

# CHEMIN DE FER ET

IV

## DES MACHINES ET DES HOMMES.

Quantité de films narratifs, parmi ceux qui ont été tournés depuis 1903, année de la sortie de *The great Train Robbery*, introduisent, dans une ou plusieurs de leurs séquences, des machines et des hommes, c'est-à-dire — en l'occurrence — des locomotives, ou des convois, et des cheminots. Quelques-uns — soit, en fait, plusieurs dizaines, ce qui ne représente qu'une infime partie des innombrables bandes ayant été projetées sur les écrans au cours de ces soixante dernières années — font une large place au chemin de fer. Tel est le cas du film de Cecil B. de Mille *Pacific Express*, dont nous avons parlé précédemment non sans faire observer qu'il ne s'agissait pas là d'une œuvre ayant le rail comme thème essentiel. D'autres films ont un caractère ferroviaire plus accusé, allant jusqu'à faire du rail leur sujet premier, leur raison principale. Ainsi en est-il de deux romans cinématographiques datant de 1921 : *Le Rail*, de Lupu Pick, et *La Roue*, d'Abel Gance.

Dès 1920, nous apprend Roger Gillard (1), *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. La production de Lupu Pick, toutefois, reste à bonne distance du chef-d'œuvre. Ce film à tendance plastique, qui peut se rattacher à l'école du réalisme expressionniste, est même assez ennuyeux à suivre, son intrigue étant moins engageante que son titre. Cette histoire d'une fille d'aiguilleur séduite par un ingénieur des chemins de fer a un côté mélodramatique pouvant plaire aux personnes dont la sensibilité frise la sensiblerie, mais que supporte malaisément le spectateur sur qui les sentiments à fleur de peau n'ont guère que des effets irritants.

L'autre film, *La Roue*, d'Abel Gance, mérite infiniment plus d'attention bien que ne postulant pas, lui non plus, la perfection. N'est-ce pas là, comme le dit Roger Gillard (2), *un poème cheminot, un des plus beaux incontestablement qu'on ait jamais écrits sur le rail* ? George Fronval (3), commentant cette œuvre, écrit : *Pendant toute la durée du film, le spectateur était plongé dans une atmosphère nouvelle, il était dans le monde du rail. De son côté, Jean-Louis Bouquet (4) estime que 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 obtenues par un procédé (dit montage accéléré) qui va faire fureur et sera repris dans tous les films de la saison suivante.*

Commencée à Nice en 1919, continuée au col de Voza (glacier des Bossons), achevée en 1921, *La Roue*, d'abord intitulée *La Rose du Rail*, est une œuvre de longue haleine ayant été considérablement réduite pour la projection. Elle a coûté une fortune : plus de 2.500.000 francs à l'époque ! Le scénario est d'une complication naïve : un mécanicien trouve une jeune orpheline dans une catastrophe de chemin de fer, la recueille, l'adopte, se prend à l'aimer comme sa propre fille et, lorsqu'elle est devenue grande, la marie à un ingénieur. Hélas ! les événements vont modifier le cours de l'histoire. Le vieux mécanicien devient aveugle. Et l'ingénieur perd la vie dans un accident. On en arrive ainsi à retrouver le mythe d'Œdipe qui, après s'être arraché les yeux, quitte Thèbes, guidé

par sa fille Antigone. Et l'on en vient aussi, de la sorte, à tomber dans le mélodrame, un mélodrame sombre, romantique, qui est toutefois sauvé par le jeu expressif des acteurs — dont, en premier lieu — Séverin Mars et Georges Téroff, la grande virtuosité technique du metteur en scène, Abel Gance, et une réelle poésie.

*La Roue*, nous l'avons dit, n'est pas sans défauts. Le scénario, conçu et écrit par Abel Gance lui-même, est discutable. Quelques séquences, dont celle de la mort de la locomotive parmi les fleurs, constituent des réussites douteuses. Le langage cinématographique est parfois touffu et parfois emphatique, voire prétentieux. Il n'empêche toutefois que l'œuvre a de l'envergure et illustre remarquablement la conception de son auteur. *Le cinéma*, affirmait celui-ci, *c'est la musique de la lumière.*

Après avoir attiré l'attention sur les faiblesses du film, mettons ses qualités en relief. *La Roue* fait réellement vivre l'univers mécanique du fer, de la vapeur, du rail. Toute la première partie de l'œuvre exprime magnifiquement l'âme de la machine. Elle n'a rien d'anecdotique. Certaines images sont inoubliables. Ainsi en est-il, en particulier, de celles qui montrent au public l'entrée d'un train dans une grande gare par temps de brouillard, dans une grisaille percée de pâles et frissonnantes lueurs. D'autres images sont également remarquables : disques, roues, bielles, manomètres... L'appareil de prise de vues, d'une souplesse extraordinaire, d'une déconcertante ubiquité, photographie tout sous des angles et des aspects imprévus et transforme chaque chose en un accessoire d'épopée. Pour arriver à ses fins, Abel Gance a utilisé des méthodes inédites, réalisés d'habiles montages, fait alterner des gros plans d'acteurs avec des vues de machines, abrégé progressivement des plans, utilisé une syntaxe hardie, cahotée, elliptique, parfois violente, bien faite pour susciter l'obsession du rail (1). Et puis, afin de renforcer davantage encore le pouvoir de suggestion de son œuvre, Abel Gance a fait appel au compositeur Arthur Honegger, dont la musique — destinée à glorifier les « monstres d'acier » — sera reprise par la suite au profit de *Pacific 231* de Jean Mitry, dont nous reparlerons dans un chapitre ultérieur. Rappelons ici que, à l'époque du cinéma muet, c'est-à-dire de *La Roue*, la projection des films était généralement agrémentée de musique enregistrée sur disque. Parfois, les salles obscures engageaient un pianiste, voire tout un orchestre, afin de donner plus de relief ou d'attrait au spectacle.

Le titre du film d'Abel Gance devait couvrir aussi une œuvre d'André Haguet et André Legrand tournée quelques années plus tard sur un scénario prenant d'intolérables libertés avec la réalité ferroviaire. Le titre de l'œuvre de Lupu Pick fut utilisé, quant à lui, par un réalisateur tchèque. Le *New York-Miami*, opposant Claudette Colbert à Clark Gable au cours d'une action ayant en partie un cadre ferroviaire, donna naissance à plusieurs dizaines d'imitations. *La Bête humaine* de Jean Renoir, dont il sera question plus loin, allait faire l'objet d'un « remake » américain : *Human Desire* remplaçant la locomotive traditionnelle par un diesel aux formes carénées et ayant, comme interprètes principaux, Glenn Ford et Brodewick Crawford. Cette nouvelle version, extrêmement décevante, ne devait-elle pas justifier la remarque de George Fronval (2) affirmant que *lorsque les Américains veulent porter à l'écran des œuvres d'auteurs français, ils les déforment et le plus souvent en font un film assez faible* ? Ce qui est certain, c'est que la plupart des plagiat cinématographiques sont inférieurs à l'œuvre originale, dont ils ne cherchent habituellement qu'à exploiter le succès en le détournant à leur profit.

Nous avons cité *La Bête humaine* de Jean Renoir. Avant d'aborder cette œuvre, sortie en 1938, il faut — afin de respecter l'ordre chronologique — rappeler l'intérêt ferroviaire de quelques films réalisés auparavant. Nous songeons, en premier lieu, à ceux de Mack Sennett, ce Canadien d'origine irlandaise auquel revient le mérite d'avoir découvert Charlie Chaplin, Fatty et Buster Keaton.

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

(2) Ouvrage cité en (1).

(3) Dans un article sur Le Cinéma ferroviaire publié dans l'Almanach du Rail, 1964.

(4) Cité par Roger Gillard, ouvrage dont question en (1).

(1) Consulter, à ce sujet, La Création du Rythme cinématographique par Marcel Smeets, Editions Jobé, Herstal, 1961.

(2) Article cité en (3), p. 30.



Extrait du film  
« Le Rapide  
de Titfield ».

Sennett, déjà connu avant la première guerre mondiale — il avait produit, en 1914, *Une Course pour la Vie*, où il montrait la frayeur de Mabel Norman attachée en travers des rails par des aventuriers —, devait fréquemment utiliser le chemin de fer dans ses films de caractère divertissant. Nous songeons aussi au *Mécano de la Générale*, inspiré par un épisode de la guerre de Sécession et animé par Buster Keaton, et à un autre film ayant, comme vedette, le même comique à froid : *Les Lois de l'Hospitalité*, où l'on assiste aux singuliers vagabondages d'un train des années 1850 quittant ses rails pour emprunter la route et aux fantaisies d'un mécanicien qui, pour ne pas contrarier une vache occupant le ballast, fait accomplir un détour à son convoi. Ces deux films-là, qui n'ont d'autre prétention que de susciter l'hilarité, doivent évidemment céder le pas à nombre d'autres réalisations parmi lesquelles il convient de citer *Tonnerre*, *Le Train mongol*, *Chemins de la Vie* et *Shanghai-Express*.

*Tonnerre* — ou *Thunder* — a été tourné par William Nigh d'après un roman de Byron Morgan. C'est l'un des premiers films parlants. Il date en effet de 1929, alors que la naissance du parlant remonte à 1927, et raconte, de manière profondément sentie, l'existence d'un cheminot américain personnifié par un des acteurs les plus expressifs d'Hollywood, Lon Chaney, qui s'était déjà signalé dans *Celui qui reçoit des Gifles*, *Le Miracle* (où on le voyait métamorphosé en impotent) et dans une version américaine de *Notre-Dame de Paris* (où il tenait le rôle de Quasimodo). Tirant un remarquable parti du chemin de fer, *Tonnerre* est l'un des meilleurs films ferroviaires jamais produits par les Etats-Unis.

*Le Train mongol* et *Chemins de la Vie* sont deux films soviétiques. Le premier, réalisé par Ilya Trauberg en 1928, est hypothéqué par une idée de propagande, mais il permet de se rendre compte des difficultés rencontrées par les pionniers du rail dans les régions désertiques du vaste territoire russe. Autre œuvre intéressante, *Chemins de la Vie* met en scène de pauvres enfants entreprenant de construire une ligne de chemin de fer. Elle contient des images magnifiques, souvent émouvantes, parfois pathétiques.

*Shanghai-Express* est presque un film d'actualités réalisé par les Etats-Unis et dont toute l'action se passe entre les parois des wagons d'un train qui est à la fois de luxe et militaire. Une des grandes qualités du film est que l'idée du train est rappelée à tout moment, tantôt par un nuage de fumée ou par le paysage qui défile à cinquante kilomètres à l'heure. Le metteur en scène, Josef von Sternberg, a voulu faire neuf et vivant. Il s'est malheureusement basé sur un scénario assez mélodramatique mais son œuvre tient en haleine, est servie par d'excellents acteurs — dont Marlène Dietrich — et est admirablement photographiée.

Mais revenons-en, à présent, à *La Bête humaine*, produit en 1938 par l'un des réalisateurs les plus talentueux du cinéma français, Jean Renoir, auteur d'une brochette d'œuvres inégales mais qui ne tombent jamais dans le douçâtre ou l'artificiel (1). Le film eut un destin assez mouvementé. Interdit par la censure française lors de la drôle de guerre de 1939, il fit carrière dans les pays

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

encore épargnés par les hostilités et y fut accueilli comme l'un des plus grands films étrangers.

Renoir s'est inspiré du célèbre roman ferroviaire d'Emile Zola, remarquable connaisseur du rail. Le père de ce dernier, Franz Zola, n'avait-il pas été l'un des promoteurs des chemins de fer autrichiens (1) ? On connaît l'œuvre du chef de l'école réaliste. Renoir l'a respectée tout en la schématisant. Il filme — a noté Marcel Lapiere (2) — *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 ambulatoire 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.*

La plupart des séquences de *La Bête humaine* ont été tournées au Havre, dans les environs du dépôt et sur une voie proche, avec, comme interprètes principaux, Simone Simon, Julien Carette et Jean Gabin qui, avant de s'initier aux carrières cinématographiques en commençant par la figuration, avait exercé différents métiers et avait failli, en 1923, entrer à la S.N.C.F. Une locomotive, baptisée « La Lison » (du nom d'une petite gare du Cotentin) comme dans le roman, tenait, en fait, la tête de la distribution. Elle jouait admirablement, se pliant docilement aux ordres, faisant valoir le mouvement puissant de ses bielles, vibrant de toute sa musculature mécanique. C'était, avait écrit Zola, *une de ces machines d'express, à deux essieux couplés, d'une élégance fine et géante, avec ses grandes roues légères réunies par des bras d'acier, son poitrail large, ses reins allongés et puissants, toute cette logique et cette certitude qui font la beauté souveraine des êtres de métal, la précision dans la force...* Le film, qui procédait — avant la lettre — du cinéma-vérité, montrait de fort beaux paysages, exaltait l'univers mécanique du rail et introduisait le spectateur dans le monde des cheminots, évitant d'idéaliser celui-ci mais s'efforçant scrupuleusement d'en respecter l'individualité avec ses grandeurs et ses misères. Jean Renoir fut admirablement servi dans son dessein par les acteurs qu'il avait choisis, notamment par Jean Gabin, que l'on devait retrouver, en cheminot, dans *La Nuit est mon Royaume*.

L'année 1938 vit également la sortie de *Pacific-Express*, de Cecil B. de Mille. L'œuvre, rappelons-le, se rattache à une tradition illustrée par nombre de films. Il convient de leur ajouter le technicolor signé, en 1941, par Fritz Lang : *Les Pionniers de la Western Union*, qui raconte l'installation du télégraphe dans les territoires de l'Ouest américain. Fritz Lang, Allemand réfugié aux Etats-Unis, avait tourné précédemment dans son pays d'origine, au temps du muet, plusieurs œuvres de valeur parmi lesquelles *Les Espions*, faisant une place importante au chemin de fer. Toujours en Allemagne, mais sous le régime national-socialiste, avait été tourné un autre film ferroviaire particulièrement réussi : *La Bête d'Acier*, malheureusement victime de la censure hitlérienne.

Tandis que Jean Renoir réalisait *La Bête humaine* au Havre, l'Angleterre assistait, de son côté, aux efforts d'un autre passionné du rail : Michael Balcon. Celui-ci avait déjà produit plusieurs films tournés à bord de trains en marche, sur le ballast ou dans les gares. Il avait inauguré sa carrière à la veille de l'apparition du parlant. *The Wrecker* appartient à cette époque. Assez critiqué par les puristes du rail, ce film avait été suivi d'autres bandes dont, en 1937, *Oh ! Mister Porter*, amusante comédie mettant aux prises le chef d'une petite gare irlandaise, incarné par Moore Marriott, et un usager, empruntant les traits de Will Hay, de la *Southern Railway of Mothorn Ireland*. Peu après, il avait dirigé Conrad Veidt dans *Rome Express*. Toutefois, c'est après la guerre de 1940-1945 qu'il devait réaliser l'un de ses meilleurs films, cet original et délicieux *Titfield Thunderbolt*, tendant à prouver combien le chemin de fer est enraciné dans les habitudes et le cœur des gens de notre temps. L'acteur principal de ce beau film est une locomotive ayant quelque 115 ans d'âge, la *Lion*, prêtée pour la circonstance par la *Liverpool Engineering Society*.

Présenté en français sous différents titres : *Le Rapide de Titfield*, *Le Tortillard pour Titfield* ou *A toute Vapeur*, le film de Michael Balcon, mis en scène par Charles Crichton sur un scénario original de T.E.B. Clarke, conduit le spectateur dans un vieux village d'Angleterre relié à la ville de Mallingford par un chemin de fer à voie unique. On a décidé la suppression de cette

ligne. Les villageois protestent, décident d'acheter le chemin de fer et de l'exploiter à leur propre compte. Les autorités leur accordent un mois pour fournir la preuve de leurs capacités. On voit alors le vicair se muer en machiniste, le châtelain en garde-convoi et un ancien cheminot, Dan, pensionné depuis longtemps, reprendre allégrement du service comme chauffeur. L'entreprise réussit, ce qui contrarie les plans de la « Compagnie des Transports routiers de Titfield », qui décide de passer à la contre-attaque, sabote le réservoir à eau, barre la voie au moyen d'un rouleau compresseur et va même jusqu'à faire remorquer l'unique convoi jusqu'à un ravin et à l'y précipiter. Le vicair, âme de la résistance, est désespéré. Soudain, voyant une reproduction de la première locomotive ayant circulé sur la ligne de Titfield, il sursaute. La vieille locomotive a été reléguée dans un musée, mais elle est encore capable de rouler. Le lendemain, au lever du jour, l'ancêtre, amené sur la ligne, est prêt pour l'épreuve finale. Il arrivera à l'heure dite à Mallingford et les habitants de Titfield pourront garder leur tortillard. Ne l'ont-ils pas bien mérité ?

*The Titfield Thunderbolt* a été réalisé, nous l'avons dit, au lendemain d'une guerre dans laquelle les chemins de fer ont joué un rôle de première importance, mis en évidence par toute une série de films parmi lesquels il faut retenir, notamment, *La Bataille du Rail*, *Les Partisans attaquent à l'Aube*, *Le Dernier Convoi*, *Le Pont de la Rivière Kwai* et *Le Train, le plus long*, une œuvre contenant plusieurs séquences ferroviaires attestant de l'utilité du rail sur le plan de la stratégie militaire.

*La Bataille du Rail*, conçu d'abord comme un court métrage, est devenu, de par la volonté des gens du rail — qui, interprètes exclusifs du film, avaient beaucoup de choses à raconter —, un grand film traitant de la lutte clandestine des cheminots français contre l'occupant allemand. Tournée en 1946 par René Clément — auquel on doit un autre film de guerre : *Le Jour et l'Heure*, dont l'action se déroule en partie dans un train et dans la petite gare de Vierzon —, l'œuvre témoigne d'une grande compréhension du rail. *Homme minutieux, habile*, a-t-on dit de René Clément (1), *il prépare ses sujets avec une rare précision. Il s'entoure de techniciens compétents et, ce qui ne gâte rien, il accepte les conseils.*

Le film de Franco Cistaldi : *Un Giorno da Leoni*, a été projeté sur nos écrans sous le titre *Les Partisans attaquent à l'Aube*. L'action démarre de Rome, le 8 septembre 1943. De nouveaux rappels massifs sont exigés par les Allemands. Quelques amis décident de ne pas obtempérer aux ordres. Ils rejoignent un groupe de partisans ayant mission de faire sauter un pont de chemin de fer indispensable aux Allemands pour acheminer leurs approvisionnements vers le front. Tout le reste de l'histoire gravite autour de ce rail qu'il faut absolument rendre inutilisable. Le film contient des images d'une remarquable éloquence.

Réalisé par Jurgen Roland, *Der Transport* — devenu, en français, *Le Dernier Convoi* — retrace l'histoire d'un train sur lequel ont pris place quarante recrues envoyées au front pour y prendre une relève inutile car — nous sommes en mars 1945 — l'Allemagne nazie vit ses derniers moments. Dépassant la station où il doit s'arrêter, le convoi, lancé à une vitesse folle, franchira la ligne de feu pour pénétrer dans les lignes américaines. Le rôle de vedette est ici tenu par une locomotive extrêmement photogénique, et quatre-vingts pour cent du scénario ont pour cadre une voie de chemin de fer située au sud de la Forêt-Noire. Ajoutons que les spécialistes de la Bundesbahn ont collaboré, de façon très effective, à la réalisation de ce film techniquement très réussi et, par ailleurs, très humain.

David Lean, auquel on doit aussi *Brève Rencontre*, filmé dans une charmante gare anglaise, a réalisé *Le Pont de la Rivière Kwai* sur un scénario de Pierre Boule. Comme celle de l'œuvre de Franco Cistaldi, l'action gravite autour d'un pont qui, cette fois, n'est pas à détruire mais à reconstruire. La tâche est confiée à des soldats anglais prisonniers des Japonais. Le pont est situé sur la ligne de Bangkok à Rangoon, au-dessus de la rivière Kwai. Magnifiquement défendu par William Holden, Alec Guinness et Jack Hawkins, le film illustre, lui aussi, l'importance vitale du rail en temps de guerre... aussi vitale qu'en temps de paix.

Mis en scène en 1963 par John Frankenheimer, ayant comme principaux interprètes l'intelligente Jeanne Moreau, le solide Burt Lancaster et le pittoresque Michel Simon — tous deux rapidement initiés au métier de cheminot pour la cause du cinéma —, *Le Train* a été tourné en Normandie et a exigé une catastrophe ferroviaire, soit — en l'occurrence — une collision entre une loco-

(1) Voir Roger Gillard, ouvrage cité en (1), p. 30.

(2) Dans *Les Cent Visages du Cinéma*, Editions Bernard Grasset, Paris, 1948.

(1) George Fronval dans l'article cité en (3), p. 30.

motive haut-le-pied, roulant à cinquante kilomètres à l'heure, et une autre machine placée en travers de la voie. Nous sommes en 1944. Désirant s'approprier les plus beaux chefs-d'œuvre du Louvre, les Allemands les expédient par convoi spécial dans leur pays mais, grâce à l'intervention de la Résistance, le train aux trésors ne réussira pas à parcourir plus de cinquante kilomètres. Centré sur le rail, le film glorifie aussi le calme courage des cheminots.

D'autres œuvres cinématographiques illustrent également la part prise par le rail et les cheminots dans la victoire alliée. Nous ne pouvons songer à les citer et à les commenter. Depuis la Libération, la cinémathèque ferroviaire s'est enrichie d'un certain nombre de films ne se référant pas à la dernière guerre et méritant, eux aussi, quelque attention. Écrivain ceci, nous pensons notamment à *Il Ferroviere* de Pietro Germi, qui nous conte un épisode de la vie d'un conducteur de locomotive diesel ; aux deux productions de Hal Wallis : *Peking Express*, réalisé par William Dieterle et interprété par Joseph Cotten, Corinne Calvet et Edmund Gwenn, et *Le Dernier Train de Gun Hill*, réalisé par John Sturges, qui est d'inspiration essentiellement ferroviaire ; à la superproduction de Cecil B. de Mille : *Le plus Grand Spectacle du Monde*, réalisé avec la coopération du cirque Ringling Bros Barnum & Bailey, où le chemin de fer sert aux déplacements de la tribu colorée des « gens du voyage » et participe à l'action ; et — entre autres bandes dignes d'être retenues — à l'amusant *Bébert et l'Omnibus*, d'Yves Robert.

Arrêtons-nous à ce film bâti sur un scénario de François Boyer, déjà signataire de ceux de *La Guerre des Boutons* et de *Jeux interdits*, et photographié par le talentueux André Bac. *Bébert et l'Omnibus* nous raconte, dans un style tour à tour amusé ou attendri, les aventures d'un enfant qui, confié à la garde d'un grand frère peu diligent, s'est endormi dans le train de banlieue qui le ramène chez lui. Le train ayant été scindé au cours d'un arrêt, la partie de tête file d'un côté. Le grand frère, qui a profité du sommeil de Bébert pour quitter sa place et se mettre à la poursuite de quelque jolie fille, se trouve dans un des premiers wagons. L'enfant est resté à l'arrière. Et la partie de queue prend une autre direction que celle de tête.

L'intrigue est nouée. Bébert ne se réveille que le lendemain matin, surpris par un balayeur. Le train se trouve sur une voie de garage, près de Verneuil-l'Étang. L'enfant est conduit à la gare, questionné, réconforté. Les diverses stations du parcours sont prévenues de la découverte tandis que le grand frère, monté sur une bicyclette, pédale fiévreusement sur les chemins afin de retrouver le disparu au plus tôt. Mais il va s'égarer dans la campagne et être retardé, par ailleurs, par des ennuis mécaniques.

Enfant espiègle, déluré, spontané, trublion avec une insupportable gentillesse, Bébert va vivre toute une journée et une nuit

avec les cheminots, les plaçant dans des situations extrêmement échevelées et vaudevillesques, mettant leur obligeance dans l'embaras, régentant, perturbant, bouleversant leur univers méthodique, jouant ingénument avec des leviers de commande, déclenchant la fermeture d'un signal, faisant stopper un train dans un grand crissement de freins, suscitant une altercation entre un inspecteur de la S.N.C.F. qui se trouvait à bord et le chef de gare, rouvrant le signal et commandant ainsi le redémarrage du rapide qui s'éloigne en abandonnant le haut gradé sur le ballast, exigeant ceci puis cela, manifestant quantité de volontés capricieuses, fâchant le chef de gare, pleurant, méritant la compassion de l'inspecteur... Le réalisateur a mis au point une mécanique du rire qui fonctionne bien, trop bien même, avec une précision excessive et trop attendue. Certains de ses personnages sont, à dessein, assez caricaturaux. L'inspecteur est un perpétuel ahuri. Le chef de gare a la tête près du bonnet et l'un de ses employés est le type même du peureux. Mais, si la psychologie des principaux protagonistes de l'action est nettement schématisée, il n'empêche que ces personnages ne se métamorphosent pas en marionnettes et demeurent profondément humains. Les cheminots ne sont pas tous taillés sur un même patron et il faut bien convenir qu'il y a, parmi eux, des « types » offrant plus d'un trait de ressemblance avec les héros que nous présente Yves Robert.

*Bébert et l'Omnibus*, du point de vue qui nous occupe, a plus d'un mérite, dont celui de nous montrer de très belles images, diurnes et nocturnes, d'une petite gare de province avec ses abords, ses rails qui filent en droite ligne ou en courbe et se rejoignent dans la perspective, ses trains en arrêt ou en mouvement, ses locomotives s'auroolant de fumée, ses séries de wagons de marchandises attendant sur les voies de garage, ses pylônes, ses poteaux, ses sémaphores, ses butoirs, sa cabine de signalisation, ses quais, ses chariots, son ballast, son auvent, ses bâtiments, son bureau, son dortoir, sa consigne, sa salle d'attente. Suivant les aventures du terrible et délicieux Bébert — un garçonnet dont l'anonymat est bien préservé, car ses parents veulent le garder en dehors de l'atmosphère grisante et cabotine de la renommée —, le spectateur pénètre dans l'intimité quotidienne d'une gare dont l'existence, ainsi que le veut l'esprit du film, lui est révélée sous un jour humoristique, voire caustique. Ajoutons que le personnel de la S.N.C.F. a prêté son précieux concours à la réalisation de cette œuvre qui, comme tant et tant d'autres mais de toute autre façon (ce qui est heureux, car la vie du rail, si elle n'est pas drôle tous les jours, n'est pas uniformément tissée de grisaille et ne se situe pas en permanence sous le signe du pathétique), nous présente, elle aussi, des machines et des hommes.

(A suivre.)

J. DELMELLE.



Extrait du film  
« Bébert  
et l'Omnibus ».