidien. Dès l'origine, le rêve lui a fourni un facile moyen d'évasion auquel, de nos jours encore, il ne manque pas de recourir fréquemment. Beaucoup plus tard, le rail lui a ouvert les portes du vaste monde et lui a donné le dépaysement, l'évasion dans l'espace, tandis que la photographie animée, après le théâtre d'ombres, lui a offert d'autres échappatoires dont celles, par exemple, du recul historique et de l'anticipation.

Nés d'un même désir informulé, d'un même besoin aussi imprécis qu'impérieux, le chemin de fer et le cinéma n'ont pas vu le jour dans un même berceau. Toutefois, c'est presque simultanément qu'ils ont inauguré leurs deux carrières. Comme la radio et l'auto, l'un et l'autre sont devenus, au terme de périodes de croissance de durées très inégales, des « faits sociaux » dont il est superflu, pensons-nous, de souligner l'importance.

Cette quasi-simultanéité de l'apparition du chemin de fer et de la technique de la récréation visuelle du mouvement est un phénomène qui n'a pas échappé à l'attention de Georges Sadoul, auteur d'une *Histoire générale du Cinéma* (3). *Les premières locomotives ahanant sur les rails de fer, écrit-il en commençant le chapitre qu'il consacre aux recherches du Belge Joseph Plateau sur la persistance des images rétinienne, recherches qui devaient amener notre compatriote à poser avec netteté le principe sur lequel se fondent la projection et la vision des films,*

Nous sommes en 1829, à Liège, par un beau jour d'été. Pendant vingt-cinq secondes, Plateau fixe le soleil et arrache de la sorte, à la lumière, le secret qui va lui permettre de recréer le mouvement dans la nature. Peu de temps auparavant, en mai 1829, notre physicien a présenté et soutenu, à la Faculté des Sciences de l'université mosane, une *Dissertation sur quelques propriétés des impressions produites par la lumière sur l'organe de la vue*, faisant remarquer, en particulier, que la durée de ces impressions modifie les apparences. Abandonnant la théorie pour la pratique, Plateau (qui n'en est pas à son coup d'essai puisqu'il a déjà créé, en 1828, un disque à créneaux) construit, en 1832, un petit appareil décomposant et reconstituant le mouvement. Ce jouet, appelé le « phénakistiscope », consiste essentiellement en un disque de carton percé vers sa circonférence d'un certain nombre de petites ouvertures et portant des figures peintes sur l'une des faces. *Lorsque l'on fait tourner ce disque autour de son centre vis-à-vis d'un miroir, en regardant d'un œil à travers les ouvertures, les figures vues par réflexion dans la glace, au lieu de se confondre comme cela arriverait si l'on regardait de toute autre manière le cercle*

tournant, semblent, au contraire, cesser de participer à la rotation du cercle, s'animent et exécutent des mouvements qui leur sont propres... Le savant, qui vient de découvrir le principe du cinéma et de réaliser effectivement — en outre — le premier dessin animé, ajoute : Si plusieurs objets, différant entre eux graduellement de forme et de position, se montrent successivement devant l'œil pendant des intervalles très courts et suffisamment rapprochés, les impressions qu'ils produisent sur la rétine se lieront entre elles sans se confondre, et l'on croira voir un seul objet changeant graduellement de forme et de position... (1).

L'année même où, commettant une imprudence qu'il paiera plus tard de ses yeux, Plateau inaugure à son insu l'ère cinématographique, un ingénieur anglais nommé Stephenson présente, au jury du concours de Rainhill organisé en vue de la création du chemin de fer Liverpool-Manchester, sa locomotive « Rocket ». Primée, cette locomotive commença sa carrière utile le 15 septembre 1830.

Marquant le début de la célébrité de Stephenson et de Plateau, l'année 1829 voit donc le chemin de fer prendre un départ spectaculaire et le cinéma devenir une promesse assurée d'une réalisation plus ou moins rapide.

Bien sûr, avant l'année en question, nombre de chercheurs ont dépensé beaucoup d'efforts pour essayer d'atteindre le niveau auquel sont enfin parvenus Stephenson et Plateau. Cugnot, en 1763, a expérimenté un véhicule mû par la vapeur, et William Hedley, en 1813, a construit une première locomotive sur rails présentant malheureusement un grave inconvénient, un manque de stabilité provoqué par les réactions de la vapeur agissant dans des cylindres placés verticalement. Par ailleurs, l'idée de l'« image vivante » a fait un certain bout de chemin. On a vu le Liégeois Robert, dit Robertson, jointain émule de Cagliostro, faire courir le Tout-Paris, de 1797 à 1803, au Pavillon de l'Echiquier ou au Couvent des Capucines, grâce à son « phantascope » tellement suggestif que, *effrayés de ces visions, de nombreuses personnes sortaient précipitamment en poussant des hurlements affreux* (2). Une telle réaction, soit dit par parenthèse, ne devait-elle pas être également celle des premiers usagers du rail, généralement épouvantés par la vitesse des convois, le vacarme, les trépidations, les chocs, la fumée et les dangers, plus imaginaires que réels, du nouveau moyen de locomotion ?

A l'heure où Stephenson et Plateau s'illustrent par leurs travaux, grandit, dans un village de la Hesbaye hutoise, à Jehay-Bodegnée, un enfant qui, arrivé à l'âge mûr, va ouvrir, devant le chemin de fer déjà fermement entré dans les mœurs et devant le cinéma qui se cherche encore, des perspectives extrêmement fécondes. Cet enfant se nomme Zénobe Gramme. Après avoir étudié à Hannut, Huy et Liège, attiré par la mécanique de précision, notre Hesbignon part pour la France. En 1857, il s'installe à Paris, où il prend, en 1867, un premier brevet concernant des perfectionnements apportés aux machines magnéto-électriques. L'année suivante, au cours d'un séjour à Londres, il conçoit sa première dynamo à courant continu. Peu après, de retour dans la capitale française, il dépose le brevet de sa machine génératrice d'électricité qui, relativement simple, pratique, est susceptible d'applications industrielles immédiates. Dès lors, les perspectives de l'énergie électrique apparaissent quasiment illimitées. Le rail ne va pas manquer de tirer parti et profit de l'invention qui, à plus ou moins longue échéance, influencera ses destinées. Le cinéma, dont le développement commercial est tributaire des progrès de l'électrotechnique, va bientôt franchir, aidé par d'autres découvertes, une étape décisive. Signalons que, à la même époque, un de nos compatriotes, le chimiste Van Monkhoven, perfectionne notablement le procédé photographique au gélatino-bromure, substituant à la plaque humide au collodion une plaque sèche parfaitement instan-

(1) Pour le Centenaire des Chemins de Fer — Les Origines et le Développement du Réseau belge, dans la Revue du Touring Club de Belgique, 41^e année, n° 4, 15 février 1935.

(2) Le Cinéma, Librairie Hachette, Bibliothèque des Merveilles, Paris, 11^e mille, 1921.

(3) Premier volume : L'Invention du Cinéma, 1832-1897, édition revue et augmentée, Ed. Denoël, Paris, 1948.

(1) Dans Des Illusions d'optique sur lesquelles se fonde le petit jouet appelé récemment phénakistiscope, Annales de Chimie et de Physique, Bruxelles, 1833.

(2) Voir Emile Poumon : Les Artistes Liégeois à Paris, Imprimerie André Mees, Vilvorde, 1950. Voir également Ernest Coustet, ouvrage cité en (2), colonne précédente.

(3) Georges Sadoul, ouvrage cité en (3), colonne précédente.

CINÉMA



Extrait du film « Union Pacific », de Cecil B. De Mille.

tanée, qui pouvait se conserver durant des mois et des années (3). Ce faisant, il collabore utilement, lui aussi, à la victoire du cinéma, qui, sur le plan de la technique en particulier, devait être encore servi par plusieurs Belges dont, voici peu d'années, l'ingénieur Edmond Noaillon, auquel on est redevable de la mise au point d'un procédé de cinéma en relief à trois grilles en éventail.

Produits d'une même époque, le chemin de fer et le cinéma ne pouvaient manquer d'entretenir de fructueux rapports. Nous avons fait allusion, plus haut, à Robertson, dont le « phantascope » intriguait tant les Parisiens, qui avaient consenti de bon gré une dépense de six livres — somme fort élevée pour l'époque ! — afin d'être admis au Pavillon de l'Echiquier, aux Capucines et, par la suite, de 1814 à 1831, au Pavillon de Tivoli, près de l'actuelle gare Saint-Lazare. Sait-on que, pour réaliser ses fantasmagories, notre Liégeois utilisa une lanterne magique montée sur roues et se déplaçant sur rails à l'effet de présenter, aux spectateurs, des figures croissant et décroissant sous leurs yeux ? Fin du siècle, à Montreuil, Georges Méliès aura recours à un système analogue, se servant de rails pour transporter sa caméra de la chambre noire jusqu'au lieu de la prise de vues et vice versa, ainsi que pour obtenir certains effets spéciaux en approchant ou en éloignant l'appareil selon l'ampleur du décor ou les nécessités de l'action. On le constate : la technique du « travelling », à laquelle on a communément recours aujourd'hui, n'est pas neuve ! Il y aurait quantité de choses à dire à ce sujet. Au passage, nous aurons plus d'une fois l'occasion de rappeler l'aide fournie, au cinéma, par le rail considéré comme surface de manœuvre. Toutefois, il faut reconnaître que ce n'est là qu'un des aspects mineurs, bien que très intéressants, d'une collaboration ayant emprunté des formes très variées.

Une soixantaine d'années séparent la révélation de Plateau de l'avènement du spectacle cinématographique authentique, c'est-à-dire public et payant, et du démarrage de l'industrie du film.

L'expérience décisive de Plateau date de 1829. Dès lors, les progrès se succèdent, s'ajoutant les uns aux autres. A partir de 1851, la photographie reproduit l'image de corps animés d'un mouvement rapide. Les premières caméras apparaissent bientôt, mais elles sont encore incapables, ne disposant pas de films pelliculaires, d'enregistrer le mouvement de façon continue autrement que par expositions successives. Ces caméras prennent, sur plaques, des séries de clichés isolés mais qui, par leur succession, permettent la recréation de la vie.

De esprits clairvoyants, n'ignorant pas qu'une découverte en introduit généralement une autre et qu'une invention pousse la suivante, pressentent déjà l'avenir. Pour fonctionner normalement, le chemin de fer a eu besoin du télégraphe, ancêtre obligé du téléphone. Le développement des différents réseaux ferroviaires a stimulé celui de maintes entreprises, engendré une profonde mutation paysagiste, modifié les conditions d'existence et posé des problèmes de financement résolus, presque toujours, par la création de grandes banques. La victoire du rail, déterminant une évolution irréversible dans bien des secteurs, devait favoriser celle du cinéma. Comment ? La question mérite qu'on s'y attarde quelque peu.

Aux Etats-Unis, la découverte de gisements aurifères a déterminé, dès 1847, une gigantesque et fiévreuse ruée en direction de la Californie. Ce paradis, hélas ! ne pouvait être atteint, au départ de New York, qu'au terme d'un voyage de plus de six mois à travers des territoires parsemés de dangers de toutes sortes : tribus indiennes, troupeaux de bisons, etc. On se mit alors, en haut lieu, à envisager la création d'une liaison ferroviaire transcontinentale. La décision de construire cette ligne intervint finalement à la veille de la guerre de Sécession. Deux compagnies rivales, l'Union Pacific et la Central Pacific, l'une opérant en venant de l'est, l'autre de l'ouest, furent chargées de l'établissement de la voie.



Extrait du film « Union Pacific », de Cecil B. De Mille.

Le président de la *Central Pacific* s'appelait Leland Stanford. C'était le fils d'un constructeur de voies ferrées, par ailleurs gros propriétaire foncier. Au départ, la guerre civile freina les travaux, mais, au lendemain des hostilités, les deux compagnies rivalisèrent d'ardeur, progressant chaque jour de plusieurs milles. Deux ans plus tard, les lignes de l'est et de l'ouest firent leur jonction aux abords de Promontary, dans l'Utah. L'épilogue fut célébré, au champagne, le 10 mai 1869 (1).

Considérablement enrichi par le rail et la plus-value des terrains lui appartenant, Stanford s'empressa de réaliser l'un de ses plus chers désirs : agrandir son écurie. Il avait la passion des chevaux, le goût du risque et du jeu. Le sport hippique bénéficiait alors de l'engouement du grand public. On misait de véritables fortunes sur les champs de courses.

Spéculateur, joueur, Stanford était aussi un curieux, un chercheur. Plusieurs questions s'imposaient à son esprit. Il y avait celle, notamment, du fonctionnement des locomotives, c'est-à-dire du mouvement des bielles lors de la marche. Il y avait aussi celle, plus malaisée à éclaircir, de la position des membres du cheval, cette autre mécanique, aux différentes allures. Pour résoudre cette dernière énigme, Stanford se mit en quête d'un photographe. Le meilleur opérateur de San Francisco était, à cette époque, un Anglais nommé Muybridge.

Comment Muybridge procéda-t-il pour répondre au souhait de son très généreux client ? Grâce à l'aide d'un jeune ingénieur des chemins de fer appelé John D. Isaacs, qui mit au point un dispositif automatique de prise de vues, Muybridge parvint à illustrer

photographiquement la *théorie de la locomotion des quadrupèdes*. Il utilisa, pour obtenir ce résultat, un dispositif à cinq, puis douze, vingt-quatre et même trente appareils photographiques disposés sur une même ligne horizontale, face à un long écran devant lequel évoluaient les chevaux. Après avoir suscité une grande curiosité en Amérique, ses séries de clichés, franchissant l'océan, allaient retenir l'attention du vieux continent.

La réussite de Muybridge décida le physiologiste français Marey à reprendre ou à poursuivre ses expériences sur le mécanisme animal. Marey, auquel on doit un « odographe » posant les bases du système de contrôle appelé « mouchard » par les cheminots (1), se servit d'un appareil chronophotographique installé dans une cabine (faisant office de chambre noire) juchée sur un wagonnet se mouvant sur rails. Après Muybridge, il obtint des clichés corroborant les observations graphico-visuelles du peintre français Meissonnier relatives aux allures du cheval au trot et au galop, observations effectuées par l'artiste ayant pris place dans un fauteuil à roues avançant sur des rails posés parallèlement à la direction suivie par un cavalier. Par ailleurs, mis en rapport avec Edison en 1886, Muybridge devait l'inciter à entreprendre, dès l'année suivante, les travaux qui allaient le conduire à la découverte du film et, par la suite, au tournage d'une « story picture » authentique, la première ou l'une des premières du genre, qui ne pouvait manquer d'être suivie de plusieurs autres.

(1) L'aventure du Transcontinental a été racontée dans la revue *Le Rail*, n° 52, décembre 1960. Voir aussi *L'Épopée du Transcontinental* dans le journal *La Dernière Heure* des 22, 23 et 24 janvier 1964.

(1) Georges Sadoul, *ouvr. cité*. Avec son odographe, appareil enregistreur utilisant la méthode graphique imaginée par l'ingénieur Ivry, sous-chef de l'exploitation de la ligne de chemin de fer Paris-Rouen, et expérimenté en 1878 sur la ligne Dax-Bordeaux, Marey anticipait sur Flament, dont l'appareil à bande, appelé « mouchard », a joué et joue encore, sur certains réseaux, un grand rôle dans la vie des chemins de fer.

On doit, au « sorcier des temps modernes » que fut Edison, divers télégraphes dont le destin fut lié à celui des grandes compagnies ferroviaires, un téléphone plus commode que celui de Graham Bell, le phonographe, la lampe à incandescence et bien d'autres adaptations, perfectionnements, innovations et inventions dont la réalisation fut rendue possible, partiellement tout au moins, grâce à l'aide financière d'un magnat des chemins de fer américains, Henry Villard.

Avant son entrevue avec Muybridge, Edison ne s'était intéressé qu'occasionnellement à la photographie animée. En 1887, après avoir procédé à divers essais, il sortit un appareil baptisé « phonographe optique », bientôt abandonné au profit d'un appareil photographique, muni d'un obturateur à disque fenêtré, dans lequel se déroulait, par saccades, une bande pelliculaire enroulée sur bobine. Ce chronophotographe ou kinéphotographe possédait des caractéristiques identiques à celles des caméras actuellement en usage. Il était même réversible, pouvant être également employé pour la projection.

Les premières pellicules d'Edison étaient sur papier. En 1889, le savant substitua, à cette matière, le celluloid et imagina de pratiquer, dans les bandes, des découpures en crémaillère destinées à faciliter leur entraînement par engrènement, le chronophotographe étant muni d'un tambour pourvu de dents. Les découpures en question furent remplacées, de très bonne heure, par des perforations pratiquées au centre de la pellicule, entre chaque image. En 1890 ou 1891, un collaborateur d'Edison, William Dickson, imagina les perforations latérales, à raison de quatre paires par image. Signalons, par parenthèse, que William Dickson devait se séparer d'Edison quelques années plus tard et fonder une société pour l'exploitation d'un nouvel appareil appelé « mutoscope ». Une partie des fonds nécessaires lui fut fournie par un important actionnaire de la compagnie ferroviaire *Union Pacific*.

Tel que nous le connaissons aujourd'hui, le film est donc né en 1890 ou 1891. Edison ne se rendit malheureusement pas compte tout de suite des immenses possibilités commerciales de cette découverte et orienta principalement ses efforts sur la mise au point d'un appareil à vision directe appelé « kinéscope », assez semblable au stéréoscope forain ayant gardé longtemps les faveurs du public. Fabriqué en série, le « kinéscope » — qui fonctionnait au moyen d'une dynamo mue par une batterie d'accumulateurs — commença une très profitable carrière et fit, assez rapidement, la conquête des Etats-Unis et de l'Europe occidentale. Associé au phonographe, le « kinéscope » donna naissance à une autre boîte à Pandore, le « kinéphone », réalisant un synchronisme approximatif du son et de l'image. Le spectateur du « kinéscope » regardait le déroulement de la pellicule, formant un ruban sans fin, par un orifice ménagé dans la partie supérieure du meuble dissimulant les complications du mécanisme. Dans le cas du « kinéphone », il disposait d'écouteurs.

Le « kinéscope » d'Edison constituait un progrès important mais ne résolvait pas le problème de la projection. L'étude de celui-ci avait été abandonnée par le savant, déçu par différents essais. D'autres chercheurs allaient s'y consacrer et réaliser, dès 1894, non seulement aux Etats-Unis mais également en France, en Angleterre et en Allemagne, des projections publiques de « pictures in life motion ». Ne citons aucun nom : la querelle des priorités n'a pas fini d'opposer les historiens de la « machine à recréer la vie » !

Si Edison a puissamment contribué à l'avènement du cinéma, les frères Louis et Auguste Lumière ont incontestablement assuré sa victoire.

Dès 1882, Louis Lumière avait mis au point une nouvelle plaque sensible bientôt adoptée par tous les photographes, tant et si bien que, en 1885, on en fabriqua 110.000 douzaines environ et, en 1895, quelque 1.250.000 douzaines. En 1895, cette fabrication exigea, notamment, le contenu de plus de deux pleins wagons de verre.

En 1894, étudiant le « kinéscope » d'Edison, Auguste Lumière avait remarqué *combien il serait intéressant de pouvoir montrer sur écran et montrer à toute une salle des scènes animées reproduisant avec fidélité des objets et des personnages en mouvement*. Son frère et lui se mirent à chercher le dispositif mécanique capable de franchir la distance séparant la pratique de la théorie. Ils atteignirent rapidement le but qu'ils s'étaient fixé. Quelques mois plus tard, les deux frères purent projeter, devant des amis, leurs premiers films. Le samedi 28 décembre 1895, ils organisèrent à Paris, dans le salon indien du Grand Café, situé bou-

levard des Capucines, leur première séance publique et payante de projections cinématographiques.

Georges Méliès, qui y assistait, nous a laissé une relation de la séance inaugurale du cinématographe Lumière. *Puis défilèrent « Le Mur », s'abattant dans un nuage de poussière, écrivait-il ; « L'Arrivée d'un Train », le « Bébé mangeant sa Soupe » avec, comme fond, des arbres remuant au vent, puis la « Sortie des Usines Lumière », enfin le fameux « Arroseur arrosé ». A la fin de la représentation, c'était du délire et chacun se demandait comment on avait pu obtenir un pareil résultat.*

Le premier spectacle réellement cinématographique faisait donc une place au chemin de fer. *Ainsi se trouve réalisé, lisons-nous dans le substantiel essai Chants et Chantres du Rail (1) de Roger Gillard, 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, 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.*

Quittant Lyon — centre de leur activité — pour la Côte d'Azur, les frères Lumière avaient réalisé *L'Arrivée d'un Train* en gare de La Ciotat. *L'opérateur fait face aux rails, observe Georges Sadoul (2), et la locomotive paraît foncer sur les spectateurs. Puis elle file à gauche de l'écran. Le train s'arrête. M^{me} Lumière mère et deux enfants, en blanc, se dirigent vers les wagons, dont les portières s'ouvrent. La foule remplit les quais. Ceux qui partent et ceux qui arrivent. Certains regardent avec curiosité l'appareil et s'en approchent, occupant parfois, à mi-corps, la plus grande partie de l'écran, sans qu'un désagréable effet de flou se produise. Puis les portières se ferment. Le train va repartir.*

Quantité d'autres films ferroviaires devaient succéder à cette *Arrivée d'un Train* mais, dès cette œuvre inaugurale, quelques-unes des innombrables possibilités cinématographiques du rail devaient apparaître clairement. Il est vrai que Louis Lumière, l'opérateur, était parvenu à conférer, à ses images, un pouvoir d'expression remarquable en reconstituant, de façon très habile, le relief et le mouvement.

Le relief et le mouvement, nul ne l'ignore, sont à la base du langage cinématographique. Or, par le dynamisme de sa masse, par sa vitesse ainsi que par l'incessant déplacement des plans que celle-ci provoque, le train répond parfaitement, et comme d'instinct, aux exigences d'une technique d'enchaînement rapide et cohérent d'images animées.

Réalisant son *Arrivée d'un Train*, Louis Lumière avait su doser les impressions visuelles grâce, en particulier, à un choix judicieux des angles de prise de vues et à une utilisation heureuse, dans toute sa profondeur, du champ disponible. Sans se contraindre à des déplacements continuels, il était parvenu à donner, à son film, une grande diversité d'images et à obtenir des effets assimilables à ceux du meilleur des « travellings ». Par ailleurs, comme le note Georges Sadoul (3), *la reconstitution du relief était d'autant plus saisissante que les nuages de vapeur, emplissant l'air, en font sentir la profondeur par leur présence et leurs mouvements*. Ayant observé que les effets de fumée impressionnaient vivement les spectateurs, Louis Lumière en introduisit dans plusieurs de ses réalisations ultérieures. Beaucoup d'autres opérateurs eurent également recours, à la même époque et plus tard, à ce procédé plein de spectaculaire efficacité.

Satisfaisant aisément le rythme visuel qu'exige le cinéma, le chemin de fer allait démontrer, peu après, combien il pouvait utilement servir le film narratif en collaborant, par exemple, à l'impression d'écoulement du temps, à l'accélération de l'action et au dépaysement dans l'espace. Nous verrons, dans la suite de cette étude qui ne prétend nullement épuiser un sujet extrêmement vaste, comment le rail est intervenu dans la construction de certains films et ce qu'il leur a offert. Le train, ainsi, a enrichi le cinéma de tout un monde varié de sensations, de sentiments, d'atmosphères et d'images. Et le cinéma, pour le remercier de la multiplicité de son apport, s'est consacré à le faire connaître dans la plupart de ses aspects, les plus quotidiens comme les plus imprévus.

(A suivre.)

J. DELMELLE.

(1) Ed. Le Rail, Bruxelles, 1962.

(2) Ouvrage cité.

(3) Ouvr. cité. Signalons que nous avons également consulté, pour la rédaction de ce chapitre, d'autres ouvrages dont, en particulier, l'Histoire du Cinéma de Maurice Bardèche et R. Brasillach, 2 tomes, Ed. André Martel, Paris, 1953 et 1954.