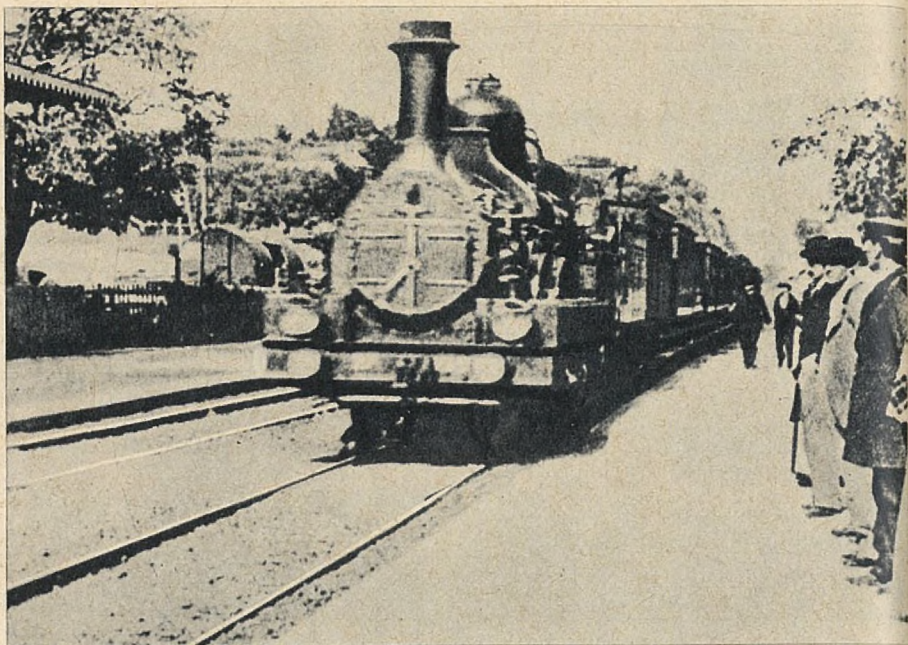


CHEMIN DE FER ET



L'arrivée
en gare
de La Ciotat (1895)
(Coll. Lumière).

II.

LE THEME FERROVIAIRE.

Le cinéma narratif, postérieur au cinéma documentaire — dont nous aurons l'occasion de reparler —, ne pouvait manquer de conquérir rapidement les foules. Il n'est pas rare, aujourd'hui, de le voir développer une action illustrant conjointement plusieurs thèmes. Un film comme *Hiroshima, mon Amour* est, à cet égard, particulièrement significatif. Ne traite-t-il pas, simultanément, les thèmes de l'oubli, de la solitude, de l'épouvante même, de la mort, de l'écoulement de la durée, de la tragédie individuelle décalquée sur la tragédie collective, des rapports nouveaux qui s'inscrivent à l'intérieur du couple et bien d'autres thèmes encore ? (1).

La plupart des films qu'on nous présente sont toutefois centrés sur un thème bien déterminé dont la préséance n'est pas menacée par le recours, occasionnel et plus ou moins discret, à quelques thèmes incidents.

Devenu un « fait social », le cinéma n'a pas échappé à l'auscultation méthodique des statisticiens. Il résulte de certaines études conduites par ces derniers que quelques grands thèmes bénéficient des préférences du public et, par le fait même, des producteurs soucieux au premier chef de la rentabilité de leur travail.

Le cinéma s'alimente principalement à deux grands thèmes se résumant dans ces mots très simples et très vastes à la fois : « amour » et « aventure ».

Le second de ces grands thèmes offre apparemment des ressources bien plus étendues que le premier, qu'il lui arrive souvent d'employer à son profit. Tant qu'il y aura des hommes et tant que le cinéma vivra, l'amour ne cessera d'inspirer, à l'écran, des œuvres intéressantes et valables. Mais il est certain que le sujet, bien que renouvelable à l'infini, a d'assez strictes limites : le couple, fréquemment élargi — il est vrai — de manière à corser l'histoire et à lui faire prendre cette forme triangulaire, voire polygonale, sur laquelle se basent généralement la comédie vaudevillesque et la tragédie.

L'aventure, elle, fait feu de tout bois. Elle n'a pas de frontières et peut trouver son prétexte partout, dans l'histoire comme dans la réalité la plus quotidienne et l'anticipation.

Nous l'avons déjà fait remarquer : les grands thèmes se conjuguent fréquemment et sont souvent épaulés, soutenus, animés par d'autres thèmes qualifiés d'accessoires ou d'auxiliaires.

Le thème ferroviaire, bien qu'ayant été pris quelquefois comme thème principal, fait partie de ces derniers. Il est même, à l'examen, l'un des principaux d'entre eux, et la chose s'explique aisément. Le cinéma, en effet, ne cherche-t-il pas habituellement à rejoindre, par le moyen de la fiction, à travers ou au-delà de celle-ci, la vie de l'individu mêlée à la vie de la société ? Pour atteindre son but, il a recours à cette expression privilégiée, d'une force incisive inégalable, qu'est l'image. L'image est l'unité sur laquelle il prend appui. Et c'est à cause de cela, par cela, que le cinéma se distingue essentiellement du théâtre qui, lui, est basé sur le verbe et sur un mouvement de caractère principalement dialectique.

Le cinéma cherche à rejoindre la vie, à l'exprimer dans toute son ampleur et sous toutes ses formes. Or, on ne peut nier que le chemin de fer participe effectivement et intimement, depuis près d'un siècle et demi, à la vie de l'individu comme à celle de la communauté dont il fait partie. Par ailleurs, le rail n'offre-t-il pas, à l'objectif du cinéaste, une gamme d'images sans cesse renouvelées, aussi diverses que dynamiques ?

Il y a plus et mieux ! *La construction filmique*, a-t-on dit (2), s'opère sur toute une série d'éléments dont les variations constituent son caractère essentiel. L'un de ces éléments, parmi les plus importants (le cinéma n'étant pas du théâtre), est constitué par les déplacements de l'action. Le train peut servir — et a effectivement beaucoup servi — à réaliser ces déplacements et, par ailleurs, ces enchaînements ou ces transitions qu'exige, dans une mesure extrêmement variable, la progression du récit filmique. Un quai de gare est un lieu où bien des choses peuvent commencer et finir. Un compartiment de chemin de fer est quelquefois, voire assez souvent, un lieu de rencontre, un endroit où s'amorcent et se nouent relations et intrigues. Tout le matériel ferroviaire et tout le décor du rail, comme leurs acteurs, leurs figurants et leurs à-côtés, ont été utilisés quantité de fois par

(1) Jacques Belmans dans *Le Cinéma*, numéro spécial des Cahiers J.E.B., 6^e année, n° 4, Service national de la Jeunesse, Service de l'Education populaire et des Bibliothèques publiques de Belgique.

(2) Marcel Smeets, *idem*.

CINÉMA

Les cinéastes trouvant là un ensemble de facteurs pouvant efficacement servir leurs intentions en concourant à la création de ce rythme cinématographique associant, au narratif, le visuel et, aussi, l'auditif. La mobilité du train, s'ajoutant à celle de la caméra, favorise magnifiquement l'obtention d'un rythme entraînant le spectateur dans l'action avec un maximum de participation.

Les possibilités offertes au cinéma narratif par le rail ont été reconnues et exploitées d'assez bonne heure.

Nous avons parlé, dans notre premier chapitre, de *L'Arrivée d'un Train* de Louis Lumière. Dépourvue de véritable caractère narratif, cette bande permettait de se rendre compte du parti que le spectacle en salle obscure pouvait tirer, visuellement, du chemin de fer en mouvement et à l'arrêt.

L'affabulation était absente de *L'Arrivée d'un Train* comme de la plupart des productions initiales de Louis Lumière, dont *Chargement d'un Wagon*. Il devait en être de même pour nombre d'autres bandes réalisées à la même époque et mettant en scène, elles aussi, le chemin de fer. Car, dès le départ, le spectacle cinématographique a fait, au rail, une place dont l'importance est à mettre en évidence.

L'œuvre de Louis Lumière a inauguré sa carrière publique (qui se prolonge, aujourd'hui, dans les ciné-clubs) à la fin de 1895. Au cours des quelques années suivantes, particulièrement en 1896 et 1897, on assiste à une prolifération assez extraordinaire des plagiats et des travaux originaux. Grimoin-Sanson filme l'arrivée d'un train en gare d'Auteuil. Dickson tourne une bande pour les besoins de laquelle il installe son encombrante caméra électrique Biograph-Mutoscope, prétendument « portable » et comportant une dynamo et plusieurs batteries d'accumulateurs, dans une courbe du réseau de l'Empire State Express. Durant l'été de 1896, Raff et Gamon, de la firme Edison, réalisent *L'Arrivée du Black Diamond Express*, visiblement inspirée de l'œuvre de Lumière, bien que traitée dans un tout autre style. Edmund Kuhn, qui est également au service de la compagnie Edison, signe l'évocation ferroviaire du *Wash day trouble*. Emile Reynaud, pendant ce temps-là, travaille à Champigny dont il revient avec les images du *Passage à niveau*. Les différents opérateurs de la société Lumière refont, mais cette fois en gare de Villefranche, *L'Arrivée d'un Train*. Puis ils transportent leurs appareils de prise de vues en gare de Perrache et entreprennent une série de *Panoramas*. L'un de ces derniers, pris au moyen d'une caméra placée à bord d'un wagon, nous montre Ambérieu. C'est de la même façon qu'un autre est réalisé à Aix-les-Bains durant l'hiver de 1896-1897. Montés sur un train en marche, ces mêmes opérateurs ont filmé les inondations ayant sévi dans le Mâconnais en 1896. Promio, lui aussi, utilise le chemin de fer. C'est de la fenêtre d'un compartiment qu'il saisit, sous ses différents aspects, la vallée du Nil. En France, il procède de même sur la ligne de Versailles avant de récidiver une nouvelle fois en Suisse, sur le funiculaire de Zermatt. Le premier film de Charles Pathé montre *L'Arrivée du Train de Vincennes*. Les opérateurs de Pathé ne doivent guère se déplacer pour filmer le passage des convois car la ligne de la Bastille est proche de l'atelier-studio de la rue des Réservoirs, à Vincennes. D'autres opérateurs sont attirés, eux aussi, par le chemin de fer, qui, fin du XIX^e siècle, se taille décidément la part du lion dans les spectacles cinématographiques. Georges Méliès réalise, en gare de Joinville, son *Arrivée d'un Train*, produit une autre bande consacrée à la *Gare Saint-Lazare* et s'attaque, quelque temps plus tard, à un long métrage — 333 mètres, 20 minutes de projection ! — évoquant le cauchemar franco-anglais du *Tunnel sous la Manche* où l'on voit le train du président Fallières cheminer dans le long couloir souterrain et sous-marin devant relier les deux pays... couloir ingénieusement réalisé, comme le train d'ailleurs (une maquette), en bois découpé. Les mêmes années assistent à la naissance de *L'Express de Pennsylvanie* et d'une autre bande : *Le Train-Eclair*, dont la vedette est une locomotive filant — en 1897 ! — à la vitesse horaire de 110 kilomètres. Le rail, décidément, tente bien des chasseurs d'images n'ayant d'autre souci que de recréer le mouvement. Il en convertira encore beau-

coup d'autres dont Georges G. Hale qui, en 1904, à l'exposition de Saint-Louis, aux Etats-Unis, installe son public dans une imitation de wagon Pullman afin de lui montrer des « travécologues », c'est-à-dire des films pris en chemin de fer. Un coup de sifflet ponctue le commencement du spectacle. Pour favoriser l'illusion, on imite le bruit d'une locomotive en marche et l'on imprime, au wagon, un léger mouvement de roulis et de tangage. Les paysages les plus célèbres d'Amérique et d'Europe défilent sur l'écran. Les spectateurs, qui ont payé 5 ou 10 cents à la caisse (camouflée, bien entendu, en guichet de gare), peuvent croire qu'ils côtoient les chutes du Niagara ou qu'ils traversent la Suisse de part en part. Le *Hale's Tour*, ayant triomphé à Saint-Louis, s'en fut glaner des succès à New York, Newark, Boston, Pittsburgh... avant de faire lamentablement faillite parce que, entre-temps, le cinéma narratif est parvenu à s'imposer grâce, en particulier, à Edwin S. Porter, dont *The great Train Robbery* — ou *Le Vol du Rapide* —, bande de 240 mètres sortie en octobre 1903 chez Edison, passionne le grand public.

The great Train Robbery ! Lo Duca (1) affirme : *C'est le premier film populaire des Etats-Unis*. De son côté, Georges Frenval (2) fait remarquer : *Le premier film réalisé en Amérique fut un film ferroviaire. Il fut tourné en 1903 par Edwin Porter, qui peut être considéré comme le premier metteur en scène ayant tourné suivant un scénario*. Quant à Roger Gillard (3), il écrit : *C'est le premier film américain de long métrage. Premier « western » aussi...* Nombre d'autres auteurs considèrent, de même, l'œuvre de Porter comme étant le premier film narratif ayant vu le jour aux Etats-Unis, voire comme le premier de tous les films narratifs. Mais ici, comme l'a fait observer Georges Sadoul (4), il y a contestation.

En fait, il y avait déjà un embryon d'intrigue dans certaines des productions de Louis Lumière dont, par exemple, *L'Arroseur arrosé* projeté lors de la mémorable séance de la fin décembre 1895. Par ailleurs, le catalogue Pathé renseignait, depuis 1901 ou 1902, des courts métrages à support anecdotique, des reconstitutions historiques comme *L'Assassinat du Duc de Guise* et des comédies comme *Une Idylle sous un Tunnel*, cette dernière interprétée par Ferdinand Zecca courtisant le comédien Liezer travesti en nourrice. Le film n'avait que 15 mètres de longueur. Son action avait pour cadre un compartiment de chemin de fer (reconstituit en studio) par la portière duquel apparaissaient — en surimpression sur réserve noire — différents paysages dont une vue du château de Vincennes.

Qu'on nous permette, avant d'en revenir à l'œuvre de Porter, de demeurer pendant quelque temps sur le vieux continent où Zecca réalise, en 1903, une farce cinématographique de 35 mètres : *Erreur de Porte*, qui utilise deux décors : un hall de gare et une cabine téléphonique. Le héros de cette histoire... scatologique est un paysan qui, pressé par un besoin très naturel, cherche fiévreusement les cabinets, se trompe de porte, croit être au bon endroit et, ayant baissé sa culotte, s'assied sur le pupitre du téléphone en mimant son soulagement. A cette pièce engendrant le fou rire, et interprétée avec conviction par l'acteur Brettau, succèdent d'autres bandes de fiction où le décor ferroviaire et le chemin de fer ont un emploi. Georges Méliès imagine, en 1904, une féerie d'une durée de projection de 25 minutes. Il s'agit du *Voyage à travers l'Impossible* où l'on voit, tout d'abord, en coupe, le train de l'Institut de Géographie incohérente avec ses voyageurs. Ce train se dirige vers le Righi où la population attend son arrivée. Prenant le Righi comme tremplin, le convoi quitte la terre, traverse le ciel, évite les planètes errantes, apparaît au milieu des nuages, se rapproche des spectateurs et est ensuite happé et avalé par le soleil. Les membres de l'Institut de Géographie incohérente se retrouvent finalement dans les débris du train, sur la surface du soleil. Georges Méliès — qui, un quart de siècle plus tard, ruiné, en sera réduit à vendre des bonbons et des jouets à la gare Montparnasse — a fait un usage abondant des truquages, se servant — par exemple — de rails aériens pour obtenir des vues simulées de nageurs ou nageuses. L'année suivante, en 1905, à Paris, le programme du Grand Cinématographe international comporte, entre autres films narratifs, *Un Drame en Express* ne durait que quelques minutes. On présente, en effet, au cours d'une séance,

(1) Dans son *Histoire du Cinéma*, Presses universitaires de France, Collection « Que sais-je ? », Paris, 1947.

(2) Dans un article sur le Cinéma ferroviaire publié dans l'*Almanach du Rail*, 1964.

(3) Dans *Chants et Chantres du Rail*, Ed. Le Rail, Bruxelles, 1962.

(4) Dans son *Histoire générale du Cinéma*, 2^e volume : Les Pionniers du Cinéma, Ed. Denoël, Paris, 1948.



Du film
« The great Train Robbery »,
de Porter.

douze ou quinze films d'une longueur semblable. Cette formule de spectacle, avec intermèdes musicaux et un ou deux entractes, se maintiendra pendant plusieurs années. En 1908 encore, à Paris, la Société des Cinémas-Halls présente, dans une salle de la place de Clichy où s'installera plus tard le Gaumont-Palace, des séances au cours desquelles sont projetées quinze bandes parmi lesquelles *Le Train de 10 heures 40* racontant l'histoire d'un aiguilleur dont la femme se méconduit. Ayant surpris l'amant de son épouse, l'aiguilleur l'assomme et porte son corps inanimé sur la voie pour que le premier train l'écrase. Au dernier moment, pris de remords, le mari trompé sauvera son « ravisseur d'amour ».

Mais il nous tarde de parler, plus en détail, de l'œuvre d'Edwin Porter qui, marquant incontestablement une date importante dans les annales du cinéma, mérite, ici, une attention toute spéciale en raison du large emploi qu'elle fait du chemin de fer. Elle a été tournée sur la ligne du vieux Lackawanna railway, dans les environs de New York. Pour filmer certaines scènes, l'opérateur n'a pas craint de placer son appareil sur le charbon du tender. Plus tard, on verra l'Italien Pastrone poser sa caméra sur un chariot se déplaçant sur rails, devant un train en marche, et le Français Abel Gance aménager une plate-forme sur le côté de la locomotive-vedette de *La Roue*. D'autres cinéastes fixeront un balcon sur le toit d'un wagon ou établiront un plancher sur les bogies. On aura recours à mille astuces, à mille audaces. Et des dépenses considérables seront volontiers consenties par les producteurs afin de relier leurs grandissantes installations au réseau des voies ferrées ou pour obtenir la collaboration momentanée du rail. Une firme cinématographique souscrita le prêt à long terme d'un train complet. Une autre achètera deux locomotives pour mettre en scène un tamponnement. D'autres loueront, pour un temps déterminé, toute une ligne ou achèteront du matériel déclassé, ou sortiront quelque vieille locomotive de quelque musée des moyens de locomotion, etc.

Le film de Porter, qui devait procurer de plantureux bénéfices aux entrepreneurs de spectacles qui eurent la bonne idée de le mettre à leur programme, ne pouvait manquer d'impressionner fortement le public, n'ayant guère eu l'occasion, auparavant, de participer à une action suivie et cohérente. Ce succès, l'œuvre le dut aussi à la qualité de ses moyens d'expression, à l'usage varié des plans, à la science du découpage, à la valeur de ses interprètes et à l'intérêt du scénario. Les rôles principaux étaient tenus par Marie Murray, Frank Hanaway, Max Aronson — dit Anderson, qui allait devenir, sous le nom de Brancho Billy, le premier cow-boy de l'écran — et George Barnes, qui, apparaissant en gros plan lors de la projection et faisant mine de tirer en direction du public, allait être plus d'une fois criblé de balles — sans

dommage pour lui mais non pour l'écran ! — par des spectateurs prompts à la riposte et prenant intimement part à l'action.

Réalisant *The great Train Robbery*, Porter se serait inspiré d'un « fait divers » authentique. La première séquence fait assister le spectateur à l'attaque de la station de télégraphe d'une gare. Le télégraphiste, assis à sa table, devant son appareil, regarde, par la fenêtre, le passage d'un train lorsqu'il est surpris par les bandits qui, sous la menace de leurs revolvers, le ligotent. Les séquences suivantes montrent les bandits qui s'introduisent dans le train, pénètrent dans le wagon postal, attaquent les employés, volent le courrier puis gagnent l'avant du train en marche, contraignent le mécanicien à stopper, le font descendre, rançonnent les voyageurs, puis s'enfuient à bord de la locomotive jusqu'à un endroit boisé où ils l'immobilisent et en descendent pour aller rejoindre leurs chevaux qui, dissimulés dans l'ombre des feuillages, les attendent. Ayant enfourché leurs montures, les bandits disparaissent dans un nuage de poussière. Le spectateur revoit ensuite le télégraphiste ligoté qui, découvert et libéré par une petite fille, s'empresse d'aller avertir les policiers qui, ignorant ce qui s'est passé, s'amusent dans une salle de danse — ou *saloon* — et qui, bientôt, entament la poursuite. La justice, comme il se doit, ne tarde pas à triompher : les bandits sont rejoints et arrêtés.

Cette dramatique histoire de « hold-up », dont le schéma simplifié à l'extrême celui de beaucoup de films d'aventures qui seront réalisés ultérieurement, fait la part belle au chemin de fer, effectivement présent dans sept des quatorze séquences. On voit la gare, le quai, le ballast, les voies et leurs abords ainsi que le train sous nombre de ses aspects, intérieurs et extérieurs, en marche et immobilisé en pleine campagne, et les travailleurs du rail. L'intrigue, très linéaire, est bien conduite et tire une grande part de sa puissance de conviction de la chose ferroviaire.

Premier ou l'un des tout premiers films narratifs d'une certaine longueur, *The great Train Robbery* devait influencer profondément les destinées du cinéma. Le public adopta, sans la moindre hésitation, note George Fronval (1), ce spectacle bon marché que les autorités considéraient comme étant digne d'intéresser seulement des forains. Les films comiques et dramatiques se succédèrent à un rythme rapide et, comme les spectateurs prisaien fort les scènes ferroviaires, les metteurs en scène ne se privèrent pas de tourner dans les gares et aux abords des voies ferrées... De son côté, Georges Sadoul (2) écrit : *La Compagnie Edison pria naturellement Porter de persévérer dans une voie aussi profitable que celle de « Great Train Robbery ». Il tourna successivement*

(1) George Fronval, article cité p. 31, en (2).

(2) Georges Sadoul, ouvrage cité p. 31, en (4).

une série de faits divers analogues : « *The Little Train Robbery* » (ou « *Le Vol de l'Omibus* »), « *Great Bank Robbery* », « *Capture of the Yegg Bank Burglars* », etc., et fut suivi dans cette voie par divers imitateurs, comme Siegmund Lubin (1) avec son « *Bold Bank Robbery* »...

Avec son *Great Train Robbery*, Porter inaugura, en réalité, la grande école d'aventures du « typical western » ou, plus largement, du « western », qui allait être illustrée de brillante façon par un Anthony Mann, un John Sturgess, un Delmer Daves, un Howard Hawks et beaucoup d'autres. Avec ses coups de main et ses coups de feu, ses escalades, ses effractions, ses chevauchées, son pathétique conventionnel mais agissant, le « western » devait devenir, selon la formule de Pierre Dorain, la *chanson de geste du XX^e siècle*, c'est-à-dire un genre épique de forme particulière proposant une dramaturgie proche de celle d'Homère et des sagas nordiques.

Le « western » ! Porter savait-il que, innovant, en créant un moderne « de cape et d'épée » propre à la consommation courante, il préludait à un retour vers l'Amérique des pionniers du Transcontinental qui, quotidiennement, avaient dû lutter contre les outlaws et les Indiens ? Nombre de ses successeurs, s'engageant sur cette voie, allaient exploiter largement, au profit de l'écran, les ressources d'une histoire toute de mouvement et de péripéties. Et, ce faisant, ils allaient faire revivre, en même temps que quelques unes des grandes étapes de la naissance d'une nation et que certaines figures romanesques qui y furent associées (2), différents moments, parmi les plus importants, de l'édification du réseau américain. Car c'est dans la tradition inaugurée par Porter que s'inscrivent, entre autres, la vaste évocation d'*Autant en emporte le Vent*, l'*Infernale Poursuite* de Walt Disney, les bandes californiennes mettant en scène les deux locomotives célèbres : la *Texas* et la *General*, ainsi que l'œuvre marquante de John Ford : *Le Cheval de Fer*, réalisée en 1924, et celle non moins réussie de Cecil B. de Mille, datant de 1938, qui s'intitule *Pacific-Express*.

Parlons un peu de cette dernière œuvre distribuée par la Paramount et dont la fiche technique comporte, notamment, outre celui de Cecil B. de Mille, les noms de Walter DeLeon, Gardner Sullivan, Jesse Lasky junior (scénario), Victor Milner et Dewey Wrigley (photographie). On trouve par ailleurs, en tête de la distribution, les noms de Barbara Stanwyck (Mollie Monahan), Akim Tamiroff (Fiesta), Joël McCrea (Jeff Butler), Lynne Overman (Leach Overmille), Robert Preston (Dick Allen), Brian Donlevy (Sid Campeau), Anthony Quinn (Jack Corday), Stanley Ridges (Casement) et Henry Kolker (Barrows).

Nous avons évoqué précédemment la construction du transcontinental, décidée par le gouvernement américain en dépit de certaines oppositions. Quelques gros financiers tentèrent, par tous les moyens, d'empêcher ou de freiner la réalisation du projet. *Pacific-Express* nous présente l'un d'eux, Asa Barrows, qui charge deux aventuriers, Sid Campeau et Dick Allen, de fomenter des troubles afin de retarder les travaux.

Les ouvriers du transcontinental peinaient ferme et n'avaient guère de distractions. Et tous étaient plus ou moins amoureux de la jolie Mollie Monahan, fille d'un ingénieur, qui, pour se rendre utile, tenait la poste des cheminots. Allen devait s'éprendre de Mollie.

En dépit des difficultés, la ligne avance. Toutefois, cette progression est trop lente au gré des promoteurs de l'entreprise (il s'agit, en l'occurrence, des dirigeants de l'*Union Pacific*), qui chargent Jeff Butler de combattre, avec énergie, les perturbateurs. Comme de bien entendu, Jeff ne restera pas insensible, lui non plus, au charme de Mollie.

(1) Tourné vers 1900, un film de Lubin montrait l'intérieur d'une voiture de tramway avec ses voyageurs assis ou debout. Le tramway, qui fait partie de la famille ferroviaire, a également participé à l'aventure du cinéma. Rappelons seulement que le développement de la ville-studio d'Hollywood justifia la création d'une ligne de tramway la mettant en relation avec Los Angeles.

(2) Dont celle de Cody « Buffalo Bill », célèbre coureur de prairie ayant été engagé par la compagnie ferroviaire du Central Pacific, au tarif de 500 dollars par mois, pour chasser le bison et fournir de la sorte — à raison de douze bêtes par jour en moyenne — la nourriture carnée nécessaire aux ouvriers de la voie : terrassiers, manœuvres, poseurs, etc. On n'ignore pas combien le personnage, entré vivant dans la légende, a inspiré les écrivains populaires et les producteurs de films. Cody, en personne, joua dans le premier studio d'Edison. Par la suite, il devait servir de modèle à plusieurs inusables cow-boys de l'écran dont le fameux Zorro, héros de films à épisodes parmi lesquels *La Revanche de Zorro*, où le chemin de fer joue un rôle relativement important.

On pressent ce qui va se produire. L'intrigue, adroitement nouée, n'a plus, semble-t-il, qu'à être dénouée tout aussi subtilement. Mais nous ne sommes plus du temps de Porter, et le public de 1938 a plus d'exigences que celui de 1903 ! L'histoire va donc se corser. Barrows est appelé par la Maison-Blanche, qui lui demande de consentir un prêt d'un million de dollars afin d'assurer la paye des ouvriers du transcontinental. Barrows ne peut se dérober mais charge ses hommes, en sous-main, d'attaquer le train qui transportera les fonds et de récupérer ceux-ci. Prévenu trop tard, Jeff ne peut empêcher ce hold-up et tombe dans un traquenard. Il est à la merci d'Allen, son rival. Et Mollie, pour le sauver (car c'est lui qu'elle aime), accepte de devenir la femme d'Allen. Un mandat d'arrêt étant lancé à sa charge, ce dernier est obligé de s'enfuir, de même que son comparse Sid Campeau, immédiatement après la cérémonie nuptiale.

Bien que sans cesse contrarié, le travail se poursuit. Cecil B. de Mille n'a nullement exagéré les difficultés de l'entreprise la plus téméraire du XIX^e siècle : batailles entre ouvriers, grèves fomentées par des agitateurs stipendiés par Barrows et ses semblables, relief accidenté, brusques variations de climat et, aussi, Indiens et bisons. Ces derniers, à l'époque de l'établissement du transcontinental, peuplent par centaines de milliers les plaines de l'Ouest et vivent en hordes qui, parfois, barrent la route aux cheminots ou déferlent en trombe. Rappelons, à ce sujet, la scène extrêmement dramatique de la *Conquête de l'Ouest* de George Marshall, Henry Hattaway et John Ford. Cette grande fresque cinématographique évoque, elle aussi, la construction de la ligne, montre l'attaque d'un train de marchandises par les hors-la-loi et offre d'étonnantes scènes ferroviaires dont l'éloquence est amplifiée par la technique du cinéma.

La ligne de l'*Express-Pacific*, donc, s'allonge toujours davantage. Le chantier est maintenant situé au cœur d'une région hostile. Et, soudain, les Indiens de la tribu des Cheyennes attaquent en masse. Les ouvriers-soldats se défendent avec acharnement mais ils sont débordés par le nombre. La plupart sont massacrés. Les assaillants pillent le train contenant le matériel et les vivres. Quelques survivants parviennent à atteindre un fourgon et à s'y barricader. Jeff et Mollie sont là. Ils y retrouvent Allen, qui s'y est caché précédemment, à l'insu de tous. Oubliant leur rivalité, les deux hommes se défendent avec acharnement contre les Indiens. Mais les munitions commencent à manquer. Tout espoir semble perdu. Les Cheyennes vont-ils triompher ? Non, évidemment. Répondant à un appel au secours, un train militaire approche à toute vapeur. Au dernier moment, les soldats délivrent les assiégés. Et Jeff, se laissant fléchir par les supplications de Mollie, favorise la fuite d'Allen.

Il manque encore, à cette histoire très brièvement résumée ici, un dénouement satisfaisant tout le monde. Le 10 mai 1869, le transcontinental est terminé. Tandis que l'on place le dernier rivet — un clou d'or ! —, Allen reparait. Il vient rechercher son bien : Mollie, qui est légalement son épouse. Mais, apprenant que Jeff — pour qui il a de la gratitude, à cause de son attitude après la mise en fuite des Cheyennes — risque de tomber sous les balles de Sid Campeau, il se met à sa recherche afin de le prévenir du danger qu'il court. C'est lui qui sera abattu en lieu et place de son rival. Campeau sera bientôt éliminé à son tour. Et, ainsi, la morale étant sauve, Jeff et Mollie pourront connaître le bonheur qui leur a été si longtemps disputé et refusé !

Pacific-Express illustre fort bien, croyons-nous, ce que nous écrivions en commençant ce chapitre. Le thème majeur du film, en effet, n'est-il pas l'aventure ou l'amour, l'amour de l'aventure ou l'aventure de l'amour ? Ce n'est qu'au-delà de nombreux périls, ce n'est qu'au prix de maintes épreuves que Jeff et Mollie peuvent enfin réaliser leur souhait. Mais le grand thème de l'œuvre n'est-il pas magnifiquement servi par l'élément ferroviaire ? Le rail ne forme-t-il pas, en quelque sorte, l'épine dorsale d'un récit auquel l'histoire authentique du transcontinental offre son cadre surprenant, pittoresque, dramatique et glorieux ?

Le rail avait aidé le cinéma encore vagissant. Avec la super-production de Cecil B. de Mille, comme avec d'autres films, le cinéma narratif rendait, au chemin de fer et à ses pionniers, un hommage justement mérité. Nous verrons, par la suite, que de nombreux films à intrigue ont mis en relief, eux aussi, le labeur des cheminots et ont illustré l'univers ferroviaire sous nombre de ses aspects. Auparavant, nous aborderons toutefois le domaine du documentaire puisque c'est par lui, en fait, que le cinéma a entamé son extraordinaire carrière.

(A suivre.)

J. DELMELLE.