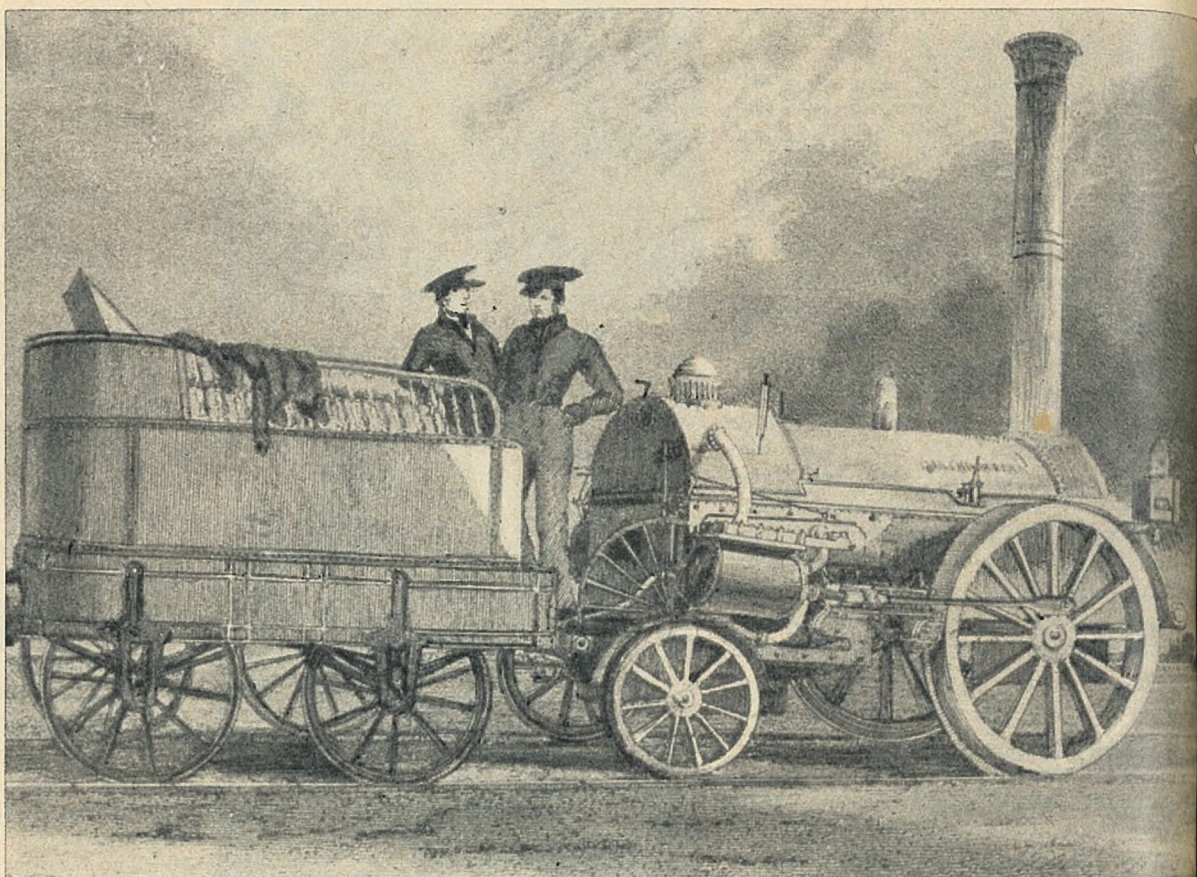


CHEMIN DE FER ET



Extrait du film « Réalités et Poésie du Rail »,
de Jean Henvaux.

III.

LE DOMAINE DU DOCUMENTAIRE.

La plupart des pionniers du spectacle cinématographique n'ont pas eu d'autre ambition que de faire la preuve des possibilités techniques de l'invention nouvelle, récréatrice du mouvement. Ils devaient filmer des sujets dont le dynamisme servait au mieux leur but essentiel : chevaux au trot ou au galop, combats d'animaux, lutteurs, coureurs, danseurs, acrobates, contorsionnistes, numéros de music-hall, scènes de genre et, ainsi que nous l'avons fait observer, convois ferroviaires lancés à toute vapeur, prenant de la vitesse ou venant s'arrêter docilement au long d'un quai, dans quelque gare de province ou de banlieue, en s'enveloppant de beaux nuages floconneux.

Ces premières bandes qualifiées de « chronophotographiques », qui — selon les termes du compte rendu du Congrès de Photographie organisé à Lyon en 1894 — donnaient une représentation aussi exacte que possible de la vie, avaient généralement un caractère documentaire peu accusé mais cependant effectif. Nombre d'entre elles révélaient les phases successives de mouvements échappant à la rétine en raison de leur extrême rapidité ou de leur excessive lenteur, concentraient l'attention sur un sujet bien

déterminé ou introduisaient le spectateur dans quelque secret domaine. Elles possédaient une incontestable valeur d'information ou d'instruction.

Publié en 1897 à Lyon, le premier catalogue des films Lumière renseignait au total 358 titres dont une centaine de vues générales — parmi lesquelles la célèbre *Arrivée d'un Train* —, une vingtaine de vues comiques — dont *L'Arroseur arrosé* — et près de 240 vues de voyages dont beaucoup reproduisaient des scènes d'actualité et dont les autres présentaient, au spectateur, un pays, une région ou une ville, ou l'initiaient, par exemple, à la vie militaire dans les plus glorieux de ses aspects.

La curiosité ayant toujours guidé les hommes, l'abondance des vues de voyages (plus des deux tiers de l'ensemble) dans le premier catalogue Lumière n'a pas de quoi nous surprendre. Aujourd'hui encore, en dépit des apparences, le film documentaire, très varié dans sa forme et son objet, supplante numériquement le film narratif. Ce qui peut nous inciter à réduire son importance, c'est qu'il ne tient qu'exceptionnellement, dans les programmes de nos salles obscures, une place comparable, en durée, à celle que l'œuvre de fiction s'y est acquise. Parlant du film narratif, Ernest Coustet (1) a fait une remarque très judicieuse et toujours pertinente : *Celui-ci, manifestement, séduit davantage la*

(1) Dans son ouvrage sur *Le Cinéma*, Librairie Hachette, Bibliothèque des Merveilles, Paris, 11^e mille, 1921.

joule ; mais son attrait est éphémère : au bout de quelques jours ou de quelques semaines, il doit quitter l'écran, céder la place à d'autres fictions, dont la vogue ne sera pas plus durable. Au contraire, le film géographique, le film biologique, le film du physicien ou du chimiste gardent indéfiniment leur utilité, et certains films historiques offrent un intérêt qui, loin de diminuer par la suite, ne fera que grandir, à mesure que le recul des temps donnera à tel ou tel événement une importance que ses contemporains n'avaient pas soupçonnée.

Le film documentaire, avons-nous dit, est très varié dans sa forme et son objet. Il peut être un organe de publicité, un instrument de propagande, un moyen d'information ou d'éducation. S'il est vrai que rien n'échappe au cinéma (1), tous les domaines sont offerts à son exploration et son étude.

Le documentaire le plus commun aujourd'hui est celui dont le succès s'est affirmé dès le départ du spectacle cinématographique, c'est-à-dire le film d'information, la projection animée des scènes d'actualité, saisies au jour par des reporters d'un nouveau genre (2). Les principaux événements sont présentés sur l'écran : Qu'une catastrophe de chemin de fer se produise, qu'un gros incendie se déclare, qu'un paquebot s'échoue, le ciné enregistre l'événement ; la bande négative qui porte les images, après avoir servi, sera conservée et permettra, dans un siècle ou deux, d'en tirer une copie que pourront admirer les spectateurs de l'an 2000 ou 2100 (3).

L'actualité est la petite monnaie de l'histoire. Depuis les débuts du spectacle cinématographique, cette petite monnaie s'est considérablement multipliée. Sans cesse à l'affût de ce qui se passe ici et là, les opérateurs ont tourné des milliers de kilomètres de pellicule et les vues ferroviaires se sont introduites en très grand nombre dans cette invraisemblable succession d'images. En 1896 déjà, relatant la visite du Tsar en France, Lumière montrait le souverain, accompagné du président de la République française, dans le hall de la gare de Cherbourg. On pourrait, au moyen de toutes les actualités prises depuis lors, reconstituer plus de soixante années de l'histoire glorieuse et parfois tragique du rail, dans tous les pays du vaste monde. Que d'aspects diversifiés de la vie du chemin de fer n'ont pas été illustrés, de la sorte, par le film ! A la veille de la première guerre mondiale, on a pu voir ainsi, sur l'écran du Grand Cinéma Royal, avenue Marx, n° 4, à Bruxelles, et sur celui du théâtre Gaumont, avenue De Keyser, à Anvers, des bandes comportant, notamment, des images d'une catastrophe de chemin de fer survenue, peu de temps auparavant, à Pontoise (avec wagons de marchandises couchés sur le flanc et éventrés), du pont ferroviaire de Pruchten — sur la côte de la Baltique — effondré à la suite d'une violente tempête, de l'inauguration d'une nouvelle voie ferrée à Koustanaï, en Sibérie (avec participation des autorités religieuses et de la troupe, rendant les honneurs), et d'une locomotive chasse-neige en action dans le Kansas, aux Etats-Unis. Ces brèves séquences étaient encadrées par d'autres faits divers relatifs, par exemple, au nouveau casque des gendarmes français, à l'essai d'un matelas insubmersible, à la visite d'un cuirassé français ancré à Phalère par le roi de Grèce, à l'incendie d'un vaste dépôt de bois aux Etats-Unis, à une course de traîneaux à voile ayant eu lieu à Friedrichshafen, à la bénédiction traditionnelle des eaux du Danube à Bucarest, à la première sortie de l'aérobis autostable « Albesard », au meeting motonautique de Monaco, à la mort et aux funérailles venteuses du poète provençal Frédéric Mistral ou à la crise du « Home Rule ».

A côté des actualités prises sur le vif, le cinéma présente parfois des actualités reconstituées ayant souvent le mérite de

relater un fait dans sa continuité en réunissant ses moments successifs. Ces actualités reconstituées sont généralement insérées dans une intrigue destinée à leur conférer plus de relief ou d'intérêt.

Il en va de même pour le reportage cinématographique. Nombreux sont les réalisateurs qui, pour augmenter leurs chances, ont cru devoir fournir, à la bande documentaire, un support narratif. Ecrivant ceci, nous pensons, notamment, à ce film : *Le Triomphe du Rail*, que les Bruxellois purent voir au cours du mois de février 1923 sur l'écran du cinéma de la Monnaie. La partie documentaire de cette bande avait été tournée, en 1920, dans les contrées les plus sauvages, mais les plus pittoresques aussi, de l'Alaska. Il faisait assister le spectateur à la construction d'une ligne de chemin de fer, construction qui s'était effectuée dans les conditions les plus rudes et les plus dramatiques : avalanches, débâcle des glaces, etc.

Les reporters cinématographiques ont exploité assez souvent les ressources de l'univers ferroviaire. L'une des meilleures réalisations du genre est, sans conteste, *Turksib*, de Victor Turine. Ce documentaire soviétique, tourné au cours de l'année 1929, montre les phases principales de la construction du chemin de fer Turkestan-Sibérie. Il vaut par la qualité de l'image, l'originalité des angles, l'art du découpage et l'expressivité convaincante des personnages, qui ne sont pas des acteurs mais des ouvriers absorbés par la tâche à accomplir. Depuis, si bien d'autres films de même orientation ont été réalisés, rares sont ceux qui ont rejoint l'intérêt et la valeur de celui-là. Citons toutefois, sans intention de procéder à un classement hiérarchique, le *Pont d'Acier* du Hollandais Joris Ivens, plein de fortes visions, datant également de 1929, et quelques autres bandes, de métrage moins important, dont le « magazine » des frères de Rochemont sur les *Chemins de Fer américains* et l'un des plus récents documentaires Bifo-Splendid, de toute première qualité, relatif aux réalisations ferroviaires japonaises. Il convient de leur ajouter nombre de films d'ampleur variée et de différentes largeurs (principalement 16 et 35 mm) tournés à l'initiative et pour les besoins des sociétés de chemin de fer, spécialement de leurs services commerciaux et touristiques. La Suisse a pris l'habitude de réaliser des bandes documentaires, consacrées aux activités de son réseau, qui sont projetées dans les salles obscures en complément au ciné-journal. La Deutsche Bundesbahn a demandé, à différents cinéastes — parmi lesquels Erich Kobler, Fritz Wagner et Rolf von Schmidt-Pauli —, de tourner, à son intention, des films illustrant les avantages du voyage par rail et révélant les attraits touristiques des principales régions de la république fédérale. La France, de son côté, a fait voyager les spectateurs du *Rapide 51* d'Ardenne en Languedoc et de Bretagne en Savoie et a produit nombre de documentaires illustrant le travail des cheminots ou l'activité de certaines grandes gares comme celle de Lyon à Paris. La section cinématographique de la S.N.C.F. a elle-même réalisé d'excellents courts métrages — comme *Record du Monde* — se rapportant à l'organisation du réseau et à la marche des trains. La Hollande s'est jointe à cet effort. Quant à la Belgique, elle a produit plusieurs films ferroviaires dont une bande sur les *Réalités et Poésie du Rail*, destinée au grand public, qui a été tournée en cinémascope et en Eastmancolor par Jean Henvaux, et un documentaire, d'usage plus limité, montrant les résultats acquis, dans tous les domaines intéressant le chemin de fer, *Cent vingt-cinq Ans après* la création de la première ligne Bruxelles-Malines en 1835.

Les films dont nous venons de parler brièvement sont des documentaires conçus dans un but d'information et, aussi, de propagande. Au demeurant, ce n'est pas d'hier que le cinéma, technique de diffusion particulièrement efficace, est sollicité à des fins publicitaires.

En 1902 déjà, Edwin S. Porter avait été approché par les dirigeants du chemin de fer Delaware-Lackawanna and Western pour la réalisation d'un film destiné à démontrer que les voyageurs n'avaient pas à craindre les escarbilles et la poussière de charbon.

(1) R. Millaud dans *Le Cinéma*, Librairie Hachette, Encyclopédie par l'Image, Paris, 1930.

(2) Ouvrage cité en (1), p. 30.

(3) Ouvrage cité en (1), p. 31.



Extrait du film « Cent vingt-cinq Ans après ».

Tournée sur la ligne qui, l'année suivante, allait servir pour *The great Train Robbery*, l'œuvre — intitulée *The Road of Anthracite* — montrait la jolie Phoebe Snow, alias Mary Murray (la vedette féminine du western ferroviaire de 1903), qui, tout de blanc vêtue, prenait place dans un wagon. On la voyait ensuite en gros plan, souriante, assise à l'intérieur de son compartiment, dans le train en marche. Enfin, le convoi étant parvenu à destination, la caméra faisait assister le spectateur à la descente de l'aimable actrice dont la robe, on s'en doute, était toujours d'une irréprochable et lumineuse blancheur.

Ici, comme quelques mois plus tard avec *The great Train Robbery*, Porter faisait œuvre de précurseur, utilisant, pour mieux atteindre l'objectif qui lui était imposé, le concours d'une comédienne. Les auteurs de films documentaires à but publicitaire ont repris et amélioré la formule appliquée par le collaborateur d'Edison. Ils se sont aperçus que l'attention du public se trouvait stimulée par la présence, sur l'écran, d'un ou de plusieurs personnages (en nombre toutefois assez limité) jouant les rôles de témoins, de guides, de commentateurs, voire de protagonistes d'une action de préférence assez linéaire, sans complications superflues et distrayantes. Les productions de la Deutsche Bundesbahn destinées à inciter le voyageur à découvrir l'Allemagne au moyen des chemins de fer fédéraux sont fréquemment animées par une « petite histoire ». Dans *Deutscher Süden*, on assiste à la poursuite d'un jeune couple suspect d'avoir commis un larcin dans une gare, poursuite entraînant le public en Bavière et dans le pays de Bade-Wurtemberg. *Ferien im Schnee* met en scène deux fiancés qui ne s'accordent pas sur l'époque de leurs vacances : hiver ou été. La femme ayant traditionnellement le dernier mot, la fiancée parviendra, grâce à un subterfuge, à convaincre son futur époux que les sports d'hiver offrent bien des agréments. *Rendez-vous mit dem Bodensee* nous présente un vieux chasseur d'images menant un couple de photographes amateurs vers les plus beaux sites d'une région voisine de la Suisse et de l'Autriche. Dans ces trois films, comme dans maints autres de même ori-

gine, la fiction ne sert jamais que de support au documentaire. Elle n'a d'autre utilité que d'augmenter l'éloquence et le pouvoir de persuasion d'un plaidoyer qui, autrement, risquerait peut-être de lasser ou d'être suivi avec un intérêt inégal.

Les derniers films dont il vient d'être question procèdent de ce documentaire géographique qui, a-t-on dit, procure le plaisir de tourisme sans les cahots de la voiture, la fumée de la locomotive, le roulis du paquebot, la fragilité de l'avion (1) tout en offrant au spectateur des phénomènes géographiques de toutes sortes, vues de paysages marins, de contrées pittoresques, de pays proches ou lointains. Un film nous initie à la vie des Peaux-Rouges, un autre nous promène dans les Indes, un troisième, pris à l'avant d'une locomotive, nous fait accomplir, sans fatigue, le voyage le plus animé (2).

Le documentaire géographique est l'un de ceux qui, le développement du tourisme aidant, bénéficie actuellement des faveurs spéciales du public. La télévision en fait un large emploi, renforçant de la sorte sa position dans la hiérarchie des moyens d'information visuels et audio-visuels des masses. Depuis les vues de voyages du premier catalogue Lumière, dont beaucoup avaient été tournées depuis la fenêtre d'une voiture de chemin de fer, jusqu'aux plus récentes bandes présentées par *Exploration du Monde*, dont *Ame et Visage de l'U.R.S.S.* d'Albert Mahuzier (qui nous montre le Transsibérien fendant la steppe et s'arrêtant, à la tombée du jour, en gare d'Iaroslav), combien de centaines, de milliers, voire de dizaines de milliers de documentaires géographiques n'ont pas été tournés afin de satisfaire les exigences d'un public soucieux d'élargir toujours davantage sa connaissance du multiple visage de la terre ?

Il n'est pas nécessaire, croyons-nous, de mettre l'accent sur l'importance de la participation du chemin de fer au documentaire géographique, importance résultant du fait que le monde

(1) Ouvrage cité en (1), p. 30.

(2) Ouvrage cité en (1), p. 31.

est, pourrait-on dire, un « réseau ferroviaire ». L'aire de prospection du bateau est limitée à l'élément liquide, à la mer toujours semblable bien que toujours recommencée, et l'avion ne peut donner, de la terre, qu'une vision panoramique. La route, certes, permet actuellement d'approcher la plupart des paysages, des sites et des curiosités méritant l'intérêt, mais il n'empêche que le rail garde certains de ses anciens privilèges dont celui de pénétrer au cœur de régions malaisément ou totalement inaccessibles à tout autre moyen de locomotion.

Participant activement au documentaire géographique, le chemin de fer s'étend sur plusieurs autres secteurs du film d'information. On le retrouve, notamment, dans le documentaire industriel, technique et social, voire — et nous pensons ici au court métrage du Belge Henri Storck sur *Le Monde de Paul Delvaux*, réalisé en 1947 — dans le documentaire artistique.

Il n'est pas surprenant de voir le rail occuper une place au sein du documentaire industriel, technique et social. Le chemin de fer joue, dans la vie humaine en général, un rôle que les images parfois saisissantes du documentaire illustrant certaines réalisations modernes permettent de mesurer avec clarté. Nous avons cité le film de 16 mm réalisé en cinémascope et en couleurs par Jean Henvaux pour la S.N.C.B. : *Cent vingt-cinq Ans après*, qui met opportunément en valeur les perfectionnements techniques du rail belge : électrification, dieselisation, etc., et évoque les œuvres sociales créées à l'intention du personnel. A côté de cette bande d'une durée de projection de 25 minutes, il existe des films tournés dans nos ports et dans nos banlieues industrielles dont *Quand le Navire est au Port*. Réalisé par Gustave A. Magnel pour la Compagnie maritime belge, ce court métrage met en évidence l'étroitesse des rapports unissant le chemin de fer au bateau, qui en est la préface ou le prolongement. D'autres bandes ont souligné l'importance du rail dans l'acheminement des marchandises et des produits les plus divers, depuis le cuivre du Katanga jusqu'aux fruits de nos vergers en passant — notamment — par les bouteilles de gaz butane, vers les centres d'approvisionnement, de transformation et de consommation.

Le documentaire technique, lui aussi, porte témoignage, de temps à autre, de l'universalité du fait ferroviaire. Trois de ces documentaires, réalisés pour la société belge Electromécanique, initient le spectateur aux procédés du soudage et le font assister à la naissance de wagons de chemin de fer en acier inoxydable, à des essais d'étanchéité, à l'assemblage bout à bout de tronçons de rail de trente mètres soudés en longueurs de deux à trois cents mètres, et à leur transport, très spectaculaire, par convois ferroviaires spéciaux. On pénètre, de la sorte, dans les coulisses d'un univers impressionnant.

A ces films, qui ne s'adressent pas spécialement aux travailleurs du rail, il faut ajouter ceux qui ont été réalisés par certaines compagnies ferroviaires dans un but de perfectionnement

professionnel. A ce sujet, Roger Gillard (1) a fait observer que l'utilisation du cinéma à des fins éducatives tend à se généraliser et que les cheminots français ont réalisé un certain nombre de films qui sont de véritables manuels d'enseignement technique. *Là toutefois*, écrivait-il encore, *ne se bornent pas les possibilités du septième art. En U.R.S.S., où, selon la formule du professeur Soukharevsky, un gros effort a été fait « pour inculquer aux masses laborieuses les lois de la protection du travail », on utilise l'image vivante pour l'éducation de l'ouvrier. C'est ainsi que des courts métrages, tels « Ne présume pas trop de tes forces » et « Ne joue pas avec la machine », sont montrés aux travailleurs du rail. Faisons remarquer que les Soviétiques ont inauguré l'effort en question il y a bien des années, vers 1920, en réalisant des films hypothéqués par un esprit de propagande politique très insistant. Ces films, appelés « agitki », étaient spécialement destinés à certaines catégories de travailleurs, dont les cheminots. C'est à ces derniers que s'adressait, par exemple, *Réparez les Locomotives*. La technique de cette bande était malheureusement assez désastreuse. Par ailleurs, signalons que, depuis quelques années, un effort est entrepris chez nous, à l'initiative — notamment — de l'Association des Industriels de Belgique, en vue de présenter, dans les usines et ateliers du pays, des films invitant les travailleurs à veiller à leur propre sécurité.*

Quelques-uns des films documentaires dont il a été parlé ci-dessus associent, à la photographie, le dessin ou le schéma animé. Ainsi en est-il également pour les *Images de la Jonction Nord-Midi*, un court métrage qui, réalisé par Gustave A. Magnel pour les Entreprises Françaises, retrace les étapes successives de la construction d'un tunnel de cette liaison ferroviaire qui a reconconditionné toute une partie du décor bruxellois, exigeant le déplacement de 700.000 mètres cubes de terre, l'emploi de 225.000 mètres cubes de béton et quelque 600.000 tonnes de matériaux divers. Des plans et des schémas animés illustrent quelques-uns des problèmes rencontrés au cours des travaux dont, par exemple, la fouille entreprise à flanc de coteau, dans du sable bouillant, au pied de l'actuelle cathédrale Saint-Michel.

Le dessin animé apporte de temps à autre sa collaboration au documentaire, mais il se suffit le plus souvent à lui-même. Il a une longue histoire, assez compliquée parce qu'il est, essentiellement, un cinéma de vocation individuelle dont l'évolution s'est accomplie dans des directions diverses et de façon très irrégulière, par coups d'accélérateur. N'esquissions pas cette histoire inaugurée il y a plus d'un siècle, bien avant l'avènement officiel, intervenu en 1895, du spectacle cinématographique.

Le dessin animé, ou cinéma d'animation, a quelquefois demandé son inspiration au chemin de fer. Le Tchèque Lothak a signé, durant l'entre-deux-guerres, une œuvre d'esprit très original : *Le Manteau de l'Ange*, montrant un train qui parcourt l'Afrique du nord au sud et dont les voyageurs se métamorphosent progressivement, en même temps que le paysage : Egyptiens, nègres, puis singes... Vers 1935, la firme allemande Tolirag, de Berlin, a produit quelques dessins animés pour la Reichsbahn. En Roumanie, Ion Popesco Gopo a réalisé plusieurs films semblables, dont un sur les divers moyens de communication dont les hommes disposent. En France, dans son *Anatole fait du Camping*, Dubout a mis son amusant héros aux prises avec un train singulier, sorti tout droit de la fertile imagination de l'humoriste. Et, aux Etats-Unis, le *businessman* du dessin animé, Walt Disney, secondé par une armée de techniciens, a créé différentes œuvres où le chemin de fer joue un petit bout de rôle. On a vu plus d'une fois ses célèbres Mickey Mouse et Donald Duck avoir des démêlés avec des locomotives trop obstinées à contrarier leurs desseins. En 1942, par ailleurs, dans *Saludos Amigos*, Walt Disney a fait rouler l'aimable petit train de Bahia, emportant ses passagers vers une forêt merveilleuse, au rythme d'une samba. Ajoutons que Walt Disney a également réalisé un admirable *Scenic Railway*, accordant au rail une importance considérable, ainsi que *La Poursuite infernale* — qui n'est pas un dessin animé mais un film narratif — et un court métrage en noir et blanc consacré au célèbre cheminot américain Casey Jones, que beaucoup d'Américains considèrent comme la personification même de l'esprit cheminot et au sujet duquel existe une abondante littérature.

(A suivre.)

J. DELMELLE.

(1) Dans *Chants et Chantres du Rail*, Editions Le Rail, Bruxelles, 1962.

Extrait du film « Cent vingt-cinq Ans après ».

